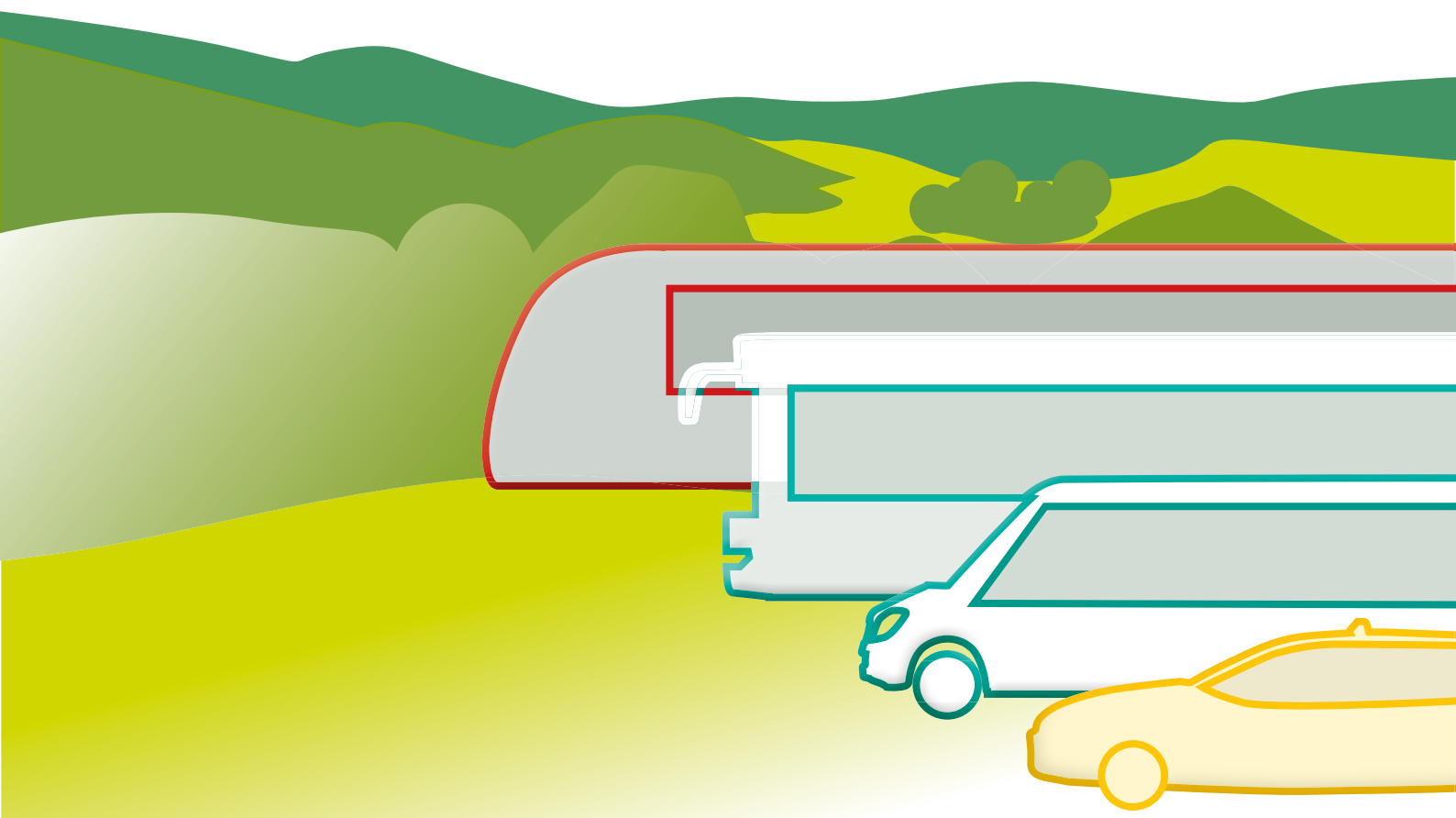


Lokaler Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis 2019 – 2024



NAHVERKEHRSPLAN ODENWALDKREIS

FORTSCHREIBUNG
2019 – 2024

Erstellt durch



**Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH
(OREG)**

Geschäftsbereich Nahverkehr

Hulster Straße 2

64720 Michelstadt

Fachliche Begleitung und Bearbeitung durch



IG Dreieich Bahn GmbH

IGDB Verkehrsplanung + Beratung

Im Steingrund 3

63303 Dreieich

Dr. Hinrich Schmöe

Michelstadt / Dreieich, im September 2018

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
Vorwort des Landrates	7
I Zusammenfassung	8
II Einleitung und Grundlagen.....	19
II-1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	19
II-2 Ausrichtung der Vorgaben.....	19
II-3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans	20
II-4 Beteiligungsverfahren	21
II-4.1 Umfrage unter den Städten und Gemeinden.....	21
II-4.2 Bürger bzw. Fahrgäste	22
II-4.3 Verkehrsunternehmen	23
II-4.4 Behinderten- und Sozialverbände, Fahrgastbeirat	24
II-4.5 Information der Kreispolitik und weitere Beteiligung der Städte und Gemeinden	24
II-4.6 Förmliches Anhörungsverfahren	24
II-5 Beschlussfassung	25
III Rechtsrahmen für den ÖPNV.....	26
III-1 Europarechtlicher Rahmen.....	26
III-1.1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.....	26
III-2 Bundesrechtlicher Rahmen	27
III-2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	27
III-2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)	28
III-3 Landesrechtlicher Rahmen	29
III-3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr	29
III-4 Informationspflichten u. Liniengenehmigungen	29
IV Bestandsaufnahme	32
IV-1 Lage und Raumstruktur.....	32
IV-2 Demographie	39
IV-2.1 Wohnbevölkerungsverteilung.....	39
IV-2.2 Altersstruktur der Wohnbevölkerung.....	41
IV-2.3 Demographische Entwicklungen.....	42
IV-3 Beschäftigte und Berufspendler	45
IV-4 Schulstruktur	52

IV-4.1	Schultypen und Schulstandorte	52
IV-4.2	Verflechtungen der weiterführenden Schulstandorte.....	55
IV-4.3	Entwicklung der Schülerzahlen	58
IV-5	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	60
IV-6	Touristische Erschließung der Odenwaldregion	62
IV-6.1	Odenwaldregion als tagestouristische Destination.....	62
IV-6.2	Anbindung und Erschließung im ÖPNV	63
IV-7	Verkehrsbelastungen im Straßennetz	65
V	Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV	66
V-1	Stellung der Anforderungen im Nahverkehrsplan	66
V-2	Ausreichende Bedienung	67
V-3	Grundziele und Leitbilder	68
V-3.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit.....	68
V-3.2	Einflüsse durch demographische Entwicklungen	69
V-3.3	Allgemeine fahrgastseitige Anforderungen.....	70
V-4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV	72
V-4.1	Normative Grundlagen und Vorgaben	72
V-4.2	Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit.....	75
V-5	Planungsleitsätze für den NVP 2019-2024	79
VI	Straßengebundener ÖPNV	81
VI-1	Straßengebundener ÖPNV im Bestand	81
VI-2	Verkehrsnachfrage auf den Bestandslinien	85
VI-3	Umsetzung der Vorgaben und Maßnahmen zum lokalen ÖPNV aus dem NVP 2012.....	89
VI-4	Grundsätze zur künftigen Netz- und Fahrplangestaltung.....	91
VI-5	Raumerschließung durch Zugangsstellen	91
VI-6	Definition von Netzebenen und Produkten	93
VI-7	Anforderungen an die Bedienung im Jedermann-Verkehr	97
VI-8	Umsteigevorgänge	106
VI-9	Gesonderte Anforderungen an die Bedienung im Ausbildungsverkehr ..	107
VI-9.1	Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung.....	107
VI-9.2	Bildungspolitische Zielsetzungen	108
VI-9.3	Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen auf die Umsetzung der Anforderungen an die Schülerbeförderung im ÖPNV	109
VI-9.4	Kurzstreckenbeförderungen.....	110

VI-9.5	Bedienungsumfang nach Schultyp	112
VI-9.6	Räumliche Bedienungsstandards zu/von Schulen.....	113
VI-9.7	Zulässige Warte- und Übergangszeiten	121
VI-9.8	Abstimmung bzw. Staffelung der Schulzeiten	122
VI-9.9	Erschließung der Wohn- und Schulstandorte	126
VI-9.10	Einbeziehung des regionalen ÖPNV in die Schülerbeförderung	126
VI-10	Angebotskonzept	127
VI-10.1	Linienkonzeption.....	127
VI-10.2	Verknüpfungskonzept	137
VII	Ergänzende Anforderungen.....	140
VII-1	Anforderungen an die Fahrzeuge	140
VII-2	Anforderungen an die Qualität der Betriebsdurchführung	143
VII-2.1	Beförderungskapazitäten	143
VII-2.2	Betriebsstörungsmanagement.....	143
VII-2.3	Anschlusssicherung.....	143
VII-2.4	Fahrgastinformation	144
VII-2.5	Beschwerdemanagement.....	144
VII-2.6	Vertrieb	145
VII-2.7	Fahrpersonal	145
VII-3	Fahrgastgarantien	147
VII-3.1	Mobilitätsgarantie.....	147
VII-3.2	Pünktlichkeits- und Fahrtzielgarantie.....	147
VII-4	Anforderungen an die Beförderungstarife.....	149
VII-4.1	Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)	149
VII-4.2	Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)	151
VII-5	Anforderungen an das Regiemanagement	153
VIII	Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	155
VIII-1	Bestandsaufnahme zu den Haltestellen.....	155
VIII-2	Anforderungen an die Haltestellen.....	158
VIII-2.1	Allgemeine Anforderungen.....	158
VIII-2.2	Priorisierung von Haltestellenbauformen.....	158
VIII-2.3	Kategorisierung der Haltestellen	160
VIII-2.4	Ausstattungsmerkmale	162
VIII-2.5	Elemente einer barrierefreien Bushaltestelle	166
VIII-3	Typisierung von Mängeln im Haltestellennetz	170

VIII-3.1	Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit	170
VIII-3.2	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität	171
VIII-3.3	Fehlende Barrierefreiheit.....	172
VIII-3.4	Unzureichender barrierefreier Ausbaustand.....	173
VIII-3.5	Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität	175
VIII-3.6	Keine durchgängige Außendarstellung.....	176
VIII-3.7	Unzureichende Informationsmöglichkeiten	176
VIII-4	Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement.....	178
IX	Finanzierungskonzept	179
IX-1	Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation.....	179
IX-2	Kosten und Erlöse zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen	180
IX-2.1	Ausgleichsleistungen aus Verkehrsverträgen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV	180
IX-2.2	Weitere Aufwendungen	182
IX-2.3	Prognose der konsumtiven Aufwendungen.....	182
IX-2.4	Investitionskosten für den Haltestellenausbau	183
	Abbildungsverzeichnis.....	184
	Tabellenverzeichnis	186
	Quellenverzeichnis	187
	Abkürzungsverzeichnis	190
	Anlagenverzeichnis	195

Vorwort des Landrates



[Foto: Odenwaldkreis]

Als sog. „ÖPNV-Aufgabenträger“ muss der Odenwaldkreis für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sorgen. Die Rahmenbedingungen dieser Aufgabe der Daseinsvorsorge werden im Nahverkehrsplan festgelegt, den der Kreistag in der vorliegenden Fassung im Rahmen einer vierten Fortschreibung für den Zeitraum 2019 bis 2024 beschlossen hat.

Für einen ländlichen Landkreis ist die ÖPNV-Versorgung eine große Herausforderung, die immer auch einen hohen finanziellen Aufwand für den Kreishaushalt bedeutet. Traditionell ist auf dem Land das Auto das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es

darum geht, seine täglichen Wege zurückzulegen. Der ÖPNV hatte hier schon immer eine schwierige Position, die auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels nicht einfacher geworden ist. Neue Ideen sind daher gefordert. Mit dem Mobilitätsprojekt *Garantiert mobil!* zeigt die OREG neue Wege unter Nutzung digitaler Techniken. Innovative Konzepte mit dem traditionellen Linienverkehr zu verbinden und dadurch auch Synergien zu erzeugen, sind große Herausforderungen für die Zukunft.

Der vorliegende Nahverkehrsplan schlägt ein neues Kapitel in Sachen öffentlicher Mobilität auf. Das Verkehrsangebot des traditionellen Linienverkehrs wird neu geordnet und das Bedienungsangebot auf Haupt- und Erschließungslinien erweitert. Zugleich wird auch mit den Produkten *RufBus* und *taxOMobil* der Bedarfsverkehr in und aus den kleinen Odenwaldgemeinden neu strukturiert. Alles in allem sind wir der Überzeugung, damit der Bevölkerung des Odenwaldkreises und unseren Gästen ein zukunftsweises Mobilitätsangebot bieten zu können.

Wenn auch die Odenwaldbahn als Regionalverkehr in der Verantwortung des RMV nicht Gegenstand der lokalen Nahverkehrsplanung ist, so bleibt sie das Rückgrat des ÖPNV im Odenwaldkreis. Gemeinsam mit dem RMV entwickeln wir unter dem Arbeitstitel „Vision 2030“ ein Zukunftskonzept für diese Bahnstrecke, das einen Infrastrukturausbau und auch neue umweltfreundliche Fahrzeugkonzepte zur Grundlage haben soll.

Dem vorliegenden Nahverkehrsplan kommt eine weitere herausragende Bedeutung zu, bildet er doch erstmals die Grundlage für die europaweite Ausschreibung der gesamten öffentlichen Verkehrsleistungen im Odenwaldkreis, die noch im Jahre 2018 startet. Unserem örtlichen Verkehrsgewerbe, das über Jahrzehnte den Verkehr im Odenwaldkreis zuverlässig betrieben hat, darf ich an dieser Stelle Erfolg bei der Teilnahme im Wettbewerb wünschen.

Frank Matiaske, Landrat

I Zusammenfassung

Kapitel II

Einleitung und Grundlagen

Der vorliegende, vierte Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2019 bis zunächst 2024.

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

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft gehört die Festschreibung der Rahmenplanung für die Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Darin werden die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr gesetzt und die „**ausreichende Verkehrsbedienung**“ festgelegt.

Die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Odenwaldkreis setzt den Fokus auf die Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit, auf Herausforderungen durch demographische Entwicklungen, auf die Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen und auf Anforderungen an die Barrierefreiheit.

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

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde durch ein umfassendes **Beteiligungsverfahren** flankiert.

Kapitel III

Rechtsrahmen für den ÖPNV

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

Die einschlägige VO (EG) 1370/2007 legt fest, dass öffentliche Verkehrsdienstleistungsaufträge grundsätzlich im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens zu vergeben sind.

Die erlösseitigen Voraussetzungen für eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Leistungen auf allen lokalen Linien sind im Odenwaldkreis nicht gegeben. Angesichts der Kostenentwicklungen, der erzielbaren Einnahmen aus Beförderungserlösen und Erstattungsleistungen sowie der vom Aufgabenträger gewollten hohen Angebotsstandards haben sich auf die Vorabbekanntmachung vom Oktober 2017 keine Verkehrsunternehmen mit einem eigenwirtschaftlichen Antrag beworben. Somit wird die Leistungserbringung in einem europaweiten Verfahren vergeben.

Vor Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans ließ die OREG eine juristische Bewertung der Finanzierungsinstrumente nach der VO (EG) 1370/2007 vornehmen. Im Er-

gebnis dieses Gutachtens bietet nur eine europaweite Ausschreibung als öffentlicher Dienstleistungsauftrag ausreichende Rechtssicherheit. Weder eine Direktvergabe noch die Finanzierung über eine Satzung wird wegen der betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen als rechtssichere Alternative empfohlen. Der Kreisausschuss folgte mit seinem Beschluss vom 12. September 2016 den Empfehlungen des Gutachtens.

Das Kapitel III zum Rechtsrahmen greift ebenfalls die Thematiken zu Informationspflichten des Aufgabenträgers und zu Liniengenehmigungen speziell im Odenwaldkreis auf:

Am 06. Oktober 2017 veröffentlichte die OREG im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge. Dabei handelte es sich um die geforderte Bekanntmachung gemäß Artikel 7.2 der VO 1370/2007, die innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Ausschreibungsverfahrens oder einer direkten Auftragsvergabe vorzunehmen ist.

In dieser Vorabbekanntmachung kündigt die OREG ihre Absicht an, als zuständige Behörde i. S. d. VO 1370/2007 i. V. m. den §§ 5 ff. HÖPNVG die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Kraftfahrzeugen nach Ablauf des o. g. Zeitraumes einzuleiten. Die angekündigte Vergabe wird sich auf eine Betriebsaufnahme am 15. Dezember 2019 beziehen und für zehn Jahre sämtliche lokale Busverkehrslinien umfassen, die unter der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises fallen, inklusive der Innerortslinien für Erbach und Michelstadt (*CityBus*).

In der erfolgten Vorabbekanntmachung wird dabei auch festgelegt, dass der Odenwaldkreis die zur Vergabe anstehenden Verkehrsleistungen als Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betrachtet. Grundlage dafür ist der Beschluss des Kreisausschusses vom 27. September 2007, Ziffer 5.6, nach dem auf Basis einer entsprechenden Analyse durch eine versierte Rechtsanwaltskanzlei das damals bestehende Linienbündelungskonzept zugunsten des planerischen Ansatzes für ein Gesamtnetz aufzuheben ist.

Daher muss wegen der Wirkung der Vorabbekanntmachung für den eigenwirtschaftlichen Fall die Einstufung als nicht auflösbare Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG erfolgen.

Zu der genannten Vorabbekanntmachung wurden bis zum Ende der dreimonatigen Frist am 05. Januar 2018 keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingereicht. Die genannten Leistungen sollen in einem Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

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

Kapitel IV

Bestandsaufnahme

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

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

Hinsichtlich der Binnenverflechtungen im Kreisgebiet nimmt das mittelzentrale Doppelzentrum Erbach/Michelstadt sowohl für Berufstätige als auch Schüler eine herausragende Stellung ein (einziger Berufsschulstandort). Weitere wichtige Einpendlerziele sind

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

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

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

Kapitel V

Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

Als Bestandteil des Anforderungsprofils werden in diesem Kapitel **normative Vorstellungen** und **Zielvorgaben** für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis formuliert. Es erfolgt die **Festlegung** der **Kriterien** und der **Standards** für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den **gewünschten Umfang** und die **geforderte Qualität** für alle Bestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt.

Das ÖPNV-System setzt sich aus schienen- und straßengebundenem ÖPNV zusammen und ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum und auf die Erreichbarkeit aller Orte im Kreisgebiet ausgerichtet. Der ÖPNV ist ein gleichwertiger Bestandteil des Gesamtverkehrssystems wie der motorisierte und nicht-motorisierte Individualverkehr. Umfang und Qualität des ÖPNV sind maßgebender Faktor für die Attraktivität des Odenwaldkreises als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort.

In diesem Kapitel erfolgt zudem eine Auseinandersetzung mit den **Anforderungen zur Barrierefreiheit**, die vom Aufgabenträger bis zum 01. Januar 2022 zu schaffen ist.

Eine „vollständige Barrierefreiheit“ für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen im konsequenten Verständnis der rechtlich-normativen Grundlagen mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung ist in einem ländlichen Flächenkreis nur langfristig und mit sehr hohen Investitions- und Betriebsaufwänden zu erreichen, besonders die Haltestelleninfrastrukturen betreffend. Aus diesem Grund werden Teilkomponenten

des ÖPNV im Odenwaldkreis benannt, die von der Pflicht zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit vorerst ausgenommen sein sollen.

Kapitel VI Straßengebundener ÖPNV

Zum straßengebundenen ÖPNV als Kern der Nahverkehrsplanung erfolgt in diesem Kapitel eine **Bestandsaufnahme**, die Beschreibung der künftigen **Anforderungen** und eine **Angebotskonzeption (Bedienungsqualität)**.

Der seitherige lokale straßengebundene ÖPNV im Odenwaldkreis lässt sich unterteilen in

- Innerortslinien mit Midibussen (bestehend: *CityBus*-System für Erbach und Michelstadt),
- „konventionelle“ Überland-Linienverkehre in Festbedienung (mit Standardbussen),
- die bedarfsgesteuerte Angebotsform *RufBus* (i. d. R. mit Kleinbussen).

In der Summe über alle lokalen Linien des Stadt- und Überlandverkehrs in Festbedienung sind an einem Schulwerktag knapp **14.000 Fahrgäste** unterwegs (Fortgeschriebener Wert auf Basis der RMV-Verbunderhebung 2010). Bei der Nachfragestruktur nehmen Fahrgäste mit Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs einen Anteil von etwa 80 % ein.

Die **Fahrgastnachfrage** auf den einzelnen Linien ergibt ein heterogenes Bild: Auf den Hauptachsen der Festbedienung in der „Unterzent“ (Linien 20-22) und der Oberzent (Linie 50) sind an Schulwerktagen sehr hohe Einsteigerzahlen (900 bis 1.450) zu verzeichnen. Auch weitere Linien, wie jene in die Gemeinden Brombachtal und Mossautal, zu den äußeren Stadtteilen Erbachs und Michelstadts sowie ergänzende Busfahrten zur Odenwaldbahn im Mümlingtal weisen mit 400 bis 750 schulwerktäglichen Einsteigern ein noch relativ hohes Fahrgastaufkommen auf. Die Linien des *CityBus*-Systems (1-4) vereinigen rund 2.000 schulwerktägliche Einsteiger.

Die Fahrgastnachfrage im *RufBus* zeigt, dass die Bedarfslinien zur werktäglichen Bedienung des Umlandes von Erbach und Michelstadt mit Abstand die höchsten Fahrgastzahlen aufweisen. Hingegen fällt das Aufkommen in den Bedienegebieten Bad König und Gersprenztal erkennbar ab. In der Oberzent sind etliche schulrelevante Verbindungen als *RufBus* deklariert, wodurch sich die Inanspruchnahme hauptsächlich erklären lässt. Die *RufBus*-Bedienung an Wochenenden im Raum Höchst („Unterzent“) wird verhältnismäßig rege nachgefragt, da an diesen Tagen keine herkömmlichen Busse mit fester Linienführung verkehren.

Aus der gegebenen Raumstruktur und der Fahrgastnachfrage wird im vorliegenden Nahverkehrsplan ein **neues Angebotskonzept** für den **lokalen straßengebundenen ÖPNV** im gesamten Odenwaldkreis entwickelt, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 nach erfolgter europaweiter Ausschreibung vollständig umgesetzt werden soll.

Die zeitlichen und räumlichen Anforderungen an das Angebot im Jedermann-Verkehr richten sich an fünf **Bedienstandards** aus:

- Innerortslinien-Standard (ILS),
- Hauptlinien-Standard (HLS),
- Erschließungslinien-Standard (ELS),
- Grundversorgungs-Standard (GVS),
- Lückenschlüsse (LS).

Der **Innerortslinien-Standard (ILS)** gilt für Kommunen über 7.500 Einwohner (Erbach, Michelstadt, Bad König, Höchst, Breuberg und Reichelsheim). Umgesetzt ist dieser Standard mit dem *CityBus* bislang in Erbach und Michelstadt. Der *StadtBus* Bad König wurde von der Kommune wieder eingestellt.

Auf **Hauptlinien** wird ein prinzipieller Stundentakt eingeführt, auch in den Ferien und an Samstagen (an Sonn- und Feiertagen 2-Stunden-Takt). Es bestehen drei Stufen mit unterschiedlichen Grundtaktungen an Werktagen (Mo-Fr): HLS I+ (30 min), HLS I (60 min), HLS II (120 min).

Der Hauptlinien-Standard (HLS) basiert im Busverkehr auf einer Festbedienung mit KOM an allen Tagen (Mo-So) und findet räumlich wie folgt Anwendung:

- Reichelsheim – Reinheim: HLS I + (regionaler RMV-Busverkehr);
- Reichelsheim – Fürth (Odw.): HLS I (regionaler RMV-Busverkehr)
- Reichelsheim – Michelstadt – Erbach: HLS II (regionaler RMV-Busverkehr);
- Erbach – Oberzent-Hetzbach – O.-Schöllnbach – Eberbach: HLS II (SPNV);
- Oberzent-Beerfelden – Eberbach: HLS I (lokaler Busverkehr);
- Oberzent-Beerfelden – Erbach – Michelstadt: HLS I+ (lokaler Busverkehr);
- Höchst – Bad König – Michelstadt – Erbach: HLS I+ (SPNV, erg. lokaler Busverkehr);
- Höchst – Breuberg-Neustadt: HLS I+ (lokaler Busverkehr);
- Höchst – Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach: HLS I+ (lokaler Busverkehr; Linienführung abwechselnd über Breuberg-Neustadt und Lützelbach-Rimhorn);
- (Höchst –) Breuberg-Neustadt – Mömlingen: HLS I (lokaler Busverkehr).

Auf **Erschließungskorridoren** wird eine stündliche Bedienung (auch in den Ferien) angeboten, am Wochenende eine zweistündliche Bedienung, für die eine Anmeldepflicht besteht (*RufBus*).

Vorgesehene Korridore bzw. Abschnitte sind:

- M.-Vielbrunn – Bad König – Michelstadt – M.-Würzburg;
- M.-Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – E.-Erlenbach;
- Erbach – Michelstadt – Mossautal (alle OT außer Hiltersklingen);
- (Michelstadt –) Erbach – E.-Lauerbach – E.-Günterfürst – E.-Haisterbach;
- Höchst – H.-Hassenroth – Brombachtal (Kirchbrombach, Langenbrombach) – Michelstadt;
- Höchst – Lützelbach (alle OT; an Werktagen durch lokale Bushauptlinie).

Alle übrigen Orte im Kreisgebiet, die nicht durch eine Bedienung im ILS, HLS oder ELS erfasst sind, erhalten den **Grundversorgungs-Standard (GVS)**. Der GVS ermöglicht – über die Fahrten für den Schülerverkehr mit KOM hinaus – im Jedermann-Verkehr eine nachfragegesteuerte Anbindung alle zwei Stunden (120 min) zum RMV-Tarif (ohne Zuschlag). Zum Einsatz gelangt die neue alternative Bedienform *taxOMobil*. Die Stadt- und Ortsteile mit Grundversorgungsstandard sind:

- Bad König: Etzen-Gesäß, Fürstengrund, Gumpersberg, Momart, Mittel-Kinzig (ergänzend), Nieder-Kinzig, Ober-Kinzig (ergänzend);

- Brensbach: Affhöllerbach, Höllerbach, Kilsbach, Wallbach;
- Breuberg: Rai-Breitenbach (ergänzend), Wald-Amorbach;
- Brombachtal: Birkert, Böllstein, Hembach, Kirchbrombach (ergänzend), Langenbrombach (ergänzend);
- Erbach: Bullau, Elsbach, Erbuch, Ernsbach, Roßbach;
- Höchst: Annelsbach, Dusenbach, Forstel, Hummetroth (ergänzend), Pfirschbach;
- Mossautal: Hiltersklingen;
- Oberzent: Airlenbach, Etzean, Falken-Gesäß, Finkenbach, Hebstahl, Hesselbach, Kailbach (ergänzend), Kortelshütte, Ober-Hainbrunn, Ober-Sensbach, Olfen, Rotenberg, Schöllnbach (ergänzend), Unter-Sensbach;
- Reichelsheim: Erzbach, Klein-Gumpen, Laudenu, Ober-Ostern, Rohrbach, Unter-Ostern.

Lücken im ÖPNV-Netz zu bzw. von Orten in benachbarten Kreisen sollen entweder vermieden oder bei finanzieller Beteiligung durch den Nachbarkreis geschlossen werden. Die für den **Lückenschluss-Standard (LS)** vorgesehenen Relationen sind:

- Erbach / Michelstadt – Amorbach – Miltenberg (Landkreis Miltenberg; saisonaler Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen mit Produkt *NaTourBus*);
- (Höchst →) Höchst-Hassenroth – Otzberg-Hering – Otzberg-Lengfeld (Landkreis Darmstadt-Dieburg; ganzjähriger Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen mit bedarfsgesteuertem Produkt *BurgenBus*; vorherige Prüfung erforderlich);
- Erbach / Michelstadt – Mossautal – Gras-Ellenbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt *taxOMobil*);
- Oberzent – Affolterbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt *taxOMobil*).

Der ehemalige Lückenschluss der Linie 52 zwischen Oberzent-Schöllnbach und Eberbach-Friedrichsdorf (Rhein-Neckar-Kreis) entfällt, da auf der entsprechenden Relation nach den Festlegungen des vorliegenden Nahverkehrsplanes kein Grundversorgungs-Standard mehr gilt.

Zu den Standards für den Jedermann-Verkehr liegen ein **Produktkonzept**, eine **Angebotskonzeption** zu jeder Buslinie und ein **Verknüpfungskonzept** (Bahn/Bus und Bus/Bus) vor.

Darüber hinaus sind im Nahverkehrsplan gesonderte Anforderungen an die Bedienung im **Ausbildungsverkehr** gestellt (**Schülerbeförderungsstandards**):

- Entsprechend der gegebenen Planungsparameter ergänzen bzw. verdichten Schülerverkehrsfahrten das Regelbedienungsangebot.
- Schülerverkehrsfahrten erfolgen grundsätzlich (als Regelbedienung) im Linienverkehr. Einzelne Ausnahmen werden identifiziert und als solche explizit dem Bedarfsverkehr (*taxOMobil*) zugeordnet.
- Die Beförderungskapazität je Fahrzeug (Sitz- und Stehplätze) im Schülerverkehr wird auf max. 75 Personen im Standard-Solobus begrenzt.
- Bedienungsumfang

- Staffelung der Schulanfangs- und Schlusszeiten (Zeitfenster für Schulbeginn und Schulschluss),
- zulässige Warte- und Übergangszeiten,
- Festlegung der Anzahl der An- und Rückfahrten.

Kapitel VII Ergänzende Anforderungen

Während sich das Kapitel VI mit der Bedienungsqualität befasst, werden in Kapitel VII ergänzende Anforderungen der **Beförderungsqualität** benannt:

■ Anforderungen an die Fahrzeuge

Bei den zur Personenbeförderung im ÖPNV einzusetzenden Fahrzeugen handelt es sich um Kraftomnibusse der Kategorien Standard-, Midi- oder Kleinbus. Bei bedarfsorientierten Verkehrsleistungen können auch Kleinbusse und Personenkraftwagen mit 8 oder weniger Fahrgastplätzen zum Einsatz kommen. Es wird unterschieden zwischen:

- „A“-Bus (= Niederflrbus mit hohem Komfort) für den Einsatz im Grundangebot auf ILS-, HLS- und ELS- Linien;
- „B“-Bus (= Kombibus mit eingeschränktem Komfort) für Verstärkerfahrten und im Ausbildungsverkehr auf GVS-Linien;
- *RufBus* und *taxOMobil* für Bedarfsfahrten, bei denen Kleinbusse mit weniger als 9 Fahrgastplätze oder auch Personenkraftwagen zum Einsatz kommen, die zur gewerblichen Personenbeförderung besonders zugelassen sind.

Bedingt durch die vielerorts eingeschränkte Verkehrsinfrastruktur ist bei Standardlinienbussen die **Gesamtlänge des Fahrzeuges auf 13 m beschränkt**. Gelenkbusse sind nur in Ausnahmefällen als Verstärkerfahrten auf den Hauptlinien oder für Sonderverkehre zulässig.

Für die jeweilige Fahrzeugkategorie bestehen **Qualitätskriterien** zu Abgasstandard, Fahrsicherheit, Betriebstüren und Einstiege, Fahrgastraum, Fahrgastinformation, Vertriebstechnik, Fahrzeuggestaltung und Betriebsleittechnik. Einzelheiten dazu sind **Kapitel VII-1** zu entnehmen.

■ Anforderungen an die Qualität der Betriebsdurchführung

• Beförderungskapazitäten

Standardlinienbusse müssen über eine **ausreichende Gesamtkapazität** verfügen (Sitz- und Stehplätze), damit gewährleistet ist, dass bei der jeweiligen Fahrt **höchstens 80 Fahrgäste** befördert werden können.

Im Ausbildungsverkehr müssen auch **Stehplätze** in Anspruch genommen werden, um einen wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatz zu ermöglichen. Durch eine Kapazitätenstaffelung der Schulen, d. h. durch eine Verteilung der Schüler auf verschiedene An- und Rückfahrten, ist die Nutzung von Stehplätzen vielfach vermeidbar.

- **Betriebsstörungsmanagement**

Im Rahmen der Aufgaben des Regiemanagements stellt die OREG ein einheitliches und betreiberübergreifendes Betriebsstörungsmanagement sicher. Dieses besteht darin, dass für Betriebsstörungen eine kreisweit einheitliche **Notfallnummer** zur Verfügung steht, der **Disponent** des betriebsführenden Verkehrsunternehmens **unverzüglich erreichbar** sein muss und dem Fahrgast eine **Fahrtzielgarantie** gewährt wird.

- **Anschlusssicherung**

Für definierte Knotenpunkte im Liniennetz erfolgt eine verbindliche Anschlusssicherung zwischen Verkehrsmitteln. Die Nichtbeachtung von Verpflichtungen zur Anschlusssicherung stellt eine Betriebsstörung dar.

- **Fahrgastinformation**

Im Rahmen der Aufgaben des Regiemanagements stellt die OREG eine einheitliche und betreiberübergreifende Fahrgastinformation sicher. Dazu gehört die Erstellung traditioneller Fahrpläne als Print- und Onlinemedien, aber auch das ÖPNV-Marketing, die Mobilitätsberatung und das Mobilitätsmanagement.

- **Beschwerdemanagement**

Im Rahmen der Aufgaben des Regiemanagements stellt die OREG ein einheitliches und betreiberübergreifendes Beschwerdemanagement sicher. Die Hinweise, Anregungen und Beschwerden von Fahrgästen dienen der Qualitätssicherung, der Förderung der Kundenzufriedenheit und zur Aufdeckung von Mängeln in der Verkehrsdienstleistung.

- **Vertrieb**

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen wird von der OREG einheitlich und betreiberübergreifend organisiert. Die OREG betreibt die EDV-technischen Hintergrundsysteme, die auch die entsprechenden Schnittstellen zu den Hintergrundsystemen des Verkehrsverbundes gewährleisten. Die OREG stellt auch den betriebsdurchführenden Verkehrsunternehmen die entsprechenden Fahrzeugbordrechner zur Verfügung und gewährleistet deren Einbindung in die genannten Hintergrundsysteme.

- **Fahrpersonal**

Dem Fahrpersonal im ÖPNV obliegt eine große Verantwortung. Daher ist es wichtig, dass der Busfahrer bzw. die Busfahrerin als Fachkraft eine angemessene Entlohnung erhält. Für das im ÖPNV-Fahrdienst im Odenwaldkreis einzusetzende Personal ist mindestens der **tarifvertraglich vereinbarte Lohn** zu zahlen.

Das Fahrpersonal muss über weitreichende Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und über die gesetzliche Berufskraftfahrerqualifizierung nach der Richtlinie 2003/59/EG hinaus an einer Qualifizierung der OREG zur „**Fachkraft im Verkehrsservice**“ teilnehmen.

■ Fahrgastgarantien

Durch umfangreiche Fahrgastgarantien sollen neue Kunden für den ÖPNV gewonnen und eine Kundenbindung betrieben werden:

• Mobilitätsgarantie

Einzigartig ist das Versprechen einer Mobilitätsgarantie über eine jederzeitige, dynamische Fahrtmöglichkeit von der Ortschaft ins jeweilige Zentrum und auch in die Mittelzentren Erbach und Michelstadt.

Die Mobilitätsgarantie wird durch die Buchbarkeit einer *taxOMobil*-Fahrt erfüllt. Diese ergänzt und überlagert das Angebot des traditionellen ÖPNV, so dass während des Angebotszeitraums von allen Ortschaften ein umfassendes Fahrtenangebot zur Verfügung steht.

• Pünktlichkeits- und Fahrtzielgarantie

Die „10-Minuten-Garantie“ des RMV zur Fahrpreistrückzahlung bei verspäteten Verkehrsmitteln wird ergänzt durch die Garantie des Erreichens des jeweiligen Fahrtziels innerhalb des Odenwaldkreises im Falle einer Betriebsstörung.

■ Anforderungen an die Beförderungstarife

• Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)

Durch die Mitgliedschaft des Odenwaldkreises im RMV gelten zwangsläufig dessen Tarifbestimmungen auch im Odenwaldkreis (Verbundtarif). Durch die im Laufe der Zeit eingetretenen Veränderungen und die Umsetzung vielfältiger Anforderungen ist der Verbundtarif hoch komplex geworden. Die Digitalisierung fordert eine schnelle Weiterentwicklung der Tarif- und Vertriebsstrukturen. Durch die anstehende Tarifstrukturreform mit der Möglichkeit zur Bildung von Zwischenpreisstufen wird eine Abfederung der viel reklamierten Preissprünge eintreten.

• Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)

Mangels eines gegenseitigen Übergangstarifs zwischen dem RMV und dem VRN besteht seit langen Jahren die einseitige Anerkennung von Netzkarten des VRN im Odenwaldkreis. Hierfür erhält die OREG einen Tarifaufgleich vom VRN.

Zum 01. Januar 2019 ist beabsichtigt, die Anzahl der anzuerkennenden Fahrkarten auf das mehrheitlich benutzte Sortiment zu begrenzen, um auch die Kontrollfähigkeit zu erhalten.

Dafür soll das MaXX-Ticket im Odenwaldkreis umfassend anerkannt werden, für das bisher eine zeitliche Begrenzung galt. Dies kommt insbesondere Schülern und Auszubildenden des südlichen Odenwaldkreises zugute, die künftig für ihre Fahrten in das VRN-Gebiet keine zwei Fahrscheine mehr benötigen.

■ Anforderungen an das Regiemanagement der OREG

Die OREG als Aufgabenträgerorganisation stellt sicher, dass unabhängig vom jeweiligen Betreiber die Grundsätze der Bedienungs- und Beförderungsqualität auch in wettbewerblichen Verfahren gewahrt werden. Dazu nimmt die Aufgaben-

trägerorganisation bestimmte Aufgaben des ÖPNV-Managements betreiberübergreifend wahr und finanziert diese über Betriebsumlagen:

- **Aufgaben des Verkehrsmanagements**

- OREG-Bordrechner- und ITCS-System (OBIS),
- Informations- und Buchungssystem für Bedarfsfahrten (IBS),
- Tarif- und Fahrplandatenverwaltung,
- Einnahmen- und Verkaufsdatenmanagement,
- Zeitfahrkartenvertrieb ausschließlich über verbundweites Hintergrundsystem der OREG.

- **Aufgaben des Mobilitätsmanagements**

- Mobilitätsberatung,
- Fahrgastinformation und ÖPNV-Marketing,
- Vermittlung und Disposition von Bedarfsfahrten,
- Beschwerdemanagement,
- Betriebsstöhrungsmanagement.

- **Haltestellen**

- Infrastrukturvertrag zur diskriminierungsfreien Bereitstellung der Haltestellenausstattung und zur Regelung von Benutzungsentgelten,
- Verpflichtung zu jährlichen Ersatzinvestitionen,
- Mustervorgabe der Ausstattungselemente,
- Haltestellenmanagement durch die OREG:
 - Haltestellenverzeichnis,
 - Aushangfahrpläne,
 - Beseitigung von Beschädigungen,
 - Reinigung.

Kapitel VIII

Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Mit Stand September 2017 waren im Odenwaldkreis von den rund 820 Mastpositionen bzw. Haltestellenbereiche lediglich 5 % mit niederflurgerechten Sonderbordsteinen und 4 % mit taktilen Leitelementen für sehbehinderte Fahrgäste ausgestattet. Barrierefrei angelegte Umsteigeanlagen Bahn/Bus und Bus/Bus sind bereits an den Bahnhöfen in Höchst (ZOB), Bad König, Michelstadt (ZOB) und Erbach vorhanden. Diese verfügen über stufenfreie Zuwegungen, Sonderbordsteine, taktile Leitsysteme und dynamische Fahrgastinformationsanzeigen mit visueller und akustischer Ausgabe.

Im Nahverkehrsplan wird der Ansatz des RMV aus dem Jahr 2017 für eine verbundweite Systematisierung von Haltestellen aufgegriffen. Soweit für den Odenwaldkreis relevant, sind den **Haltestellenkategorien** im NVP verschiedene, auch bauliche Ausstattungsmerkmale zugeordnet, wie z. B. Wartehallen, Sitzgelegenheiten, barrierefreier Ausbau.

Zur Erreichung der Zielsetzung eines barrierefreien ÖPNV-Systems wird der Odenwaldkreis infrastrukturell eindeutige Schwerpunkte setzen. Es sollen nicht „beliebige“ Haltestellen im Kreisgebiet ausgebaut werden, sondern jene

- an regionalen und lokalen Bushauptlinien (HLS),
- im Bediengebiet des *CityBusses* von Erbach und Michelstadt (ILS).

Voraussetzung für einen **Ausbau** ist eine Mindestfrequentierung an Schulwerktagen mindestens von 25 Ein- und Aussteiger in der Summe über alle Mastpositionen. Demzufolge sind in den Jahren 2020 bis 2050 bis zu 250 weitere Haltestellenbereiche barrierefrei nach den geltenden Förderrichtlinien des Landes Hessen auszubauen (Ausnahme: fahrzeugbedingt dürfen die Sonderbordsteinhöhen noch bei 18 cm liegen).

Eine Anhebung der Warteflächen auf ein Niveau von lediglich 18 cm sollte gemäß den hessischen Förderregeln nur dort erfolgen, wo infolge bleibender ungünstiger Bedingungen bei Bau und Betrieb eine Anhebung auf mindestens 20 cm – besser 22 bis 25 cm – nicht machbar ist.

Kapitel IX Finanzierungskonzept

Nach dem Hessischen ÖPNV-Gesetz sichern die Aufgabenträger die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes. Die Aufgabenträger übernehmen u. a. die Verpflichtungen aus Verkehrsverträgen und tragen die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation.

Das Kapitel IX geht schwerpunktmäßig auf die konsumtiven Mittel ein, die mit der Umsetzung des neuen Angebotskonzepts kosten- und erlösseitig verbunden sind. Alle im NVP enthaltenen monetären Angaben sind auf das Jahr 2020 hochgerechnet.

Der mit Abstand größte Kostenblock entsteht aus der Bestellung der Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV bei den Verkehrsunternehmen. Die Erlöse decken nur rund 40 % der voraussichtlichen Kosten der Leistungserbringung i. e. S., also ohne Kosten für die betriebernahen Aufgaben, die zusätzlich bei der OREG verbucht werden.

Nach Anrechnung der Drittfinanzierungen muss der Odenwaldkreis der OREG im Jahr 2020 aus seinem Haushalt voraussichtlich **8,2 Mio. Euro** bereitstellen, damit die OREG ihren gesamten finanziellen Verpflichtungen nachkommen kann.

Für den **barrierefreien Ausbau** von bis zu 250 Haltestellenbereichen im HLS und ILS werden in den Jahren 2020-2025 zusammen rund **9,0 Mio. Euro** benötigt (Preisstand 2017). Dazu sind entsprechende Investitionsprogramme in Kooperation mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen und Investitionsfördermittel zu beantragen.

II Einleitung und Grundlagen

II-1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende vierte Nahverkehrsplan (NVP) für den Odenwaldkreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2019 bis zunächst 2024.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, die kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen. Vom Aufgabenträger, dem Odenwaldkreis, wurden die verantwortlichen Aufgabenbereiche an die Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH (OREG) übertragen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV gehört auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist.

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

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Darmstadt als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Darüber hinaus sind die Inhalte von Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Hessen.

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

II-2 Ausrichtung der Vorgaben

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

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

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

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

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

Der Nahverkehrsplan nimmt eine Systematisierung des Angebotes vor in Hinblick auf

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

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel und Angebotsformen im Kreisgebiet.

Neben dem SPNV auf der Odenwaldbahn übernehmen die regionalen Buslinien des RMV und die lokalen Bushauptlinien in der Verantwortung der OREG die Grundbedienung im Wesentlichen entlang der Verkehrs- und Siedlungsachsen im Mümling- und im Gersprenztal, die eine hohe Verkehrsnachfrage aufweisen. In den Achsenzwischenräumen und in anderen nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten zu den Zeiten der Schülerbeförderung und bedarfsgesteuerten bzw. alternativen Bedienformen aufgeteilt.

II-3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

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

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur;
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen;
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität;
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern;
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG;

- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind;
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur;
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

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

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

II-4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans wurden durch Erörterungen zwischen

- der Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG),
- dem Büro *NahverkehrsBeratung Südwest* (NVB SW; federführend bei der Begleitung des Verfahrens zur öffentlichen Vergabe der Verkehrsleistungen) und
- dem Büro IG Dreieich Bahn GmbH Verkehrsplanung + Beratung (IGDB)

vorbereitet und abgestimmt.

Das Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Nahversplans 2019-2024 gliederte sich in nachfolgend genannte Schritte:

- schriftliche Datenabfrage und Umfrage unter den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises zwischen November 2016 und Januar 2017 (vgl. Kap. II-4.1);
- Beteiligung von Bürgern bzw. Fahrgästen mittels Online-Formular, bereitgestellt im März und April 2017 (vgl. Kap. II-4.2);
- Sitzungen zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen im August 2017 und Januar 2018 (vgl. Kap. II-4.3);
- Sitzung zur Beteiligung der Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates im November 2017 (vgl. II-4.4);
- Sitzung zur Information der Kreispolitik und zur Beteiligung der Städte und Gemeinden im November 2017 (vgl. Kap. II-4.5);
- förmliches Anhörungsverfahren (vgl. Kap. II-4.6).

II-4.1 Umfrage unter den Städten und Gemeinden

In einer Fragebogenaktion mit Rücklauf im 1. Quartal 2017 unter allen Stadt- und Gemeindeverwaltungen des Odenwaldkreises zur Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans wurden gezielt eventuelle Defizite, Probleme und Schwachstellen im bestehenden ÖPNV-Angebot abgefragt. Im Einzelnen waren die Stadt- und Gemeindeverwaltungen aufgefordert, kritische Sachverhalte zu benennen hinsichtlich

- Fahrtenangebote (z. B. Fahrplan),
- Verbindungen (z. B. zu den zentralen Orten),
- räumliche Erschließung (z. B. durch fehlende Haltestellen),
- Fahrgastinformation,
- Zugangsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen),
- Fahrzeuge und Reisekomfort,
- Tarife und Fahrpreise.

In → **Anlage II-1** sind der Fragebogen und die Antwortrückläufe gemeindeweise wiedergegeben. Zusammengefasst beziehen sich die Kritikpunkte und Vorschläge auf:

- ungenügende Verbindungen, vor allem abseits der nachfragestarken Verkehrsachsen und zu den Schwachlastzeiten (Tagesrandlagen, Nachtstunden, Wochenenden);
- dito, zwischen Gersprenz- und Mümlingtal oder zum/vom Doppel-Mittelzentrum Erbach/Michelstadt;
- unzureichend abgestimmte Anschlüsse sowie zu kurze Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus;
- zu wenige Zu- und Abbringerfahrten zu/von den Bahnhöfen;
- Vorschläge zur Verbesserungen der Verbindungen in die Oberzentren;
- fehlende regelmäßige Verbindungen in den Kreis Bergstraße;
- eine bessere Berücksichtigung der Verkehrsverflechtungen aus der Oberzent in das VRN-Gebiet (Verbindungen, Übergangstarif);
- das unbefriedigende Erscheinungsbild einzelner Bahnhöfe;
- fehlende Barrierefreiheit und unzureichende Ausstattung von Bushaltestellen;
- zu gering bemessene Beförderungskapazitäten im *RufBus* auf den Gebieten der Stadt Breuberg und der Gemeinde Höchst i. Odw.;
- die grundsätzliche Hürde zur Bestellung von *RufBus*-Fahrten;
- die Struktur des Tarifsystems und die Höhe der Fahrpreise.

Die vorgebrachten Punkte fanden Eingang in die Konzeption des künftigen Verkehrsangebotes, soweit dieses in die Zuständigkeit des lokalen Aufgabenträgers Odenwaldkreis fällt.

II-4.2 Bürger bzw. Fahrgäste

Die Bürger des Odenwaldkreises bzw. die Fahrgäste der öffentlichen Verkehrsmittel im Odenwaldkreis hatten vom 16. März bis zum 28. April 2017 die Gelegenheit, über ein Online-Formular auf den Internetseiten der OREG unter www.odenwaldmobil.de Anregungen und Wünsche zur Weiterentwicklung des ÖPNV abzugeben.

Über eine Pressemitteilung an die lokalen (Print-)Medien, über den Internetauftritt der OREG sowie über die Auftritte der OREG in sozialen Medien (Twitter und Facebook) wurde auf das öffentliche Beteiligungsverfahren aufmerksam gemacht.

Die eingegangenen Beiträge sind in → **Anlage II-2** inhaltlich verkürzt wiedergegeben und durch OREG und IGDB fachlich kommentiert.

Folgende Anliegen wurden schwerpunktmäßig thematisiert:

- Odenwaldbahn (Fahrplanangebot, Fahrtzeiten, Beförderungskapazitäten, Infrastruktur, Störungsmanagement);
- Verbindungen im regionalen und lokalen Überland-Busverkehr (Ferienwerkstage, Wochenenden, Abend- und Nachtstunden, Anschlüsse zu/von der Odenwaldbahn);
- Anbindung von Stadt- und Ortsteilen abseits der Hauptbedienachsen von Bahn und Bus (Bedienzeiträume, Angebotsformen);
- CityBus-System in Erbach und Michelstadt (kleinräumige Bedienungen, Bedienzeiten, Wochenendbetrieb, Anschlüsse zu/von der Odenwaldbahn);
- Verbindungen zu/von Orten in benachbarten Kreisen;
- Verbindungen außerhalb des Odenwaldkreises;
- Sonderverkehre zu/von Volksfesten und Veranstaltungen;
- Freizeitverkehre (Anbindung von Zielen);
- Verbundtarif (Grundsätzliches, Höhe, Struktur);
- alternative Antriebsformen für Busfahrzeuge.

Anregungen zur Odenwaldbahn und zum Verbundtarif leitet die OREG an den RMV weiter, da diese nicht in den unmittelbaren Aufgabenbereich der OREG als lokale Nahverkehrsorganisation fallen. Die Beiträge zu den übrigen Themen betreffen in weiten Teilen die Rahmenplanungen zum lokalen ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Niederschlag finden.

II-4.3 Verkehrsunternehmen

Die im Odenwaldkreis tätigen Verkehrsunternehmen wurden im Rahmen zweier Sitzungen am 30. August 2017 und am 25. Januar 2018 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans informiert. Aus den → **Anlagen II-3** und **II-4** sind die auf den Sitzungen behandelten Themen zu entnehmen (Präsentationen, Protokolle):

- künftiges Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr;
- dito, für den Ausbildungsverkehr;
- Anforderungen an die Fahrzeuge im lokalen straßengebundenen ÖPNV;
- Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit;
- Anforderungen an die Fahrzeuge (darunter auch zur Barrierefreiheit);
- Design der Fahrzeuge.

II-4.4 Behinderten- und Sozialverbände, Fahrgastbeirat

Die im Odenwaldkreis aktiven Behinderten- und Sozialverbände sowie der Fahrgastbeirat wurden auf einer Sitzung am 20. November 2017 über den Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans unterrichtet. In → **Anlage II-5** ist eine detaillierte Aufstellung zu den präsentierten und erörterten Themen zu finden. Die Sitzungsinhalte fokussierten insbesondere auf:

- Rolle des lokalen Nahverkehrsplans als Rahmenplan für den lokalen straßengebundenen ÖPNV;
- Fahrgastnachfrage im Bestandsnetz;
- künftiges Bedienungsangebot für den Jedermann-Verkehr;
- Barrierefreiheit: Definition, Zielsetzungen und Normen sowie Umsetzung bei Haltestellen und Fahrzeugen.

II-4.5 Information der Kreispolitik und weitere Beteiligung der Städte und Gemeinden

In einer kombinierten Sitzung am 22. November 2017 wurden Vertreterinnen und Vertreter der Kreistagsfraktionen über den aktuellen Stand der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans in Kenntnis gesetzt. Die Veranstaltung diente zugleich als eine weitere Beteiligung der Städte und Gemeinden am Fortschreibungsprozess (vgl. Kap. II-4.1).

Die vorgestellten Inhalte sind mit der Sitzung vom 20. November 2017 zur Beteiligung der Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates weitgehend identisch (vgl. Kap. II-4.4). Die Tagesordnung wurde um das Thema Finanzierung des künftigen Verkehrsangebotes erweitert. Der Auszug der Präsentation in → **Anlage II-6** gibt dazu eine kurze Übersicht. Weitere Erörterungen gehen aus dem Protokoll hervor.

II-4.6 Förmliches Anhörungsverfahren

Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers fand das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

Bei der Aufstellung eines Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich nach der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG um (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG)

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Hinzu kommen gemäß § 14 Abs. 1, 2 der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG

- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben;

- Städte und Gemeinden;
- bei kreisangehörigen Gemeinden: der Landkreis;
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen;
- Träger der Straßenbaulast;
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden;
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden;
- die Industrie- und Handelskammern;
- die betroffenen Fachgewerkschaften;
- Fachverbände der Verkehrtreibenden.

Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis aufgenommenen Institutionen sind in → **Anlage II-7** gelistet. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus wurden weitere Institutionen in das förmliche Beteiligungsverfahren aufgenommen, darunter benachbarte Aufgabenträger(-organisationen), Einrichtungen der regionalen Wirtschaft, Fachbereiche und Stabsstellen der Kreisverwaltung sowie Schulen.

Die Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren und deren Kommentierungen sind in einer Synopse in → **Anlage II-8** (noch blanko) zusammengestellt.

II-5 Beschlussfassung

Der Kreistag des Odenwaldkreises stimmte in seiner Sitzung am 18. Juni 2018 dem Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für die Fortschreibungsperiode 2019 bis 2024 in der Fassung vom 29. März 2018 einschließlich der Synopse zum förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG vom 16. Mai 2018 zu.

Der Kreistag beauftragte die OREG, die Angebotskonzeption aus dem beschlossenen Nahverkehrsplan zur Grundlage der europaweiten Ausschreibung der Verkehrsleistungen zu machen.

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

III Rechtsrahmen für den ÖPNV

III-1 Europarechtlicher Rahmen

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

Die „Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ (im Folgenden kurz: „VO 1370/2007“) wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht und trat am 03.12.2009 in Kraft. Diese wurde durch die VO (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments vom 14.12.2016 mit Wirkung ab dem 24.12.2017 novelliert¹. Die Novelle betrifft hauptsächlich den Schienenverkehr.

Die VO 1370/2007 enthält einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Als (theoretischer) Regelfall werden „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen nach Maßgabe des Art. 5 Abs. 1 S. 1 der VO 1370/ 2007 vergeben. Als praktisch bedeutende Ausnahme von diesem Regelfall gelten nach Art. 5 Abs. 1 S. 2 VO 1370/2007 „Dienstleistungsaufträge“ oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG. Hier ist das allgemeine Vergaberecht anzuwenden, d. h. diese Aufträge werden nach vergaberechtlichen Vorschriften vergeben. In diesem Fall sind die vergabebezogenen Regelungen der VO 1370/2007 nicht anwendbar. Als Rückausnahme von der Ausnahme erfolgen Vergaben doch nach der VO 1370/2007, falls es sich um eine Dienstleistungskonzession i. S. d. vorbezeichneten Richtlinien handelt.

Im Ergebnis dieser Regel-Ausnahme-Rückausnahme-Konstruktion sind die vergabebezogenen Regelungen der VO 1370/2007 anwendbar, wenn das zu beauftragende Verkehrsunternehmen das wirtschaftliche Risiko der Leistungserbringung trägt (sog. „Netto-Vertrag“) oder es sich um eine „Inhouse-Vergabe“ handelt. Bei „Brutto-Verträgen“, bei denen der öffentliche Auftraggeber das wirtschaftliche Risiko trägt, ist allgemeines Vergaberecht anzuwenden. Die Absätze 2 bis 6 des Art. 5 VO 1370/2007 sind in diesem Fall nicht anwendbar. Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 zulässig.

Ferner wäre es in bestimmten, in Art. 5 Abs. 4 der VO 1370/2007 definierten Ausnahmefällen (Bagatellklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Diese Direktvergabe ist bis zu einem geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. Euro oder einer jährlichen öffentlichen Personenverkehrsleistung von weniger als 300.000 Leistungskm erlaubt. Falls das zu beauftragende Verkehrsunternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreibt, verdoppeln sich diese Werte.

Somit bestehen nach der VO 1370/2007 mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Im Vorfeld der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans ließ die OREG eine juristische Bewertung der Finanzierungsinstrumente nach der

¹ veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Union L 354 vom 23.12.2016, S. 22 ff.

VO 1370/2007 vornehmen. Das Gutachten gelangt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass nur eine europaweite Ausschreibung als öffentlicher Dienstleistungsauftrag für den Odenwaldkreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ausreichende Rechtssicherheit bietet. Weder eine Direktvergabe noch die Finanzierung über eine Satzung (sog. „Allgemeine Vorschrift“) kann aufgrund der nachweisbaren betriebswirtschaftlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV im Odenwaldkreis als rechtssichere Alternative empfohlen werden. Der Kreisausschuss des Odenwaldkreises folgte mit seinem Beschluss vom 12. September 2016 den Empfehlungen des Rechtsgutachtens.

III-2 Bundesrechtlicher Rahmen

III-2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG)² regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 sowie des Wegfallens der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 am selben Tag waren das PBefG zu novellieren sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) anzupassen.

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

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV.

Der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ wird in § 8 Abs. 3 PBefG aufgegriffen: Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit den Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für eine „Integration der Nahverkehrsbedienung“ (u. a. durch Abstimmung der Fahrpläne) zu sorgen.

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

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hierbei handelt es sich gemäß § 8 Abs. 4 S. 2-3 PBefG um

² in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)

„[...] Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften [...] und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen [...] darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt wurden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“

Im Odenwaldkreis war nach dem vorgefundenen Stand der Kostenentwicklung, der erzielbaren Einnahmen aus Beförderungserlösen und Ausgleichszahlungen sowie in Hinblick auf die politische gewollten Angebotsstandards nicht damit zu rechnen, dass sich Verkehrsunternehmen um eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung bewerben werden. Damit ist gemäß § 8a Abs. 1 S. 1 PBefG die VO (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.

Aber selbst wenn nicht mit eigenwirtschaftlichen Antragstellungen zu rechnen ist, müssen diese nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 PBefG unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Auf Grundlage eines Beschlusses des Kreisausschusses des Odenwaldkreises erfolgte am 06. Oktober 2017 die Vorabbekanntmachung im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Kommission. Bis zum Ablauf der dreimonatigen Frist am 05. Januar 2018 wurden keine eigenwirtschaftlichen Anträge von Verkehrsunternehmen zur Durchführung der in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Leistungen auf sämtlichen lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis bei der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Darmstadt) eingereicht (vgl. ausführlich Kap. III-4).

III-2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)³ benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge [vgl. § 1 Abs. 1 RegG].

Die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs sollen so zusammengeführt werden, dass damit eine Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr erfolgt [vgl. § 3 RegG]. Das Nähere regeln Landesgesetze.

³ in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

III-3 Landesrechtlicher Rahmen

III-3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)⁴ gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

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

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

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

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

III-4 Informationspflichten u. Liniengenehmigungen

Ausweislich der VO 1370/2007 (vgl. Kap. III-1.1) hat jede zuständige Behörde sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Darüber hinausgehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01. Januar 2013 reformierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

⁴ in der Fassung der Bekanntmachung vom 01. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Qualitätsstandards beschrieben werden. Darüber hinaus kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Gesamtnetz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Diese Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Am 06. Oktober 2017 veröffentlichte die OREG im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union eine Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge. Dabei handelte es sich um die geforderte Bekanntmachung gemäß Artikel 7.2 der VO 1370/2007, die innerhalb eines Jahres vor dem Beginn eines Ausschreibungsverfahrens oder einer direkten Auftragsvergabe vorzunehmen ist.

In dieser Vorabbekanntmachung kündigt die OREG ihre Absicht an, als zuständige Behörde i. S. d. VO 1370/2007 i. V. m. den §§ 5 ff. HÖPNVG die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über öffentliche Personenverkehrsdienste mit Kraftfahrzeugen nach Ablauf des o. g. Zeitraumes einzuleiten. Die angekündigte Vergabe wird sich auf eine Betriebsaufnahme am 15. Dezember 2019 beziehen und für zehn Jahre sämtliche lokale Busverkehrslinien umfassen, die unter der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises fallen – inklusive der Innerortslinien für Erbach und Michelstadt (*CityBus*).

In der erfolgten Vorabbekanntmachung wird dabei auch festgelegt, dass der Odenwaldkreis die zur Vergabe anstehenden Verkehrsleistungen als Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG betrachtet. Grundlage dafür ist der Beschluss des Kreisausschusses vom 27. September 2007, Ziffer 5.6, nach dem auf Basis einer entsprechenden Analyse durch eine versierte Rechtsanwaltskanzlei das damals bestehende Linienbündelungskonzept zu Gunsten des planerischen Ansatzes für ein Gesamtnetz aufzuheben ist.

In Bezug auf die zumindest theoretisch gegebene Möglichkeit einer eigenwirtschaftlichen Beantragung von Teilen der Verkehrsleistungen erweist sich diese Einschätzung im Nachgang auch als zutreffend.

Mithin wären die weithin bestehenden Verflechtungen verkehrlicher Art durch sich ergänzende und parallele Verkehrsbedienungen insbesondere erlöstechnisch bei eigenwirtschaftlichem Betrieb nur auf einem Teil des Netzes nicht zuverlässig zu anderen Linien oder Teilnetzen abgrenzbar⁵. Daher muss wegen der Wirkung der Vorabbekanntmachung für den eigenwirtschaftlichen Fall die Einstufung als nicht auflösbare Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 i. V. m. § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG erfolgen. Andernfalls droht später eine jahrelange Auseinandersetzung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Teilnetzen bzw. Linien um die jeweils den Parteien zustehenden Erlöse.

⁵ Einer besonderen Betrachtung unterzogen werden müssen dabei die lokalen Buslinien im Gersprenztal. Diese erfüllen hauptsächlich Funktionen im Ausbildungsverkehr insbesondere zu/von den lokalen Schulstandorten. Wegen der besonderen Konstellation, dass die regionalen Buslinien ERB-30 und RMV 693 dem Linienbündel „Darmstadt/Odenwald“ (LDD) angehören, bilden die lokalen Buslinien im Gersprenztal zwar ein nahezu in sich geschlossenes Bediengebiet, das jedoch bei einem relativ hohen Fahrzeugbedarf lediglich auf ca. 180 Tsd. Nkm p. a. kommt. Ein eigenständiger Betrieb ist daher aus verkehrswirtschaftlichen Erwägungen heraus nicht zu empfehlen und zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile für den Aufgabenträger auszuschließen.

Bei der Vergabe von Bruttoverträgen per Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) hingegen spielt die erlösseitige gegenseitige Abhängigkeit dann aber keine entscheidende Rolle mehr. Daher können bei der Vergabe von Bruttoverträgen deshalb auch Lose gebildet werden, sofern dies produktionsseitig wirtschaftlich sinnvoll ist.

Aus diesem Grunde behielt sich der Odenwaldkreis gleichwohl vor, sofern nach Ablauf der dafür bestehenden gesetzlichen dreimonatigen Frist keine eigenwirtschaftlichen Anträge für die Gesamtleistung vorgelegt wurden, eine Losbildung bei der dann vorzunehmenden Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Vorgesehen ist dabei nach derzeitigem Kenntnisstand die Bildung von mindesten zwei Losen. Auch diesem Vorbehalt der Losbildung und der voraussichtlichen Anzahl wurde bereits in der Vorabbekanntmachung transparent dargelegt.

Zu der genannten Vorabbekanntmachung wurden bis zum Ende der dreimonatigen Frist am 05. Januar 2018 keine eigenwirtschaftlichen Anträge eingereicht. Die genannten Leistungen sollen in einem Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

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

IV Bestandsaufnahme

IV-1 Lage und Raumstruktur

Der Odenwaldkreis als gegenständlicher Planungsraum gehört der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main an und liegt im Süden Hessens an der Schnittstelle zu den Bundesländern Baden-Württemberg (Metropolregion Rhein-Neckar) und Bayern. Das Kreisgebiet umfasst eine Größe von 624 km² und grenzt (vgl. Abb. IV-1)

- im Nordwesten an den Landkreis Darmstadt-Dieburg (Hessen),
- im Westen und Südwesten an den Kreis Bergstraße (dito),
- im Südwesten und Süden an den Rhein-Neckar-Kreis (Baden-Württemberg),
- im Südosten an den Neckar-Odenwald-Kreis (dito) und
- im Osten und Nordosten an den Landkreis Miltenberg (Bayern).

Administrative Zugehörigkeit und Gliederung

Administrativ gehört der Odenwaldkreis dem Regierungsbezirk Darmstadt an, der zugleich die Planungsregion Südhessen bildet.

Das Kreisgebiet gliederte sich bis Ende 2017 noch in die fünf Städte Bad König, Beerfelden, Breuberg, Erbach (Sitz der Kreisverwaltung) und Michelstadt sowie in die zehn Gemeinden Brensbach, Brombachtal, Fränkisch-Crumbach, Hesseneck, Höchst i. Odw., Lützelbach, Mossautal, Reichelsheim, Rothenberg und Sensbachtal (vgl. Abb. IV-2).

Zum 01. Januar 2018 haben sich die Stadt Beerfelden und die drei Gemeinden Hesseneck, Rothenberg und Sensbachtal zur neuen Stadt Oberzent mit Sitz in Beerfelden zusammengeschlossen. Somit hat sich die Anzahl an Städten und Gemeinden im Odenwaldkreis von derzeit 15 auf dann nur noch 12 reduziert (vgl. Abb. IV-3).

Die Städte und Gemeinden verfügen zusammen über rund 100 Stadt- und Ortsteile, deren Lagen und administrativen Zuordnungen aus Abb. IV-2 hervorgehen.

Topographie

Gemäß der geographischen Gliederung fällt der Odenwaldkreis in die naturräumlichen Haupteinheiten „Vorderer Odenwald“ und „Sandsteinodenwald“ [vgl. *Regierungspräsidium Darmstadt* 2011, S. 87]. In diesem Teilraum des Odenwaldes prägen zwei in Süd-Nord-Richtung verlaufende Flusstäler die Mittelgebirgstopographie, die zugleich die bestimmenden Siedlungs- und Verkehrsachsen des Planungsraumes sind:

Die Mümling fließt von Beerfelden aus durch ein für ländliche Räume relativ dichtes Siedlungsband mit Erbach, Michelstadt, Bad König, Höchst i. Odw. und Breuberg weiter nach Mömlingen und Obernburg am Main (beide im Landkreis Miltenberg gelegen), wo sie schließlich – als „Mömling“ bezeichnet – in den Main mündet.

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

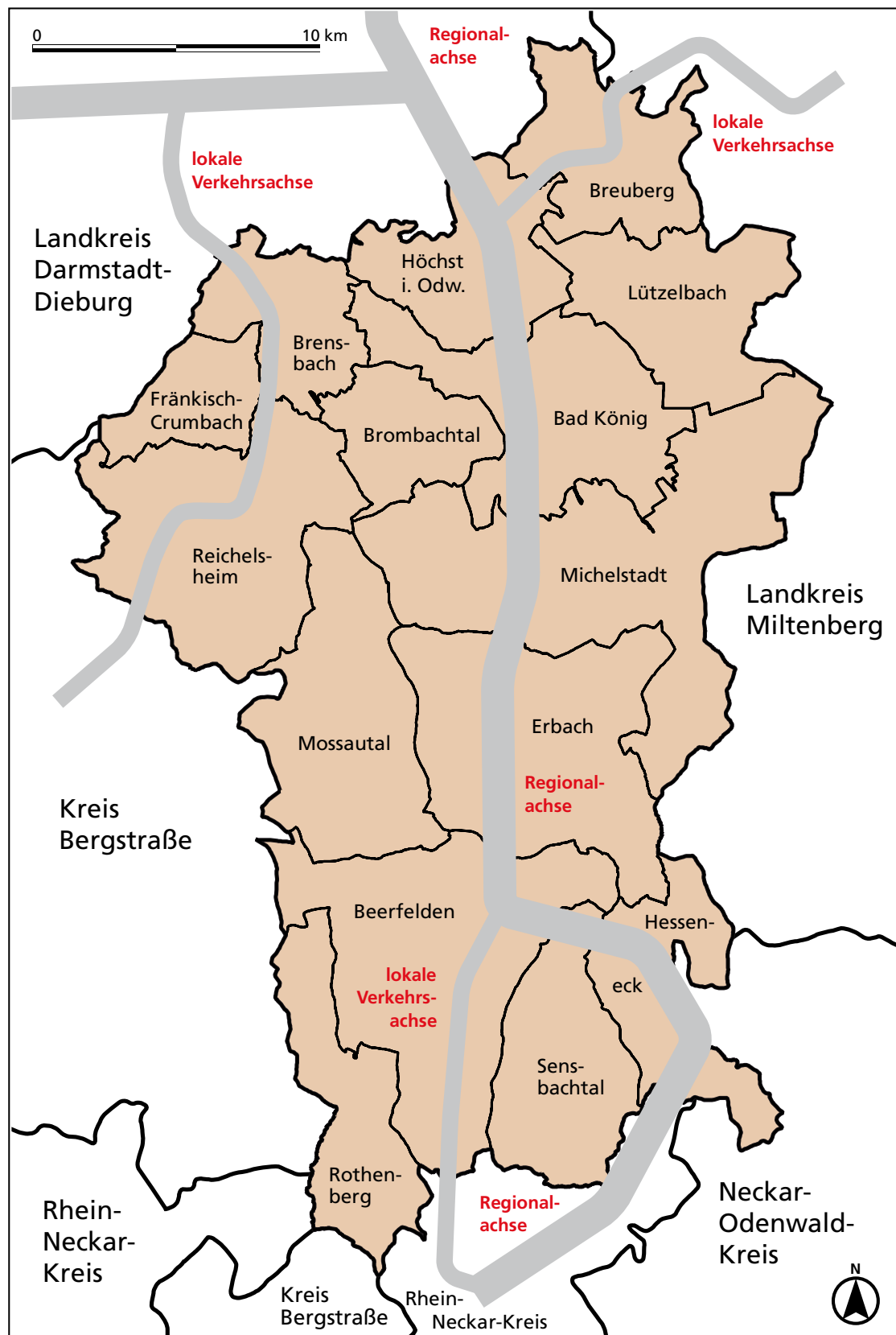


Abb. IV-1: Lage des Odenwaldkreises mit Regionalachse und lokalen Verkehrsachsen

[eigene Darstellung; Daten nach Regierungspräsidium Darmstadt 2011, Kartengrundlagen nach Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation]



Abb. IV-2: Stadt- und Ortsteile der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises bis Dez. 2017
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]



Abb. IV-3: Stadt- und Ortsteile der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises ab Jan. 2018
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

Verkehrsachsen

Der Regionalplan für Südhessen weist für das Gebiet des Odenwaldkreises **eine Regionalachse** aus [vgl. *Regierungspräsidium Darmstadt* 2011, S. 19 und S. 25 ff.]. Deren Verlauf orientiert sich an der Bahnstrecke der Odenwaldbahn (Kursbuchstrecke Nr. 641) Darmstadt / Hanau – Groß-Umstadt – Höchst i. Odw. – Bad König – Michelstadt – Erbach – Beerfelden-Hetzbach – Hesseneck – Eberbach (vgl. Abb. IV-1).

Gemäß dem Regionalplan für Südhessen sollen durch die Regionalachsen als maßgebende Verkehrsachsen der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren, deren Anbindung an die Oberzentren und an das überregionale Fernverkehrsnetz – auch regionsüberschreitend – gewährleistet werden. Die dazu erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen sowie das verkehrliche Leistungsangebot sollen entlang der Regionalachsen erhalten werden oder gar einen Ausbau erfahren.

Für das Gebiet des Odenwaldkreises sieht der Regionalplan für Südhessen **keine überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** vor. Gemäß Regionalplan sollen diese Achsen die verkehrlichen Verknüpfungen zwischen den Oberzentren und ihren nahen Umlandgemeinden im Ordnungsraum gewährleisten, so bspw. die Achse Darmstadt – Mühlthal – Ober-Ramstadt – Reinheim – Groß-Umstadt. Da der Odenwaldkreis in Gänze dem ländlichen Raum angehört, wird auf die Ausweisung einer entsprechenden überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachse im Regionalplan verzichtet.

Über die beschriebene Regionalachse hinaus lassen sich für die verkehrliche Anbindung und Erschließung des Odenwaldkreises jedoch faktisch drei weitere räumliche Abschnitte von (über-)örtlicher Bedeutung identifizieren (vgl. Abb. IV-1):

- Gersprenztal mit Übergang ins Weschnitztal (B 38): Reinheim – Groß-Biebrau – Brensbach – Fränkisch-Crumbach – Reichelsheim – Fürth (Odenwald);
- Unteres Mümlingtal mit Übergang in das Maintal (B 426): Höchst i. Odw. – Breu-berg – Mömlingen – Obernburg am Main – Elsenfeld;
- Gammelsbachtal mit Übergang in das Neckartal (B 45): Beerfelden-Hetzbach – Beerfelden – Eberbach.

Zentrale Orte

Maßgebend für die **zentralörtliche Einstufung** der Siedlungen ist der Landesentwicklungsplan Hessen [vgl. *Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung* 2000], dessen Vorgaben von den Regionalplänen übernommen werden bzw. auf den in den Regionalplänen verwiesen wird.

Als **Oberzentrum** für den Odenwaldkreis fungiert weit überwiegend die Stadt Darmstadt. Des Weiteren sind die nahegelegenen Oberzentren Aschaffenburg für den nord-östlichen und Heidelberg für den südlichen Kreisteil von erheblicher Bedeutung. Durch die schnelle Erreichbarkeit vor allem mit der Odenwaldbahn rücken auch die Städte Frankfurt am Main, Offenbach am Main und Hanau in den zeitlichen Radius mehr oder weniger relevanter Oberzentren.

Hinsichtlich des Verkehrsangebotes mit Bezug zu den Oberzentren stellt der Regionalplan für Südhessen heraus [*Regierungspräsidium Darmstadt* 2011, S. 20]:

„Das Verkehrssystem soll so gestaltet werden, dass die Oberzentren

- die Funktion von Verknüpfungspunkten großräumiger und regionaler Verkehrssysteme erfüllen können,

- *aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr i. d. R. in einer Stunde erreichbar sind."*

Für die Kernstädte bzw. Kernorte im Odenwaldkreis liegen seitens der Raumordnung folgende zentralörtliche Einstufungen vor (vgl. Abb. IV-4 und → **Anlage IV-1**):

Mittelzentren sind Standorte für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich, des großflächigen Einzelhandels, bei der Verwaltung sowie für weitere private Dienstleistungen.

Hinsichtlich des Verkehrsangebotes an den Mittelzentren macht der Regionalplan für Südhessen folgende Vorgaben [Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 21]:

„Das Verkehrsangebot soll so gestaltet werden, dass die Mittelzentren

- *die Funktion als Verknüpfungspunkte des regionalen Verkehrs mit dem Nahverkehr erfüllen können,*
- *aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind."*

Die Kernstädte von Erbach und Michelstadt sind als Mittelzentren ausgewiesen, deren gemeinsamer Mittelbereich sich über den gesamten Odenwaldkreis erstreckt.

Für die Bewohner entlang der Kreisgrenzen sind zudem die jeweils benachbarten Mittelzentren in anderen Kreisen von Relevanz. Zu erwähnen sind Eberbach im Rhein-Neckar-Kreis und das gemeinsame Mittelzentrum im Landkreis Miltenberg, bestehend aus den Städten Erlenbach am Main und Obernburg am Main sowie dem Markt Elsenfeld.

Im Regionalplan für Südhessen wird bei Grundzentren nach **Unterzentren** und **Kleinzentren** unterschieden [vgl. Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 22 ff.]:

Grundzentren dienen im Allgemeinen als Standorte für Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs.

Unterzentren haben im Speziellen die Aufgabe der Vorhaltung von Einrichtungen, die den vollen Umfang an überörtlicher Grundversorgung anbieten. Des Weiteren soll das Verkehrsangebot an Unterzentren so ausgestaltet sein, dass diese Orte die Funktion von Verknüpfungspunkten im öffentlichen Nahverkehrsnetz erfüllen können.

Die Kernstädte, Stadteile bzw. Kernorte Bad König, Beerfelden, Breuberg-Sandbach, Höchst und Reichelsheim sind im Odenwaldkreis als Unterzentren ausgewiesen.

Kleinzentren haben hingegen nur eine ergänzende Funktion für Einrichtungen der überörtlichen Grundversorgung inne. Zumeist sind die Kleinzentren auch die Verwaltungsorte kleinerer Kommunen. Durch ein bedarfsgerechtes Angebot im ÖPNV sollen die kleinzentralen Orte mit den benachbarten Zentren (i. d. R. zentrale Orte höherer Stufe) verknüpft werden.

Im Odenwaldkreis sind gemäß Regionalplan für Südhessen folgende Orte als Kleinzentren eingestuft: Brensbach, Fränkisch-Crumbach, Kirchbrombach (Gemeinde Brombachtal), Lützel-Wiebelsbach (Gemeinde Lützelbach), Rothenberg, Schöllnbach (ehemalige Gemeinde Hesseneck), Unter-Mossau (Gemeinde Mossautal) und Unter-Sensbach (ehemalige Gemeinde Sensbachtal).

Nach der Fusion zur Stadt Oberzent am 01. Januar 2018 bedarf der raumordnerische Status der bisherigen Kleinzentren Rothenberg, Schöllnbach und Unter-Sensbach einer offiziellen Klärung.

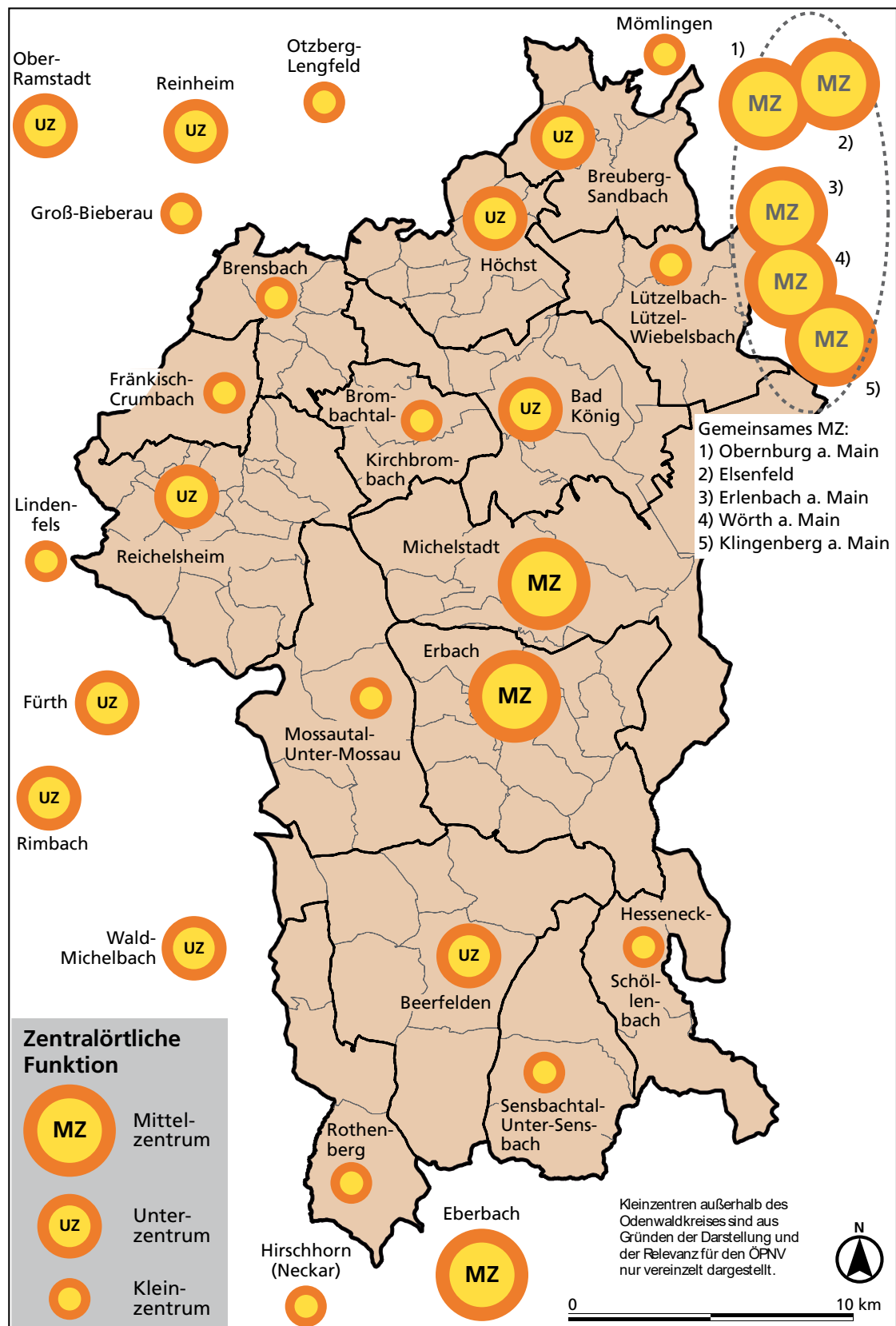


Abb. IV-4: Zentrale Orte mit Relevanz für den Odenwaldkreis (vor Gebietsreform Oberzent)

[eigene Darstellung; Angaben nach Regierungspräsidium Darmstadt 2011; Kartengrundlage nach Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation]

IV-2 Demographie

IV-2.1 Einwohnerverteilung

Im Odenwaldkreis lebten zum Jahresende 2015 laut der amtlichen Statistik mit Hauptwohnung genau 97.000 Einwohner. Die Bevölkerungsdichte betrug 155 Einwohner pro km², womit der Odenwaldkreis der mit Abstand am dünnsten besiedelte Landkreis in der Planungsregion Südhessen ist.

In Tab. IV-1 sind die zentralen Größen Einwohner, Fläche und Einwohnerdichte je Stadt bzw. Gemeinde zusammengestellt.

Stadt/Gemeinde	Einwohner	Fläche [km ²]	Einwohnerdichte [Einw. pro km ²]
Bad König	9.544	46,7	204
Beerfelden	6.399	71,2	90
Brensbach	5.041	23,2	217
Breuberg	7.488	30,8	243
Brombachtal	3.475	20,4	170
Erbach	13.401	61,5	218
Fränkisch-Crumbach	3.184	16,1	198
Hesseneck	640	30,0	21
Höchst i. Odw.	10.076	30,5	330
Lützelbach	6.910	35,4	195
Michelstadt	16.642	87,0	191
Mossautal	2.451	48,5	51
Reichelsheim	8.540	58,2	147
Rothenberg	2.265	30,5	74
Sensbachtal	944	33,9	28
Odenwaldkreis	97.000	624,0	155
„Mümlingtal“	63.550	327,7	194
„Gersprenztal“	16.765	97,5	172
„Höhengemeinden“	16.685	198,8	84

Tab. IV-1: Angaben zu Einwohner und Fläche der Städte und Gemeinden (Stand 31.12.2015)

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Hessisches Statistisches Landesamt]

Die einwohnerstärksten Kommunen sind Michelstadt (ca. 16.650 Einw.), Erbach (ca. 13.400 Einw.) Höchst (ca. 10.100 Einw.), Bad König (ca. 9.550 Einw.) und Reichelsheim (8.540 Einw.).

Die einwohnerschwächsten Gemeinden waren bis Ende Dezember 2017 Hesseneck (640 Einw.), Sensbachtal (ca. 950 Einw.) und Rothenberg (2.265 Einw.), jene Gemeinden also, die zusammen mit der Stadt Beerfelden zum 01. Januar 2018 in der Stadt Oberzent aufgingen. Diese neue Flächenstadt hat rund 10.250 Einwohner.

Hinsichtlich der Bevölkerungsdichte (in Klammern: Einwohner pro km²) rangieren auf den ersten fünf Rängen die Stadt- bzw. Gemeindegebiete von Höchst (330), Breuberg (243), Erbach (218), Brensbach (217) und Bad König (204). Am unteren Ende der Skala liegen die Gemeindegebiete von Hesseneck (21), Sensbachtal (28) und Mossautal (51).

Die Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises können hilfsweise zu drei übergeordneten Siedlungsgebieten zusammenfasst werden, dem Mümlingtal, dem Gersprenztal und den übrigen Gemeinden abseits dieser Täler, hier als „Höhengemeinden“ bezeichnet. Damit ergibt sich ein differenzierteres Bild des Odenwaldkreises:

Die sechs Städte und Gemeinden entlang des Mümlingtals – Breuberg, Erbach, Michelstadt, Bad König, Höchst und Breuberg – vereinen mit 63.550 Einwohnern zwei Drittel der Wohnbevölkerung des Odenwaldkreises. In den drei Gemeinden des Gersprenztals – Reichelsheim, Fränkisch-Crumbach und Brensbach – wohnen mit knapp 16.800 Personen rund 17 % der Bevölkerung. Auf die sechs sog. Höhengemeinden, die nicht direkt an den beiden in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Siedlungsbändern liegen (Brombachtal, Hesseneck, Lützelbach, Mossautal, Rothenberg und Sensbachtal) entfallen nur rund 16.700 Einwohner. Dies entspricht ebenfalls rund 17 % aller Einwohner. Die Siedlungsdichte fällt bei letzterer Gruppe auf 84 Einwohner je km² ab, während diese im Mümlingtal immerhin knapp 200 Einwohner pro km² erreicht.

Die Einwohnerzahlen der einzelnen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis sind in → **Anlage IV-1** tabellarisch zusammengestellt.

Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen Statistischen Landesamtes, sondern die Angaben stammen aus den Einwohnermelderegistern der Städte und Gemeinden. Der Datenstand richtet sich nach dem jeweiligen Abfragedatum (hier im Zeitraum Jahreswechsel 2016/2017). Die Einwohnermeldedaten einer Kommune weichen von der amtlich statistischen Einwohnerzahl ab, da den jeweiligen Daten unterschiedliche Methodiken der Erhebung zugrunde liegen. Für planerische Fragestellungen auf kleinräumiger Ebene wird üblicherweise die Summe aus den gemeldeten Haupt- und Nebenwohnsitzen herangezogen. Auch aus diesem Grund weichen die gemeldeten Einwohnerzahlen von den amtlich statistischen Zahlen ab, da letztere zudem nur Hauptwohnsitze berücksichtigen.

Die einwohnerstärksten Stadt- bzw. Ortsteile sind die Kernstädte bzw. -orte von Michelstadt (ca. 9.670 Einw.), Erbach (ca. 8.800 Einw.), Höchst (ca. 6.320 Einw.) und Bad König (ca. 5.010 Einw.).

Die Erbacher Stadtteile Kernstadt, Dorf-Erbach, Erlenbach und Lauerbach sowie die Michelstädter Stadtteile Kernstadt, Steinbach und Stockheim sind baulich (nahezu) zusammengewachsen. Sie fügen sich zu einem kleinen ländlichen „Ballungsgebiet“ mit rund 25.500 Einwohnern zusammen.

Die kleinsten Stadt- bzw. Ortsteile mit je unter 100 Einwohnern sind Ernsbach (zur Stadt Erbach), Dusenbach und Forstel (beide zur Gemeinde Höchst i. Odw.), Eberbach und Frohnhofen (beide zur Gemeinde Reichelsheim) sowie Hinterbach und Raubach (beide bis Ende 2017 zur Gemeinde Rothenberg, ab Anfang 2018 zur Stadt Oberzent).

IV-2.2 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

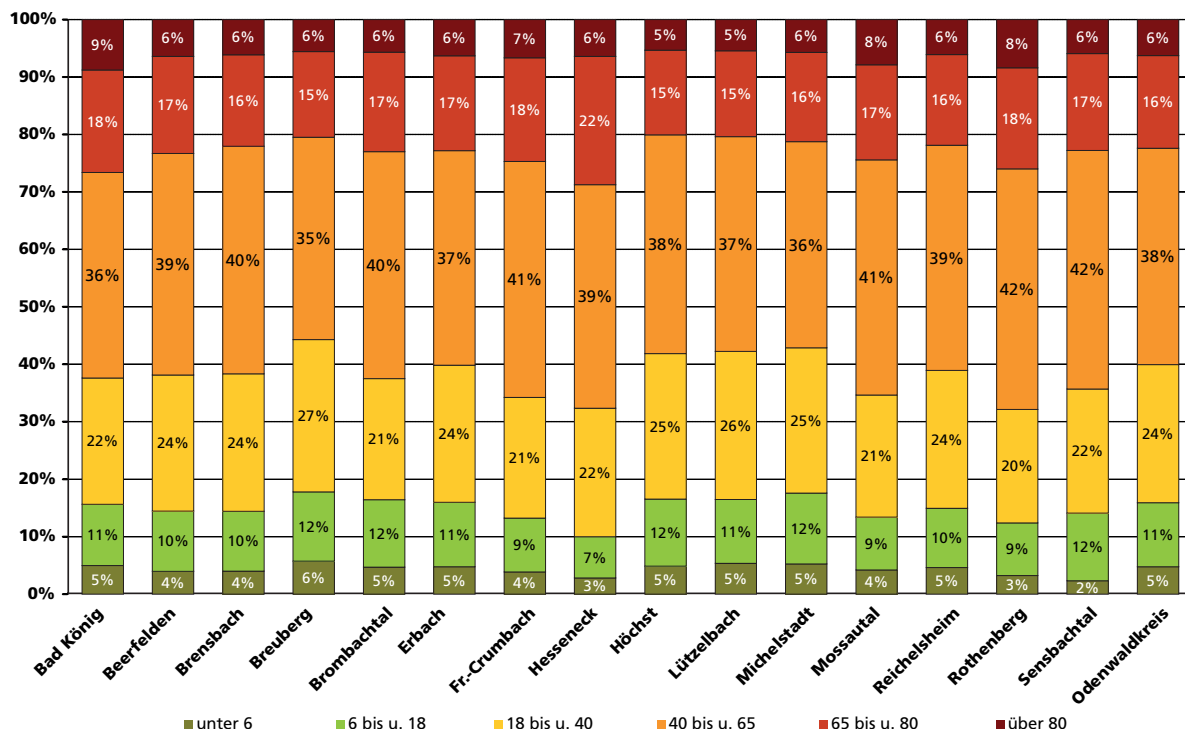


Abb. IV-5: Altersstruktur der Wohnbevölkerung in den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises (Stand: 31.12.2015)

[eigene Darstellung; Daten nach Hessisches Statistisches Landesamt]

Bei der Betrachtung der **Wohnbevölkerung nach ihrem Altersaufbau** im Status quo (mit Stand Ende Dezember 2015) werden sechs Gruppen mit Relevanz für den öffentlichen Personennahverkehr gebildet (vgl. Abb. IV-5). Die Altersgruppen haben zumeist unterschiedliche aktionsräumliche Verhaltensweisen und somit auch andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV. Auf den ersten Blick scheint die Altersverteilung in den Städten und Gemeinden im Odenwaldkreis in Grundzügen eine gewisse Homogenität aufzuweisen. Dennoch sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten herauszustellen:

Die Städte und Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Kindern und Jugendlichen von über 16 % sind Breuberg, Höchst und Michelstadt. Bei den Personen im erwerbsfähigen Alter (18 bis unter 65 Jahre) weisen Brensbach, Höchst, Lützelbach, Reichelsheim und Sensbachtal leicht höhere Anteile auf als der Kreisdurchschnitt von 62 %. Eine Aufteilung nach den beiden Untergruppen „jüngere“ (18 bis unter 40 Jahre) und „ältere“ (40 bis unter 65) Personen im erwerbsfähigen Alter zeigt hingegen deutlich höhere Ausschläge. Die Spannen betragen jeweils 7 Prozentpunkte (20 % bis 27 % bzw. 35 % bis 42 %).

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Breuberg, Höchst, Lützelbach und Michelstadt in der Tendenz jene Kommunen sind mit dem höchsten Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen (unter 40 Jahre alt). Neben gemeindespezifischen Besonderheiten wie Kohorteneffekte durch verschiedene Zuzugswellen in Kombination mit periodisch entstandenen Wohngebieten spielt bei der Alterszusammensetzung der Wohnbevölkerung

vor allem die Nähe zu den Arbeitsplatzschwerpunkten (Breuberg, Michelstadt) oder die Möglichkeit des bequemen Auspendelns (Höchst) eine Rolle. Die Gemeinde Lützelbach liegt zwischen den wichtigen Einpendlerorten Breuberg (Pirelli u. a.) bzw. Obernburg und Elsenfeld (Industrie Center, vormals „Glanzstoffwerke“).

Während im gesamten Kreisgebiet der Anteil der Wohnbevölkerung jenseits des erwerbsfähigen Alters (ab 65 Jahre aufwärts) bei 22 % liegt, sind es in Hesseneck fast 30 %, in der Kurstadt Bad König 27 % und in Rothenberg 26 %. Im Umkehrschluss weisen die oben aufgeführten „jungen“ Städte und Gemeinden unterdurchschnittliche Anteile an Senioren an der Gesamtbevölkerung auf (nur bis zu ca. einem Fünftel).

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

Mit der Fusion der vier im südlichen Kreisteil gelegenen Kommunen Beerfelden, Hesseneck, Rothenberg und Sensbachtal zur Stadt Oberzent wird deren amtlich statistischer Status aufgegeben. Die künftigen amtlich statistischen Daten werden sich dann auf die gesamte Flächenstadt beziehen, womit differenzierte Aussagen zum südlichen Kreisgebiet nicht mehr möglich sind.

IV-2.3 Demographische Entwicklungen

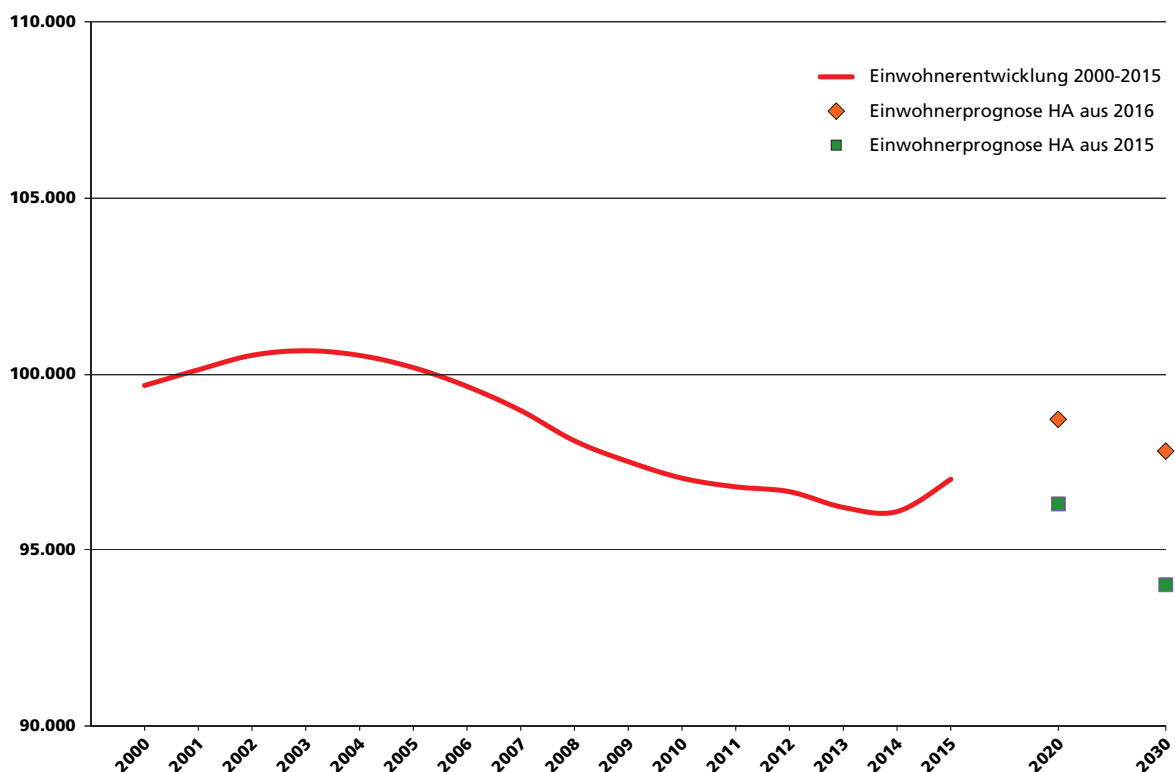


Abb. IV-6: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Odenwaldkreis

[eigene Darstellung; Daten nach Hessisches Statistisches Landesamt und HA Hessen Agentur 2015, 2016]

Die **Einwohnerzahlen des Odenwaldkreises** schwankten im Zeitraum zwischen der Jahrtausendwende und dem Jahr 2015 zwischen dem Höchstwert von 100.650 (Ende 2003) und dem Tiefstwert von 96.100 (Ende 2014). Nach dem Jahr 2003 nahmen die Zahlen bis 2014 kontinuierlich ab (vgl. Abb. IV-6). Erst mit dem vermehrten Zuzug durch Flüchtlinge in der zweiten Jahreshälfte 2015 stoppte der Abwärtstrend, denn Ende 2015 waren im Odenwaldkreis genau 97.000 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet.

Die *HA Hessen Agentur* veröffentlichte 2015 und 2016 zwei Prognoserechnungen für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte:

Die erste Demographiestudie aus dem Jahr 2015 geht von weiter abnehmenden Einwohnerzahlen im Odenwaldkreis aus. Für die beiden Prognosejahre 2020 und 2030 werden 96.300 bzw. 94.000 Einwohner vorausgesagt [vgl. *HA Hessen Agentur* 2015, S. 10].

Die sich im Folgejahr anschließenden Berechnungen der *HA Hessen Agentur* sagen hingegen eine leichte Trendumkehr voraus [vgl. *HA Hessen Agentur* 2016, S. 10]. Für das Jahr 2020 wird nunmehr von einer weiteren Zunahme der Wohnbevölkerung im Odenwaldkreis auf ca. 98.700 Einwohner ausgegangen. Diese positive Entwicklung soll immerhin noch bis ins das Jahr 2030 anhalten, wenn ca. 97.800 Personen im Odenwaldkreis leben werden (vgl. Abb. IV-6).

Prognoserechnungen haften naturgemäß methodisch bedingte Unsicherheiten an. Zum einen müssen im Vorfeld Annahmen getroffen bzw. Prämissen definiert werden, zum anderen wird für den anstehenden Prognosehorizont auf einen Stützzeitraum aus der jüngeren Vergangenheit aufgesetzt. Besondere bevölkerungsrelevante Ereignisse wie jene im Jahr 2015 können im Prognosemodell daher zu gegenläufigen Berechnungsergebnissen führen. Aus diesem Grund sind an dieser Stelle die Ergebnisse aus beiden Prognoserechnungen vorgestellt.

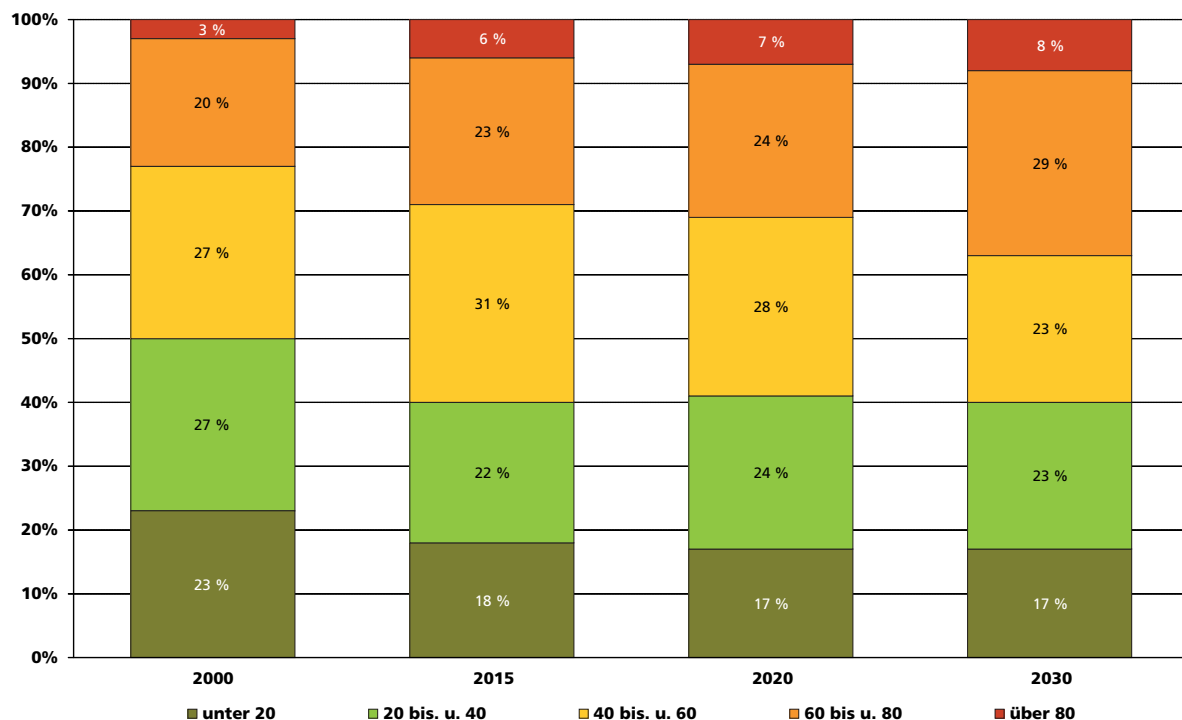


Abb. IV-7: Altersstruktur der Wohnbevölkerung des Odenwaldkreises im Zeitvergleich
[eigene Darstellung; Daten nach *HA Hessen Agentur* 2015, Datenblatt Odenwaldkreis]

Eine Darstellung zur Veränderung der Altersstruktur der Wohnbevölkerung im Zeitvergleich im Odenwaldkreis ist in Abb. IV-7 zu finden.

Aufgrund der verfügbaren Datenlage sind die einzelnen Altersstufen zu äquidistanten Altersgruppen aggregiert. Die Daten zu den Jahren 2000 und 2015 beruhen auf den festgestellten amtlich statistischen Werten. Zwischen 2000 und 2015 ist neben der demographischen Entwicklung zusätzlich eine methodische Umstellung bei der Art und Weise der Feststellung von Einwohnern zu berücksichtigen (im Jahr 2000 als Fortschreibung der Volkszählung aus 1987 und im Jahr 2015 auf Basis des Zensus 2011). Die Altersverteilung in den Jahren 2020 und 2030 beruht auf einer Prognoserechnung der *HA Hessen Agentur* aus dem Jahr 2015 [vgl. *HA Hessen Agentur* 2015, Datenblatt Odenwaldkreis].

In diesem als eher „pessimistisch“ zu bezeichnenden Szenario bleibt der Anteil der Kinder und Jugendlichen (unter 20 Jahre alt) sowie der Erwachsenen im jüngeren erwerbsfähigen Alter (20-40 Jahre) auf der Ebene des Gesamtkreises noch weitgehend konstant. Lediglich bei der Gruppe der Erwachsenen im älteren erwerbsfähigen Alter (40-60 Jahre) ist von einem Rückgang der Anteile von 31 % in 2015 auf 23 % in 2030 auszugehen. Entsprechend erhöht sich der Anteil älterer Menschen (60 Jahre aufwärts) von zusammen 29 % in 2015 auf zusammen 37 % in 2030. Die Alterung der Gesellschaft findet im Odenwaldkreis somit kaum bei den jüngeren Altersgruppen statt, sondern durch eine Verschiebung der Anteile bei den Einwohnern im späteren erwerbsfähigen Alter (40 bis 60 Jahre) zu den Senioren i. w. S. (60 Jahre aufwärts).

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

Die Entwicklung der Schülerzahlen an den Schulen im Odenwaldkreis ist Gegenstand des Kapitels IV-4.3.

IV-3 Beschäftigte und Berufspendler

Die einzig verfügbare flächendeckende und jährlich aktualisierte Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die **sozialversicherungspflichtig Beschäftigten**⁶, enthält also keine (räumlich verortbaren) Angaben zu Beamten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten oder mithelfenden Familienangehörigen. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dienen als ein wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte auf der Ebene der Städte und Gemeinden.

Zum 30.06.2015 waren im Odenwaldkreis etwa 35.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte registriert. Dies entspricht einem Anteil von etwa 36 % an der Gesamtbevölkerung. Die Summe der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort betrug im Kreisgebiet zum selben Stichtag etwa 25.840 Personen. Daraus errechnen sich etwa **9.360 Beschäftigte**, deren **Arbeitsstätten jenseits der Kreisgrenzen** liegen.

In Abb. IV-8 sind neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort und am Arbeitsort die ungerichteten (räumlich noch nicht ausdifferenzierten) sozialversicherungspflichtig Beschäftigten Binnen-, Ein- und Auspendler je Stadt bzw. Gemeinde mittels Säulendiagrammen in einer thematischen Karte mengenmäßig dargestellt.

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

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

Die größten Arbeitsplatzschwerpunkte (in Klammern: Beschäftigte) des Odenwaldkreises sind – absolut betrachtet – die Kreisstadt Erbach (ca. 5.900), Michelstadt (5.100) und Breuberg (ca. 4.000). Das Verhältnis zwischen Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort liegt in Breuberg mit 1,5 kreisweit am höchsten, gefolgt von Erbach mit 1,2 und Michelstadt mit 0,9. Alle anderen Kommunen des Odenwaldkreises weisen Verhältniswerte von deutlich unter 1,0 auf.

In Breuberg sind mit dem Reifenwerk der Pirelli Deutschland GmbH und dem Werk der Vibracoustic GmbH (davor TrelleborgVibracoustic, vormals Metzeler Kautschuk) zwei international agierende Produzenten von Kunststoffprodukten angesiedelt. Hinzu kommt die Odenwald-Früchte GmbH als ein Betrieb der Gemüse- und Obstverarbeitung.

Die meisten Einpendler verzeichnen Erbach (ca. 4.200), Michelstadt (ca. 3.500) und Breuberg (ca. 3.200); hiernach kommen Bad König (ca. 1.700) und Reichelsheim (ca. 1.250).

Die Gemeinden Brombachtal, Fränkisch-Crumbach, Hesseneck, Höchst, Lützelbach, Mossautal, Rothenberg und Sensbachtal weisen im Verhältnis zu ihren Einwohnerzahlen relativ wenige Arbeitsplätze vor Ort auf. Das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort liegt bei unter 0,5. Entsprechend liegt die Auspendlerquote (Anzahl Auspendler zu Anzahl Beschäftigter am Wohnort) zwischen 0,8 und knapp 1,0.

⁶ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

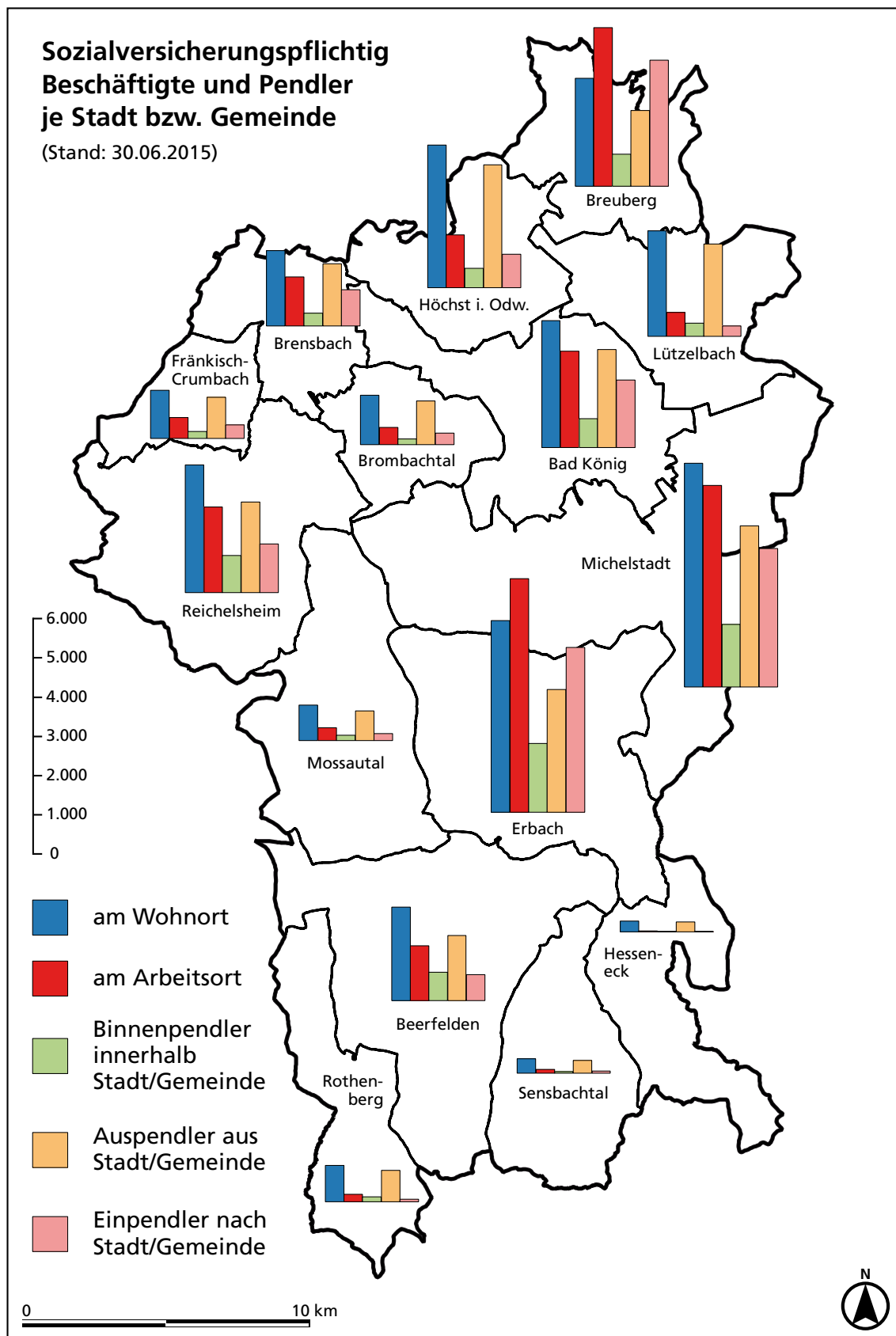


Abb. IV-8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je Stadt bzw. Gemeinde (Stand: 30.06.2015)
[eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlagen nach HLBG]

Die nachfolgenden thematischen Karten geben maßgebende räumliche gerichtete bzw. ausdifferenzierte Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wieder:

- Abb. IV-9: Auspendler aus den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises in ausgewählte benachbarte Oberzentren;
- Abb. IV-10: Auspendler aus den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises in die benachbarten (Land-)Kreise;
- Abb. IV-11: Binnenpendler aus den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises zu den mittel- unterzentralen Orten im Kreisgebiet.

Die Anziehungskräfte der benachbarten Oberzentren teilen den Odenwaldkreis (vgl. Abb. IV-9):

Das Gersprenztal und das Mümlingtal ab einschließlich Erbach flussabwärts (mit Nachbargemeinden) sind die dominierenden Herkunftsgebiete der über 2.800 Auspendler aus dem Odenwaldkreis mit Ziel Stadt Darmstadt. Aus dem Gersprenztal, das der Stadt Darmstadt räumlich am nächsten liegt, pendeln ca. 950 Beschäftigte dorthin aus (dies entspricht 33 % der Auspendler aus dem Odenwaldkreis nach Darmstadt). Aus den Städten und Gemeinden im Mümlingtal sind es zusammen knapp 1.800 Pendler (dito, 63 %). Auf die übrigen Gemeinden entfallen lediglich ca. 100 Auspendler nach Darmstadt (dito, 4 %).

Die mit Abstand meisten Auspendler in die Kernzone des Ballungsraumes Rhein-Main (Frankfurt am Main und Offenbach) stammen aus in einem erweiterten Korridor entlang der Odenwaldbahn zwischen Höchst und Erbach. Diese summieren sich auf knapp 800 (dies entspricht ca. 75 % aller Auspendler aus dem Odenwaldkreis nach Frankfurt und Offenbach). Aus dem Gersprenztal sind es noch rund 200 Auspendler (dito, 20 %). Die übrigen Kommunen kommen auf gut 50 Auspendler (dito, 5 %). Die Zahl der Auspendler nach Frankfurt und Offenbach beträgt in der Summe über 1.000 Beschäftigte.

Aus den (Noch-)Gemeinden der Oberzent (Beerfelden, Hesseneck, Rothenberg, Sensbachtal) stammen mit etwa 260 Beschäftigten zwei Drittel der Auspendler nach Heidelberg und Mannheim. Für die Oberzent ist das relativ nahe gelegene Rhein-Neckar-Gebiet somit das maßgebende Auspendlerziel. Darmstadt oder Frankfurt am Main spielen dort als Ziele nur noch untergeordnete Rollen. Das restliche Drittel an Auspendlern nach Heidelberg und Mannheim stammt vor allem aus Reichelsheim und Erbach. Die Gemeinde Mossautal weist hingegen kaum Auspendler zu den Oberzentren auf.

Entlang der Kreisgrenzen sind die Auspendlerströme in die jeweils benachbarten (Land-)Kreise relevant, reichen aber zum Teil auch tief in das Kreisgebiet hinein (vgl. Abb. IV-10).

In den Landkreis Darmstadt-Dieburg bestehen erhebliche Auspendlerströme sowohl aus dem Gersprenztal (1.150 Beschäftigte, entspricht 33 % aller Auspendler dorthin) als auch aus dem Mümlingtal zwischen Erbach und Breuberg (zusammen ca. 2.250 Beschäftigte, dito 64 %).

Der gesamte Kreis Bergstraße ist für rund 1.300 Beschäftigte aus dem Odenwaldkreis ein Auspendlerziel. Die maßgebenden Quellorte sind Reichelsheim, Beerfelden, Rothenberg und Erbach mit zusammen 900 Auspendlern (entspricht ca. 68 %).

Der Großteil der Auspendler in den Rhein-Neckar-Kreis (Eberbach u. a.) – zusammen 700 Beschäftigte – stammt aus der Oberzent. Dies entspricht einem Anteil von 78 % aller knapp 900 Auspendler dorthin.

Im Südosten grenzt der Odenwaldkreis an den baden-württembergischen Neckar-Odenwald-Kreis, der jedoch als Ziel von Auspendlern kaum eine Rolle spielt.

Wegen der verschiedenen Arbeitsplatzschwerpunkte entlang des Mains im unterfränkischen Landkreis Miltenberg, darunter auch Elsenfeld und Obernburg mit dem dortigen *Industrie Center Obernburg*, reichen die nordöstlichen Gemeinden des Odenwaldkreises in die Einzugsbereiche dieser Einpendlerzentren. Maßgebende Wohngemeinde ist Lützelbach, die mit über 500 Beschäftigten bereits 41 % der Auspendler dorthin stellt. Es folgen die Städte und Gemeinden im Mümlingtal (Breuberg, Michelstadt, Erbach, Höchst, Bad König) mit zusammen weiteren 700 Auspendlern (55 % der Auspendler aus dem Odenwaldkreis in den Landkreis Miltenberg).

In den nordöstlichen Kommunen des Kreisgebietes wirkt sich die Nähe zur Stadt Aschaffenburg (Oberzentrum) und zum gleichnamigen Landkreis aus, obwohl beide nicht an den Odenwaldkreis angrenzen. Von den 500 Auspendlern aus dem Odenwaldkreis dorthin stammen zusammen drei Viertel aus Lützelbach, Breuberg und Höchst.

Bei den sozialversicherungspflichtig beschäftigten Binnenpendlern wird der Fokus auf die Pendlerströme zu den beiden mittelfentralen Städten Erbach und Michelstadt sowie zu den fünf unterzentralen Kommunen Bad König, Beerfelden, Breuberg, Höchst und Reichelsheim gelegt (vgl. Abb. IV-11).

Erbach und Michelstadt liegen im Zentrum des Odenwaldkreises und können daher aus allen Teilen des Kreisgebietes sowohl mit dem motorisierten Individualverkehr als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln in einer angemessenen Zeit erreicht werden. Entsprechend weit erstreckt sich deren Einzugsgebiet, das insgesamt 5.700 Binnenpendler umfasst. Lediglich einwohnerschwache oder peripher gelegene Gemeinden (Gersprenztal, Oberzent) sind erkennbar weniger auf das Doppelzentrum ausgerichtet als die übrigen, zentraler gelegenen bzw. einwohnerstärkeren Gemeinden. Die stärksten Pendlerströme sind jene zwischen Erbach und Michelstadt. Rund 1.300 Beschäftigte leben auf dem Gebiet der Stadt Michelstadt und pendeln in das Gebiet der Stadt Erbach, umgekehrt sind es gut 900. Es folgen die Einpendlerbeziehungen im Mümlingtal aus Bad König mit ca. 700 sowie aus Beerfelden und Höchst mit jeweils gut 500 Beschäftigten.

Die Stadt Breuberg stellt wegen der dortigen Großbetriebe das drittgrößte Einpendlerzentrum im Kreisgebiet dar. Von den rund 3.200 registrierten Einpendlern nach Breuberg entstammen zwei Drittel (ca. 2.100) den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises (ohne Binnenpendler innerhalb Breubergs). Die stärksten Einpendlerströme verlaufen von Höchst (ca. 560), Lützelbach (ca. 420), Michelstadt (ca. 380), Bad König (ca. 300) und Erbach (ca. 270). Aus den umliegenden (Land-)Kreisen kommen ca. 260 Einpendler aus Darmstadt-Dieburg, ca. 90 aus Stadt und Landkreis Aschaffenburg und ca. 420 aus dem Landkreis Miltenberg, wobei sich letzter in etwa gleichmäßig auf verschiedene Städte und Gemeinden im unteren Mümlingtal und dem Maintal verteilen.

Die Einpendler in die Kurstadt Bad König mit ihren vielen Einrichtungen der Gesundheitswirtschaft und der Altenpflege speisen sich vor allem aus den Städten und Gemeinden in direkter bzw. relativer Nachbarschaft. Michelstadt, Erbach, Höchst, Breuberg und Brombachtal vereinen zusammen gut 1.000 (80 %) der rund 1.250 Einpendler aus dem Odenwaldkreis.

Die übrigen drei unterzentralen Kommunen Beerfelden, Höchst und Reichelsheim weisen überwiegend nur lokale Pendeleinzugsgebiete aus den direkt angrenzenden Städten und Gemeinden auf. Die jeweiligen Einpendlerströme bleiben mit einer Spanne zwischen 400 und 570 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gegenüber den oben aufgeführten Arbeitsplatzschwerpunkten deutlich nachrangiger.

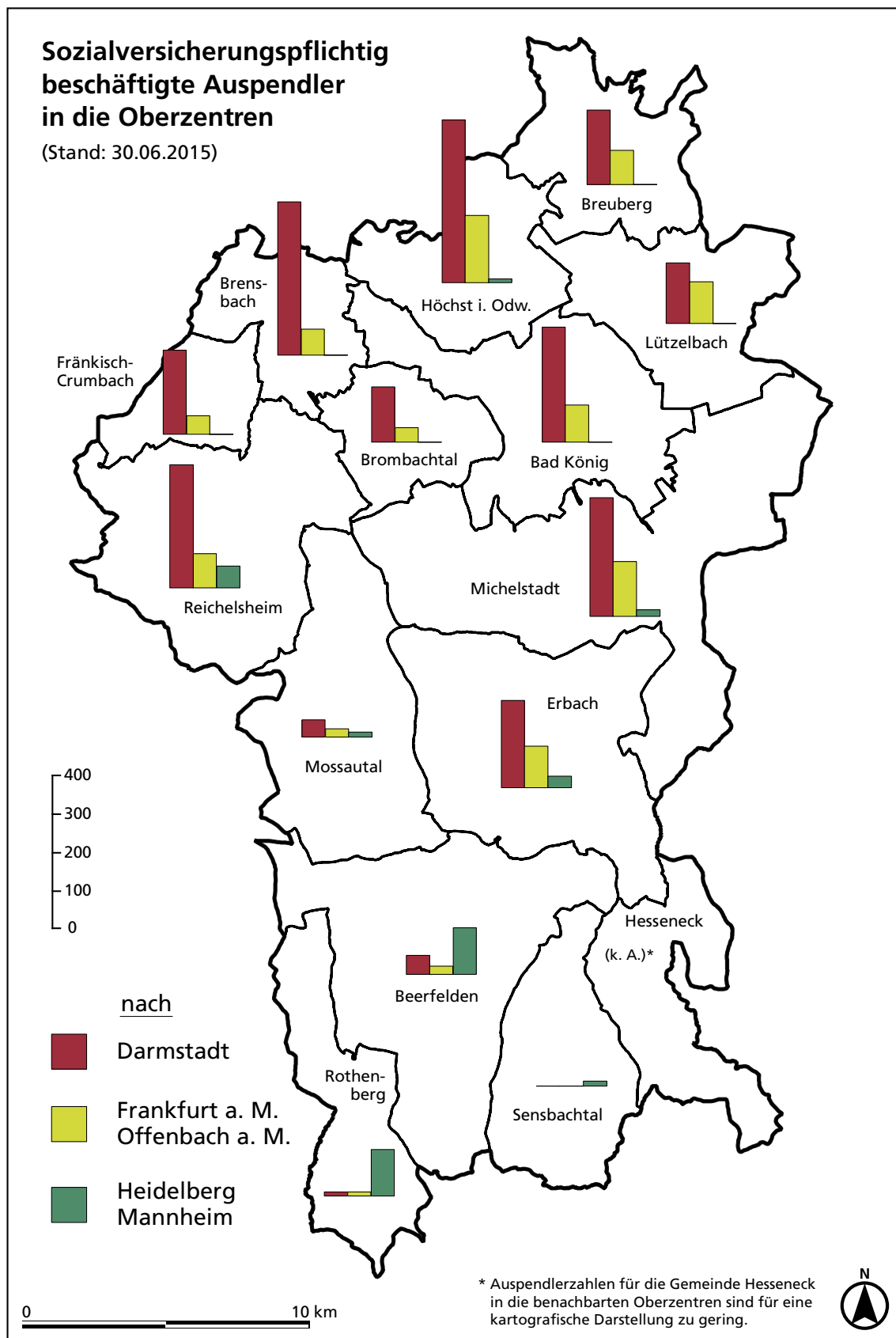


Abb. IV-9: Auspendler in die benachbarten Oberzentren (Stand: 30.06.2015)

[eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlagen nach HLBG]

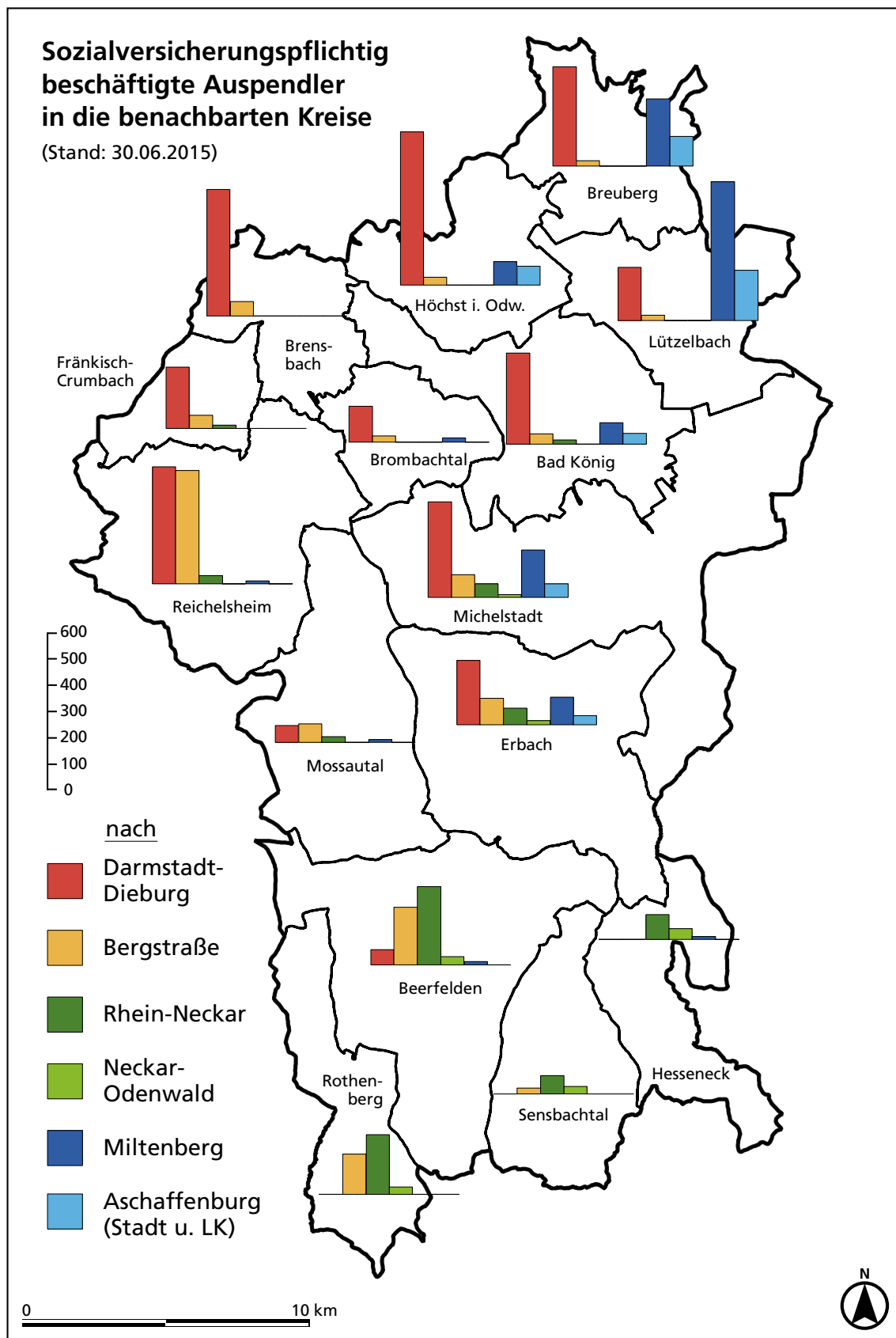


Abb. IV-10: Auspendler in die benachbarten (Land-)Kreise (Stand: 30.06.2015)

[eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlagen nach HLBG]

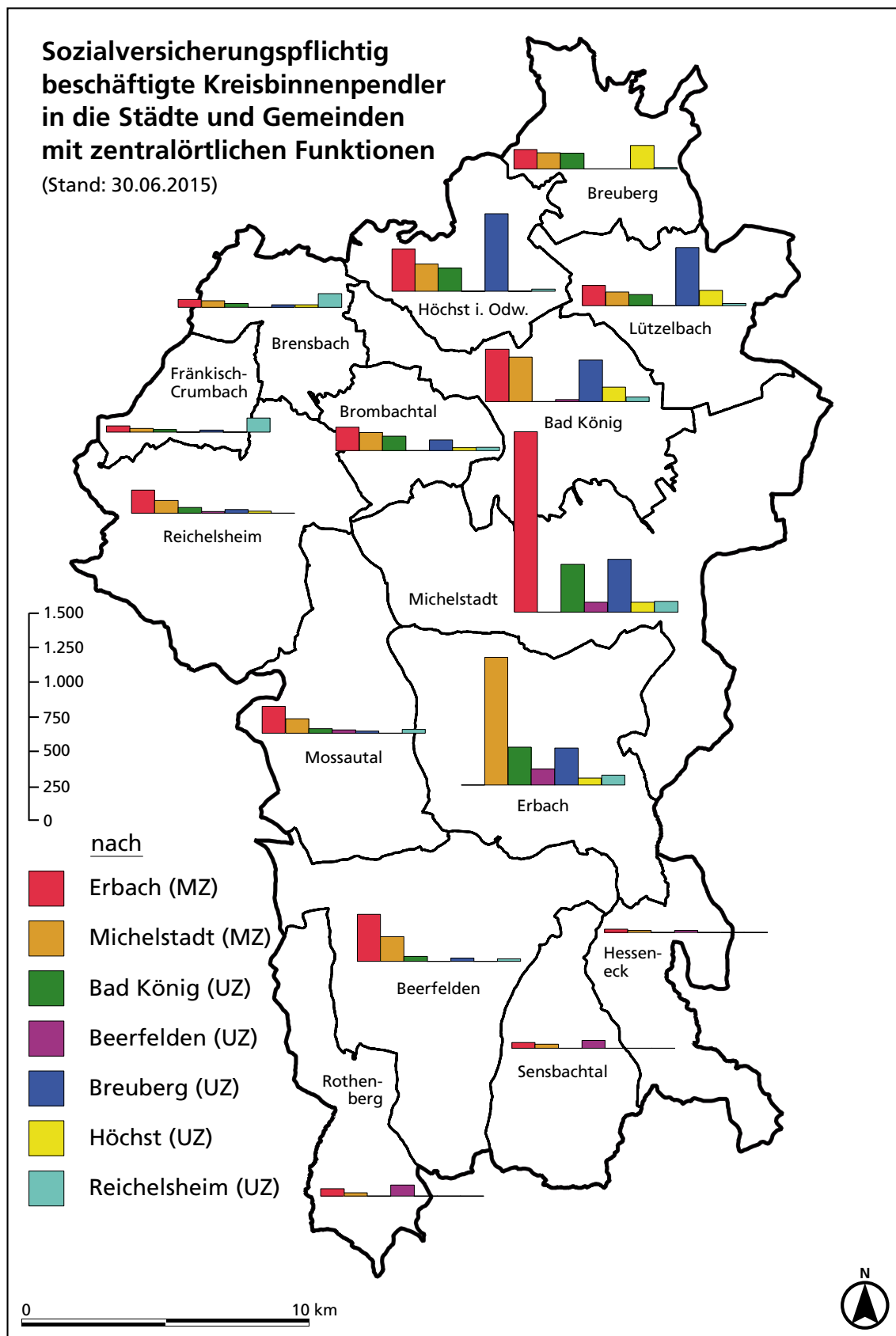


Abb. IV-11: Kreisbinnenpendler in die zentralen Orten (Stand: 30.06.2015)

[eigene Darstellung; Daten nach Bundesagentur für Arbeit; Kartengrundlagen nach HLBG]

IV-4 Schulstruktur

IV-4.1 Schultypen und Schulstandorte

Alle Schulstandorte auf dem Gebiet des Odenwaldkreises sind in Abb. IV-13 stadt- bzw. ortsteilscharf eingezeichnet und darüber hinaus in → **Anlage IV-2** mit Schulnamen und Schülerzahlen tabellarisch aufgeführt. Die Zusammenstellung enthält keine Aus- und Fortbildungsstätten spezieller Fachrichtungen.

Da der Ausbildungsverkehr gerade im ländlichen Raum das dominierende Nachfrage-segment im straßengebundenen ÖPNV darstellt, sind die **Schulstandorte und deren Einzugsbereiche von erheblicher und unmittelbarer Relevanz für das öffentliche Verkehrssystem** (Ausnahmen sind freigestellter Schülerverkehre).

Im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans werden die Auswirkungen des demografischen Wandels in Teilen des Odenwaldkreises noch deutlicher zu Tage treten und sich zunehmend bei den Schülerzahlen bemerkbar machen, sofern nicht Sonderereignisse eintreten, die zeitweise für eine gewisse Stabilisierung oder gar einer Trendumkehr sorgen.

Nach der Schließung der Grundschule in Hesseneck-Hesselbach im Jahr 2009 sind tiefgreifende Veränderungen bei den Schulstandorten weder zwischenzeitlich erfolgt noch in naher Zukunft geplant. Veränderungen bei den Schulen hinsichtlich ihrer Standorte und ihrer pädagogischen Ausrichtung haben Auswirkungen auf das Angebot vor allem im straßengebundenen ÖPNV.

Grundschulen

Im Schuljahr 2015/2016 gab es im Odenwaldkreis **26 allgemein bildende Grundschulen in öffentlicher oder freier Trägerschaft** mit zusammen rund **3.350 Schülern**. Bis auf die Gemeinde Hesseneck verfügen alle Städte und Gemeinden über mindestens eine Grundschule. In den Kommunen Bad König, Beerfelden, Brensbach, Breuberg, Lützelbach, Michelstadt und Reichelsheim gibt es neben den Grundschulen in den Kernstädten bzw. -orten noch Grundschulstandorte in weiteren Stadt- bzw. Ortsteilen.

Die gesetzlich verankerte Notwendigkeit einer Beförderung greift bei Grundschulern in der Regel bereits ab einer Distanz von zwei Kilometern zwischen Wohnort und Schule, bei Mittelstufenschülern hingegen erst ab drei Kilometern [vgl. § 161 Abs. 2 HSchG]. Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet darüber, ob die Beförderung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (Ausgabe von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs), im freigestellten Schülerverkehr oder mittels privatem Kraftfahrzeug (gegen Kostenerstattung) erfolgt [vgl. § 161 Abs. 4 HSchG].

In allen Kommunen des Odenwaldkreises sind Schülerbeförderungen zu/von den Grundschulen im straßengebundenen ÖPNV notwendig. Die Einzugsbereiche der jeweiligen Grundschulen (Grundschulbezirke) sind über eine Kreissatzung detailliert festgelegt, so dass sich die Ausbildungspendlerbeziehungen hiernach ausrichten.

Mittelstufenschulen

Allgemein bildende Mittelstufenschulen befinden sich in Bad König (Gesamtschule), Beerfelden (Gesamtschule), Breuberg (Gesamtschule im Stadtteil Rai-Breitenbach), Erbach (Gesamtschule, kleine Schule in freier Trägerschaft), Höchst (Gesamtschule), Mi-

Michelstadt (Realschule, Gymnasium) und Reichelsheim (Gesamtschule). Zusammen besuchen etwa **4.960 Schüler** diese Schulen.

Die Einzugsgebiete der einzelnen Mittelstufenschulen sind für die Gemeindeebene über die amtliche Statistik des Hessischen Statistischen Landesamtes und für die kleinräumige Ebene der Stadt- bzw. Ortsteile über die kreiseigenen Aufstellungen zur Schulwegkostenträgerschaft erfasst.

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

Gymnasien bzw. gymnasiale Oberstufenschulen

Im Odenwaldkreis ist ein „Vollgymnasium“ mit sowohl Mittel- als auch Oberstufe nur in Michelstadt vorhanden. Ergänzend bieten die Gesamtschulen in Höchst und in Reichelsheim eine gymnasiale Oberstufe an. Im Schuljahr 2015/2016 lernten etwa **1.170 Schüler an den drei gymnasialen Oberstufenstandorten**.

Die räumlichen Verflechtungen der gymnasialen Oberstufen sind für die Gemeindeebene über die amtliche Statistik und für die Ebene der Stadt- bzw. Ortsteile durch interne Aufstellungen der Schulen erfasst. Die Schulwegkostenträgerschaft des Kreises greift bei Oberstufenschülern nur in Ausnahmefällen (im Rahmen des Bildungs- und Teilhabepaketes über das Sozialamt), so dass es hierzu keine vergleichbaren Daten wie für Grund- und Mittelstufenschulen gibt, aus denen die Ausbildungspendler im ÖPNV stadt- bzw. ortsteilscharf hervorgehen.

Berufliche Schulen

Das Kreisgebiet verfügt mit dem „Beruflichen Schulzentrum Odenwaldkreis“ in Michelstadt nur über **eine berufsbildende Schule in öffentlicher Trägerschaft**. Dort wurden im Schuljahr 2015/2016 knapp **1.800 Schüler** unterrichtet.

Die Schulwegkostenträgerschaft des Kreises erstreckt sich nur auf das erste Berufsschuljahr. Das Einzugsgebiet auf der kleinräumigen Ebene der Stadt- und Ortsteile ist über eine ergänzende Aufstellung der Schulverwaltung bekannt. Davon unberührt gibt die amtliche Statistik für die Ebene der Städte und Gemeinden Auskunft über das Einzugsgebiet der beruflichen Schulen.

Maßgebende Schulstandorte

Der mit Abstand größte Schulstandort im Odenwaldkreis (über alle Schulformen) ist die Kernstadt Michelstadt mit über 4.000 Schülern. Darauf folgen der Kernort Reichelsheim und die Kernstadt Erbach mit je rund 1.250 Schülern. Die übrigen größeren Standorte sind die Kernstadt Bad König mit ca. 830 Schülern, der Breuberger Stadtteil Rai-Breitenbach mit ca. 760 Schülern und die Kernstadt Beerfelden mit ca. 650 Schülern.

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

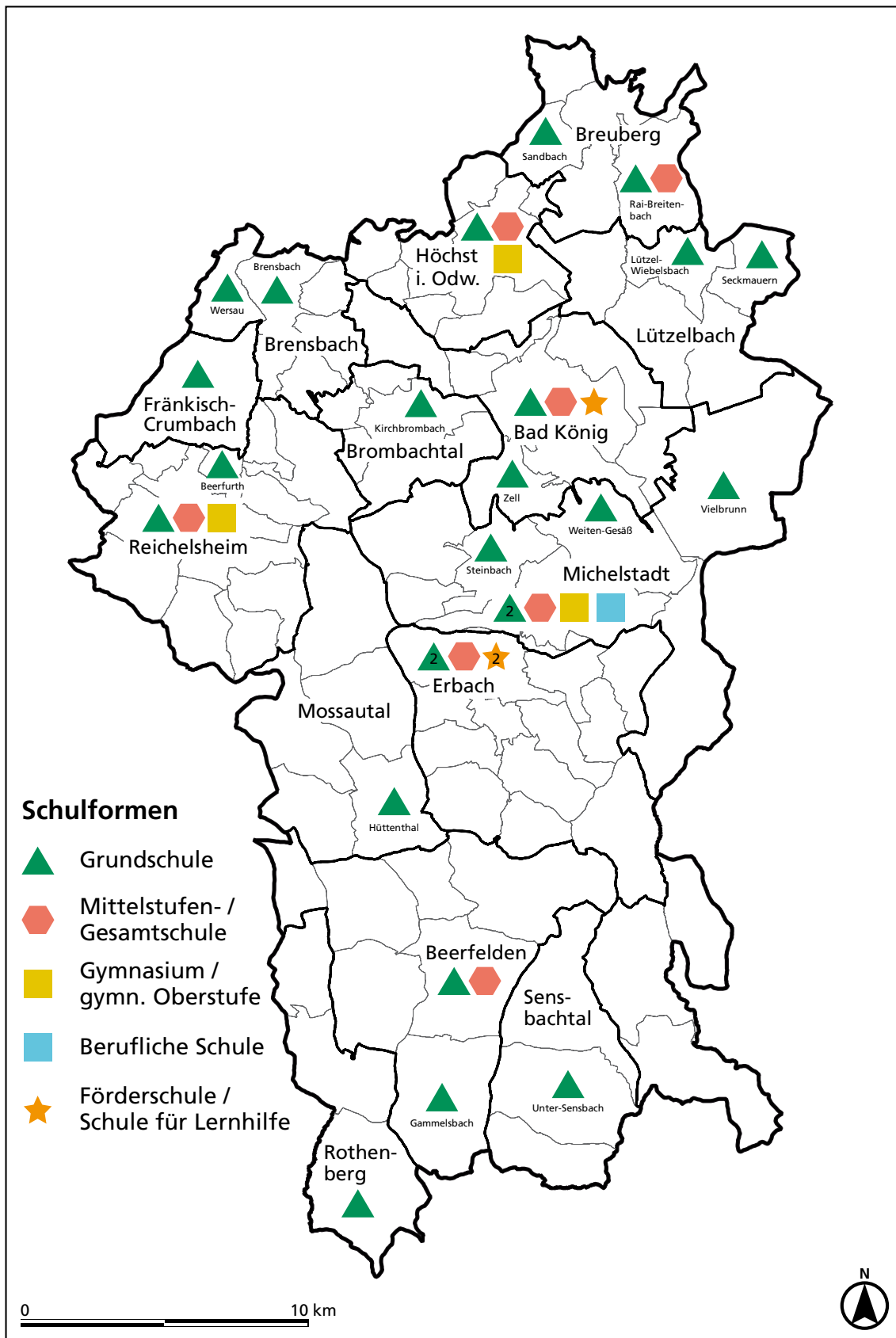


Abb. IV-12: Schulstandorte im Odenwaldkreis mit Stand Beginn Schuljahr 2015/2016
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

IV-4.2 Verflechtungen der weiterführenden Schulstandorte

Im Folgenden werden die Verflechtungen im Ausbildungsverkehr derjenigen Schulstandorte betrachtet, die über Mittelstufen, Oberstufen und berufsbildende Zweige verfügen. Die Aufbereitung fokussiert auf die Ebene der Städte und Gemeinden und bezieht sich auf das Schuljahr 2015/2016. Die Verflechtungen im Ausbildungsverkehr liegen der OREG ergänzend auf der Ebene der einzelnen Stadt- und Ortsteile vor. Wegen deren Kleinteiligkeit wird hier jedoch von einer detaillierteren Darstellung abgesehen.

Mittelstufenschulen

Abb. IV-13 gibt Auskunft über die Struktur der Binnenverflechtungen im Ausbildungsverkehr zu den Mittelstufenschulstandorten. Dieser ist im Hinblick auf alle Schulformen mengenmäßig am größten und schlägt sich dementsprechend in erweiterten Fahrtenangeboten im straßengebundenen ÖPNV nieder.

Mittelstufenschüler mit Wohnort im Gersprenztal sind hauptsächlich auf den Gesamtschulstandort in Reichelsheim ausgerichtet. Weitere Mittelstufenschulen im Odenwaldkreis werden so gut wie nicht aufgesucht. Dafür gibt es Schulauspendler vor allem aus der Gemeinde Brensbach zur Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe in Groß-Bieberau im Landkreis Darmstadt-Dieburg (insgesamt ca. 65). Der Standort Reichelsheim mit der Georg-August-Zinn-Schule zieht zudem rund 135 Schüler aus dem benachbarten Kreis Bergstraße an, davon hauptsächlich aus der Stadt Lindenfels (ca. 70) und der Gemeinde Fürth (ca. 50), jedoch so gut wie keine Schüler aus anderen Teilen des Odenwaldkreises.

In der Oberzent liegt eine maßgebende Orientierung der Mittelstufenschüler auf dem Gesamtschulstandort in Beersfelden vor. Die umliegenden Mittelzentren Michelstadt und Eberbach mit ihren Vollgymnasien (und anderen Schulformen) ziehen wegen der relativen Nähe und der schnellen Busverbindungen Schuleinpendler auch aus dem Oberzent an. Von dort pendeln etwa 20 Schüler nach Eberbach aus.

Das übrige Kreisgebiet weist hingegen verschieden gelagerte Verflechtungen zu den Mittelstufenstandorten Bad König, Breuberg-Rai-Breitenbach, Erbach, Höchst und Michelstadt auf. Diese überlagern und überlappen sich. So besuchen beispielsweise Schüler aus Bad König neben der Gesamtschule am Ort auch die Mittelstufenschulen in den Nachbarkommunen Höchst und Michelstadt. Schüler aus Gemeinden ohne weiterführende Schulen teilen sich auf die verschiedenen benachbarten Schulstandorte auf, so aus Brombachtal und Mossautal.

Von den Mittelstufenschulen in der „Unterzent“ verzeichnet vor allem die Georg-Ackermann-Schule in Breuberg-Rai-Breitenbach nennenswerte Schuleinpendler jenseits der Kreisgrenzen. Diese stammen aus den angrenzenden Städten und Gemeinden im Landkreis Miltenberg (ca. 25), wohingegen die Mittelstufe an der Ernst-Göbel-Schule in Höchst nur von rund einem halben Dutzend Schuleinpendlern aus Unterfranken aufgesucht wird. Ca. 40 Schüler mit Wohnort im Odenwaldkreis (vor allem aus der Gemeinde Lützelbach) besuchen weiterführende Schulen in Unterfranken. Die Angabe über deren Anzahl basiert auf den Fahrtkostenerstattungen, die sie durch den Odenwaldkreis erhalten.

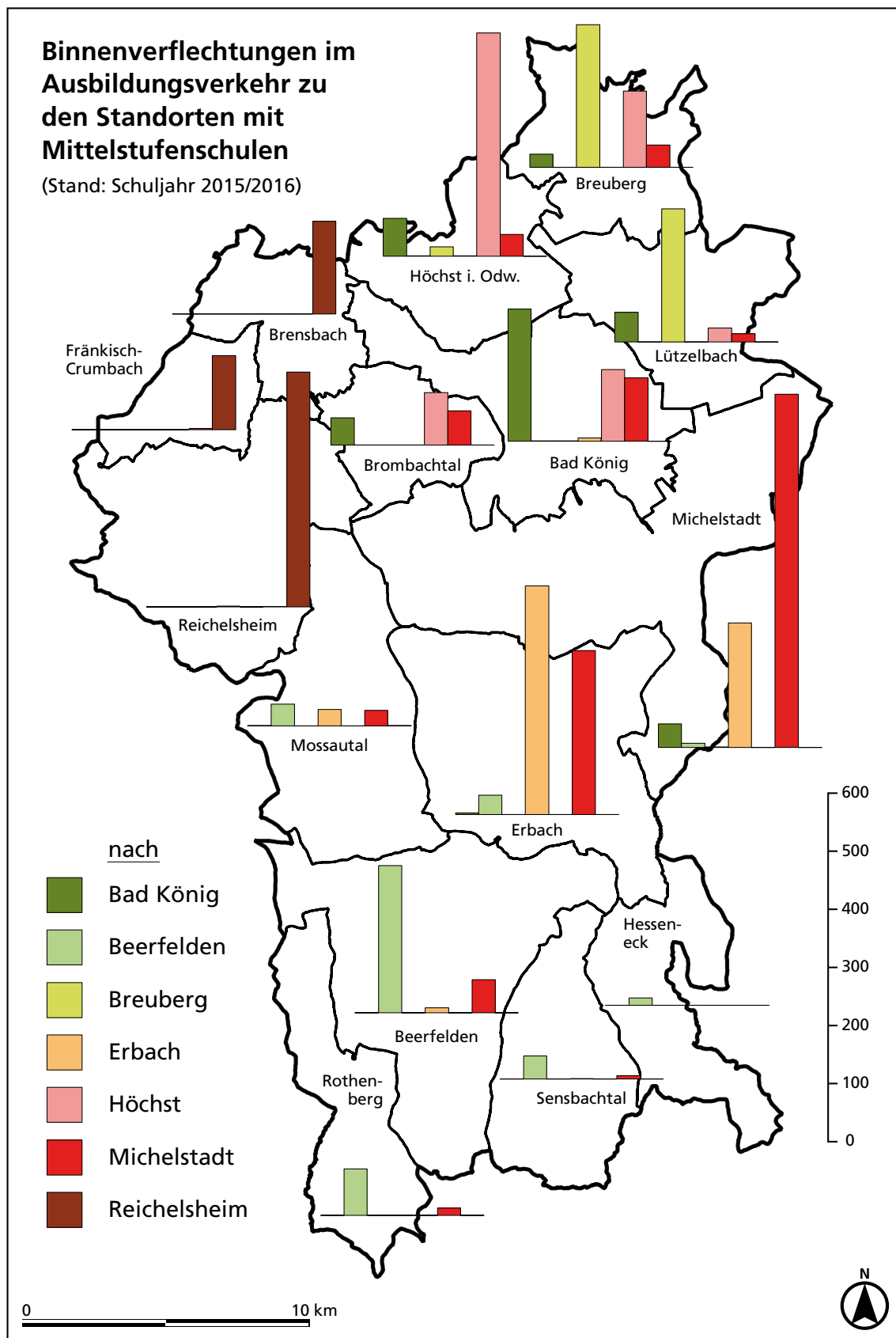


Abb. IV-13: Binnenverflechtungen zu den Standorten mit Mittelstufenschulen
[eigene Darstellung; Daten nach Hess. Stat. LA; Kartengrundlagen nach HLBG]

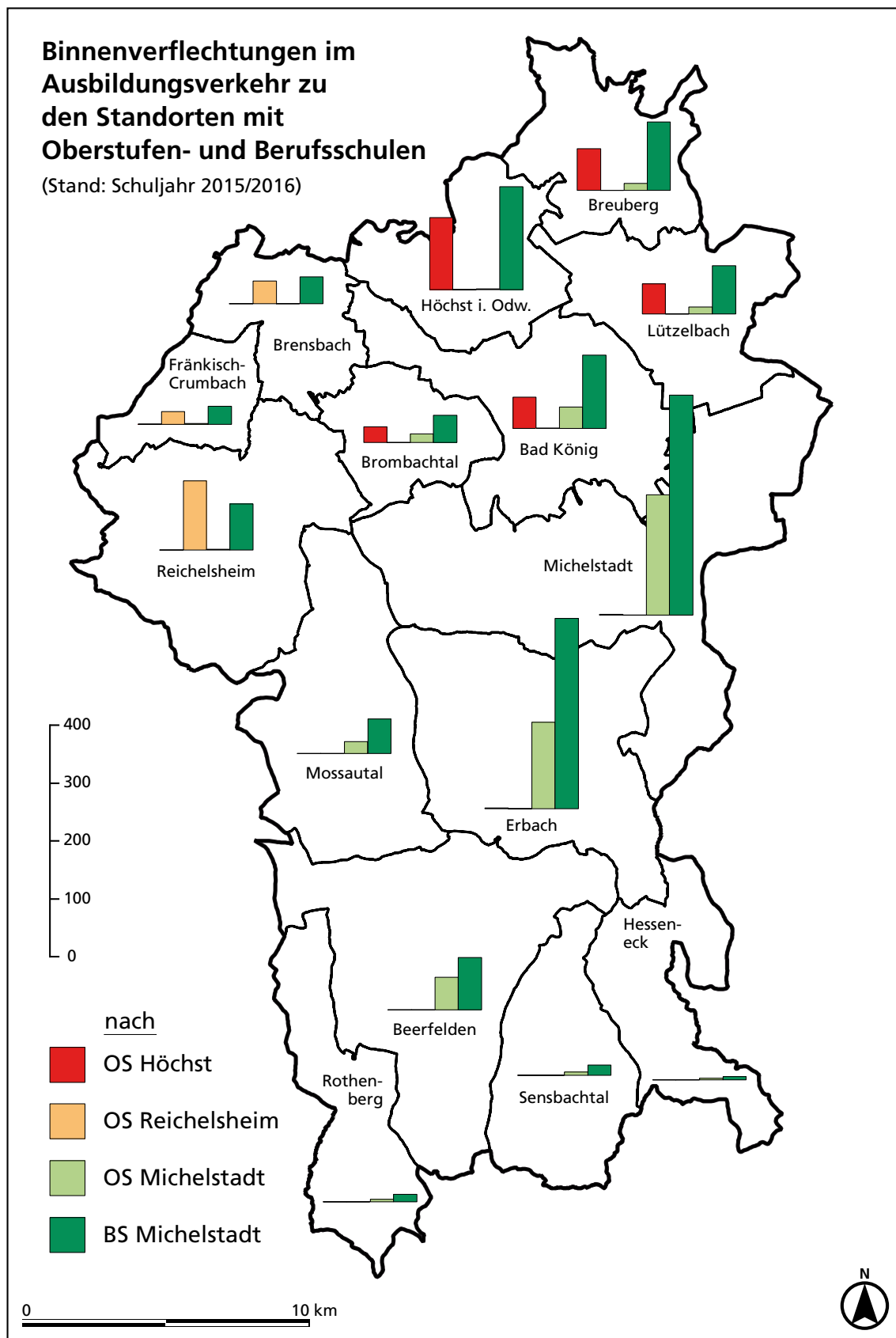


Abb. IV-14: Binnenverflechtungen zu den Standorten mit Oberstufen- und Berufsschulen
[eigene Darstellung; Daten nach Hess. Stat. LA; Kartengrundlagen nach HLBG]

Oberstufenschulen

In Abb. IV-14 sind die Binnenrelationen zu den drei Oberstufenschulstandorten in

- Höchst (Ernst-Göbel-Schule),
- Michelstadt (Gymnasium Michelstadt),
- Reichelsheim (Georg-August-Zinn-Schule)

und zum

- Beruflichen Schulzentrum des Odenwaldkreises in Michelstadt

kartografisch dargestellt.

Auch bei dieser Variablen zeigt sich ein in sich abgeschlossener Verflechtungsbereich im Gersprenztal. Kartografisch nicht abgebildet sind die Schulauspendler aus der Gemeinde Brensbach zur gymnasialen Oberstufe an der Albert-Einstein-Schule in Groß-Bieberau (Landkreis Darmstadt-Dieburg).

Ergänzend dazu pendeln rund 45 Oberstufenschüler aus den Kreisen Bergstraße und Darmstadt-Dieburg zur Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim. Die Anziehungskraft der einzigen Berufsschule in Michelstadt erstreckt sich auf das gesamte Kreisgebiet.

Die gymnasiale Oberstufe an der Ernst-Göbel-Schule in Höchst wird von rund 75 Schulinpendlern aus dem Landkreis Miltenberg aufgesucht, die damit knapp ein Fünftel der Schüler an diesem Oberstufenstandort stellen.

Wegen der Lage am Schnittpunkt dreier Bundesländer können wegen deren unterschiedlicher amtlicher Statistiken keine einheitlichen oder vollständigen Aussagen zu Ausbildungsauspendlern mit Wohnort im Odenwaldkreis zu Oberstufen- und Berufsschulen jenseits der Kreis- und Landesgrenzen getroffen werden. Landesgrenzen überschreitende Schulauspendler sind vom Hessischen Statistischen Landesamt nicht erfasst.

IV-4.3 Entwicklung der Schülerzahlen

Im Zeitraum von Juli 2009 bis November 2017 die Gesamtzahl an Schülern an allen Schulen im Odenwaldkreis von 13.380 um etwa 16 % auf 11.230 ab (alle Angaben gerundet; vgl. Abb. IV-15). Im selben Betrachtungszeitraum waren die Zahlen an den Grundschulen gegenüber den weiterführenden Schulen jedoch weniger rückläufig, von 3.830 um knapp 12 % auf 3.380. Seit September 2012 ist deren Zahl weitgehend konstant, zeitweise gab es sogar leichte Anstiege.

Die weiterführenden allgemein- und berufsbildenden Schulen verzeichneten in der Summe einen kontinuierlichen Rückgang von 9.250 (Juli 2009) um über 17 % auf 7.650 (Nov. 2017). Bei dieser Entwicklung spielt neben den Auswirkungen des demographischen Wandels auch die freie Schulwahl eine Rolle, die im Zeitverlauf je nach Präferenzen Schwankungen unterliegt: Aus grenznahen Städten und Gemeinden werden weiterführende Schulen in benachbarten Landkreisen aufgesucht werden, so bspw. aus der Oberzent jene in Eberbach oder aus Lützelbach jene im Landkreis Miltenberg. Im Gegenzug pendeln Schüler aus dem Landkreis Miltenberg zum Schulstandort Höchst ein.

Bei einer kleinräumigen Analyse der Entwicklung an den weiterführenden Schulstandorten (hier nicht abgebildet) muss ergänzt werden, dass die Gesamtschulen in Bad König, Beerfelden und Breuberg-Rai-Breitenbach jeweils rund 40 % ihrer Schüler verloren haben. Hingegen konnten die Gesamtschulstandorte mit gymnasialen Oberstufen (Höchst,

Reichelsheim) ihre Schülerzahlen weitgehend auf hohem Niveau halten. Bei Michelstadt fällt vor allem der Rückgang bei den Berufsschülern (-18 %) ins Gewicht. Dies ist u. a. mit der generellen Abnahme von Berufsschülern zugunsten von Gymnasiasten erklärbar.

Abweichend von der negativen Entwicklung der Schülerzahlen in den Vorjahren hat sich dieser Trend aktuell umgekehrt. Nach den erhobenen Daten im Rahmen der Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes wird für die kommenden Schuljahre von einer Stagnation bis leichten Erhöhung der Schülerzahlen ausgegangen.

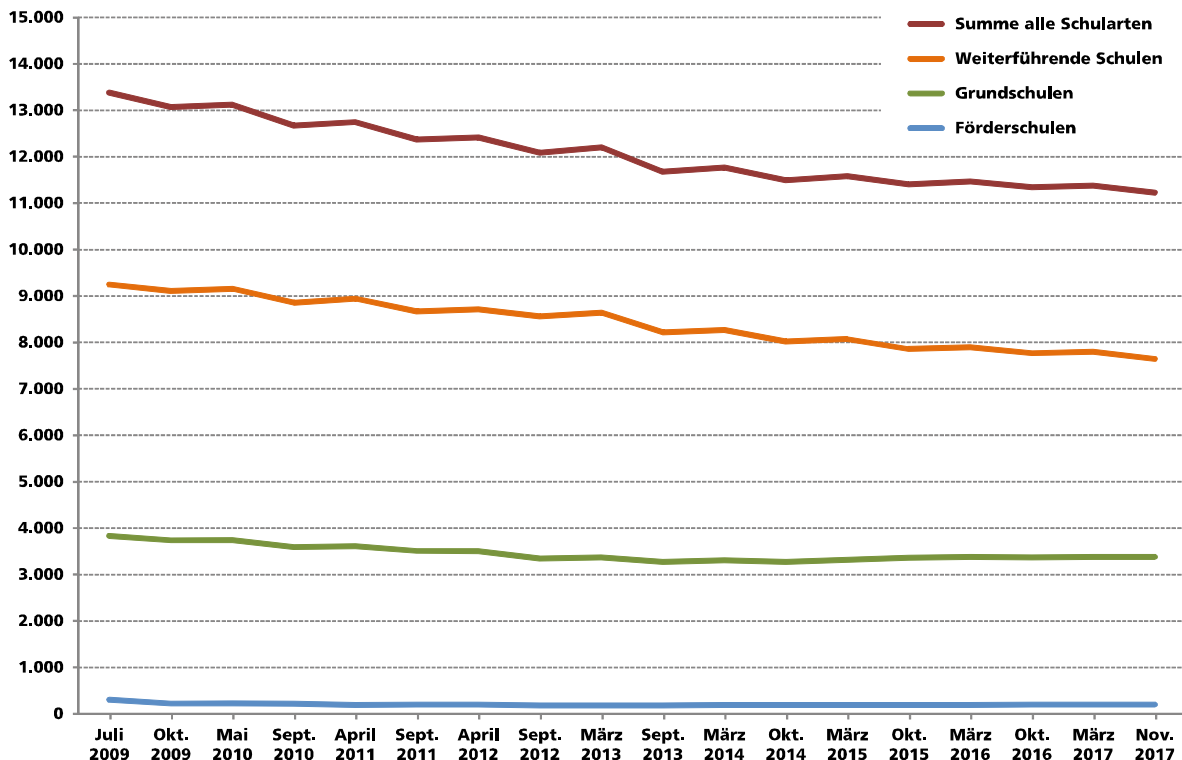


Abb. IV-15: Entwicklung der Schülerzahlen an den Schulen im Odenwaldkreis 2009-2017

[eigene Darstellung; Daten des Odenwaldkreises nach der Landesschulstatistik Hessen]

IV-5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die eingleisige, nicht-elektrifizierte Strecke der (Hessischen) Odenwaldbahn verläuft vom Knotenbahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach im Landkreis Darmstadt-Dieburg aus in Nord-Süd-Richtung über Höchst, Bad König, Michelstadt, Erbach, Beerfelden-Hetzbach und Hesseneck nach Eberbach im Rhein-Neckar-Kreis (vgl. Abb. IV-16). In Eberbach bestehen Anschlüsse über die Neckartalbahn nach/aus Heidelberg bzw. Mosbach.

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

Die Einzelheiten zum SPNV-Angebot sind in der Tabelle in → **Anlage IV-3** zusammengestellt. Die Angaben beziehen sich auf das Fahrplanjahr 2017.

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

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

Am Knotenbahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach bestehen abgestimmte Taktanschlüsse zu/von den Linien RE 85 und RB 86, die über Groß-Umstadt (Kernstadt) und Babenhausen nach Hanau verlaufen. Die RE-Linie 85 setzt ihre Fahrt über Hanau hinaus weiter nach Offenbach am Main (Hbf.) und Frankfurt am Main (Hbf.).

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

In Abb. IV-16 sind besondere Merkmale der Bahnstationen angegeben. Die Züge der RE-Linien 80 und 85 halten im Odenwaldkreis nur an den Bahnhöfen der mittel- und unterzentralen Orte Höchst, Bad König, Michelstadt und Erbach (Start- bzw. Endbahnhof). An diesen Bahnstationen sowie in Beerfelden-Hetzbach bestehen zudem systematische Übergänge zum straßengebundenen ÖPNV (Überlandbus, *RufBus*, *CityBus*).

Alle Bahnstationen entlang der Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (jeweils einschließlich) verfügen über stufenfreie Zugänge vom öffentlichen Straßenraum aus zu den Bahnsteigen. An den Haltepunkten Höchst-Hetzbach und Beerfelden-Hetzbach (seit 01.01.2018 Oberzent-Hetzbach) ist dies nur bedingt der Fall. An den zwei schwach frequentierten Bahnstationen Schölltenbach und Kailbach in der vormaligen Gemeinde Hesseneck (seit 01.01.2018 Stadt Oberzent) fehlen stufenfreie Bahnsteigzugänge.

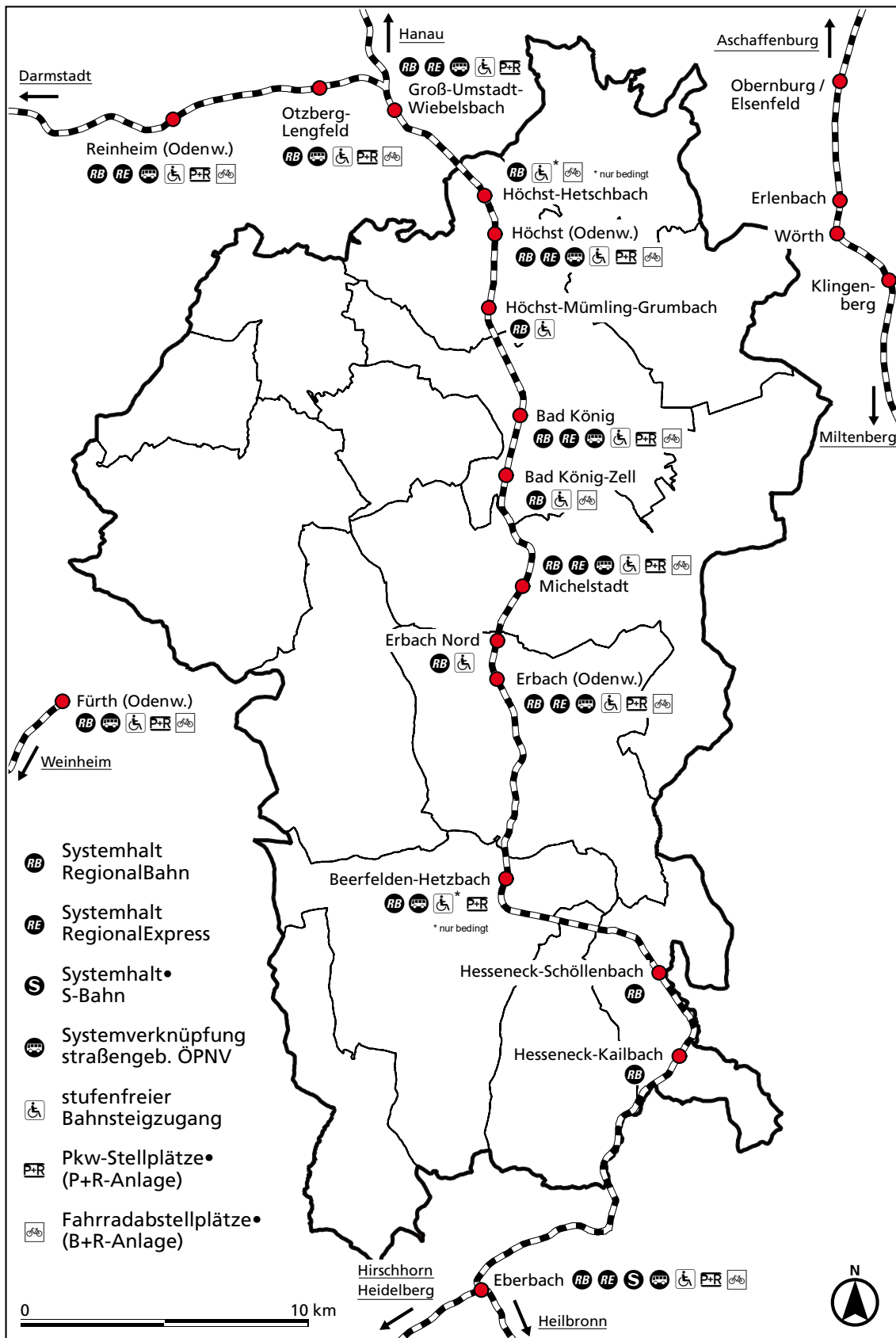


Abb. IV-16: Odenwaldbahn mit Bahnstationen und deren Merkmale (Stand: August 2017)

[eigene Darstellung; Daten nach DB Station & Service AG; Kartengrundlagen nach HLBG u. BKG]

IV-6 Touristische Erschließung der Odenwaldregion

Die Mittelgebirgsregion des Odenwaldes – bestehend aus den naturräumlichen Haupteinheiten Vorderer Odenwald entlang der Bergstraße und Buntsandstein-Odenwald zwischen Main und Neckar – erstreckt sich über die drei Bundesländer (und über die sechs Landkreise)

- Hessen (Odenwaldkreis, Kreis Bergstraße, Landkreis Darmstadt-Dieburg),
- Baden-Württemberg (Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis) und
- Bayern (Landkreis Miltenberg).

IV-6.1 Odenwaldregion als tagestouristische Destination

Da der Odenwald im Norden und Westen an die Ballungsräume Frankfurt/Rhein-Main und Rhein-Neckar heranreicht bzw. deren Randgebiete bereits Teile des westlichen Odenwaldes umfassen, bietet sich die gesamte Odenwaldregion als tagestouristische Destination für die Bewohner dieser Ballungsräume besonders an. Neben etlichen Klein- bzw. Mittelstädten mit ihren historischen Altstadtensembles und baulichen Kulturdenkmälern unterschiedlicher Epochen sind es vor allem auch landschaftliche Teilräume, Geotope und vergleichbare Punkte besonderen Interesses (sog. POI), die als Ziele für Tagesbesucher, Erholungssuchende und Gruppen in Frage kommen. Mehrere überregionale Wander- und Radwanderwege durchziehen die Region.

Im Odenwaldkreis sind drei Städte im Mümlingtal hervorzuheben, die über ein touristisches Potenzial verfügen:

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

Darüber hinaus gelten als tagestouristische Anziehungspunkte im Odenwaldkreis u. a.:

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

IV-6.2 Anbindung und Erschließung im ÖPNV

Die Odenwaldregion wird von folgenden Bahnstrecken durchschnitten bzw. tangiert:

- *Hessische Odenwaldbahn* Frankfurt am Main – Hanau / Darmstadt – Groß-Umstadt-Wiebelsbach – Höchst i. Odw. – Bad König – Michelstadt – Erbach – Eberbach (vgl. Kap. IV-5),
- *Maintalbahn* Aschaffenburg – Obernburg/Elsenfeld – Klingenberg (Main) – Miltenberg (– Wertheim – Lauda),
- *Madonnenlandbahn* Miltenberg – Amorbach – Walldürn – Buchen – Seckach,
- *Badische Odenwaldbahn* Mosbach-Neckarelz – Mosbach – Seckach – Osterburken,
- *Neckartalbahn* Heidelberg – Eberbach – Mosbach-Neckarelz (– Bad Friedrichshall),
- *Main-Neckar-Bahn* Heidelberg – Mannheim-Friedrichsfeld – Weinheim (Bergstr.) – Heppenheim (Bergstr.) – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt am Main,
- *Weschnitztalbahn* Weinheim (Bergstr.) – Mörlenbach – Fürth (Odenw.).

Die Bahnstrecken weisen auch an Wochenenden und an Feiertagen Angebote im SPNV auf, die tagestouristischen Belangen entlang ihrer Korridore und im direkten Umfeld der Haltepunkte hinreichend genügen.

Zur Ergänzung der inneren Erschließung der Odenwaldregion und für die Erreichbarkeit touristischer Ziele abseits der Bahnstationen werden darüber hinaus Kreis-, Verbund- und Bundeslandgrenzen überschreitende Buslinien vorgehalten. Die Spanne reicht von Linien mit einem ganzjährigen Regelfahrtenangebot bis hin zu einem saisonalen Fahrtenangebot von Anfang April bis Ende Oktober an Wochenenden und Feiertagen

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

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

In Tab. IV-2 sind die vermarkteten Freizeitlinien des straßengebundenen ÖPNV in der Odenwaldregion zusammengestellt. Sofern diese auch im Gebiet des Odenwaldkreises eine Bedienung vornehmen, sind deren angebotsseitige Merkmale außerdem in ➔ **Anlage IV-3** aufgeführt.

Linie	Produkt-name	Relation (Netzknoten)	erreichbare touristische POI	Anmerkungen
VRN 665 (Linienweg ERB-30)	<i>Nibelungen-Bus</i>	<u>Bensheim</u> – Lautertal – Lin- denfels – <u>Reichelsheim</u> – Frän- kisch Crumbach – Brensbach – <u>Michelstadt</u> – <u>Erbach</u>	Felsenmeer bei Lautertal-Reichen- bach Altstadt, Burgru- ine u. <i>Schöne Aus- sicht</i> in Lindenfels Schloss Reichen- berg Einhardsbasilika Schloss Fürstenau	umsteigefreie Ver- bindung ganzjäh- rig an Sa, So/Fei saisonal (01.04. bis 31.10.) mit Fahr- radträger
23B (1023B)	<i>BurgenBus</i>	Otzberg (<u>Bf. O.-Lengfeld</u>) – <u>Höchst i. Odw.</u> – Breuberg	Veste Otzberg bei Otzberg-Hering Römische Villa Haselburg Burg Breuberg	ganzjährige <i>Ruf- Bus</i> -Verbindung an Sa, So/Fei tel. Anmeldung bis 1 Std. vor Abf.
40N (1240)	<i>NaTourBus</i>	<u>Erbach</u> – <u>Michelstadt</u> – <u>Amor- bach</u> – Weilbach – <u>Miltenberg</u>	Jagdschloss und Park Eulbach	saisonale Verbin- dung (01.04. bis 31.10.) an Sa, So/ Fei Fahrradanhänger
50N (1250)	<i>NaTourBus</i>	<u>Michelstadt</u> – <u>Erbach</u> – Ober- zent-Beerfelden – <u>Eberbach</u>	Bikepark Beerfel- den Sensbacher Höhe	ganzjährige Ver- bindung an Sa, So/ Fei saisonal (01.04. bis 31.10.) mit Fahr- radanhänger
VRN 821	<i>NeO-Bus</i>	<u>Eberbach</u> – Waldbrunn – Mu- dau – Kirchzell – <u>Amorbach</u>	Katzenbuckel und Therme bei/in Waldbrunn Neckar-Oden- wald-Limes	saisonale Verbin- dung (01.04. bis 31.10.) an Sa, So/ Fei Fahrradanhänger

Tab. IV-2: Vermarktete Freizeitbuslinien in der Odenwaldregion (Stand: September 2017)

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach verschiedenen Quellen]

Das Produkt *NibelungenBus* stellt seit Dezember 2016 als VRN-Linie 665 ganzjährig an Wochenenden eine umsteigefreie Verbindung zwischen Erbach/Michelstadt und Bensheim an der Bergstraße her. An Werktagen (Mo-Fr) ist diese Verbindung in Reichelsheim gebrochen (VRN 665, ERB-30). Mit dieser Linie sind das Felsenmeer bei Lautertal-Reichenbach, die Schlösser Reichenberg und Fürstenau und die Einhardsbasilika erreichbar. Saisonal von Anfang April bis Ende Oktober wird am Fahrzeugheck montierter Fahrradträger mitgeführt.

Der *BurgenBus* (23B) ist eine bedarfsgesteuerte *RufBus*-Linie, die ganzjährig an Wochenenden alle zwei Stunden verschiedene Sehenswürdigkeiten im nördlichen Teil des

Odenwaldkreises und im südlichen Teil des Landkreises Darmstadt-Dieburg miteinander verbindet (Veste Otzberg, Freilichtmuseum Römische Villa Haselburg, Burg Breuberg). In Otzberg-Lengfeld und in Höchst bestehen Anschlüsse zu/von der Odenwaldbahn.

Die *NaTourBus*-Linie 40N verbindet saisonal von Anfang April bis Ende Oktober alle zwei Stunden die Mittelzentren Erbach/Michelstadt und Miltenberg über die B 47 und B 469. Dabei wird das Jagdschloss Eulbach mit dem dazugehörigen Landschaftspark bedient und die Stadt Amorbach tangiert. Das Fahrzeug führt einen Fahrradanhänger mit.

Als *NaTourBus* 50N wird die saisonale Wochenend- und Feiertagsbedienung im 2-Stunden-Takt auf der Gesamtrelation Michelstadt – Erbach – Beerfelden – Eberbach bezeichnet. Der Linienweg ist mit jenem der werktäglichen Linie 50 vergleichbar, zusätzlich wird der Bikepark Beerfelden und die Sensbacher Höhe angefahren. Der Bus führt von Anfang April bis Ende Oktober einen Fahrradanhänger mit. Außerhalb dieser Saison verkehrt an Wochenenden und Feiertagen wiederum die „gewöhnliche“ Linie 50 ohne den Zusatz *NaTourBus*.

Der *NeO-Bus* (VRN-Linie 821) erschließt unter dem Slogan *Vom Neckar in den Odenwald* saisonal von Anfang April bis Ende Oktober an Wochenenden den baden-württembergischen Teil der Odenwaldregion zwischen Eberbach am Neckar und Amorbach in Unterfranken. Eine besondere Zielgruppe stellen Wanderer und Radfahrer dar, weshalb ebenfalls ein Fahrradanhänger mitgeführt wird.

IV-7 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die Verkehrsbelastungen durch den motorisierten Individualverkehr im klassifizierten Straßennetz des Odenwaldkreises sind anhand eines Ausschnittes der Verkehrsmengenkarten für Hessen 2015 dargestellt (vgl. *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2015). Aus Gründen der Lesbarkeit befindet sich diese Verkehrsmengenkarte in
→ **Anlage IV-4.**

V Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

V-1 Stellung der Anforderungen im Nahverkehrsplan

Mit den in einem Nahverkehrsplan als Anforderungsprofil bezeichneten allgemeinen und speziellen Vorgaben formuliert der Aufgabenträger Odenwaldkreis seine konkreten Vorstellungen und Ziele für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV.

Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Odenwaldkreis, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die Zielvorgaben mittels konkreter Maßnahmen operationalisiert.

Bei den vorliegenden Anforderungen werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgegriffen, die in die Zuständigkeit des RMV in seiner Funktion als Aufgabenträger oder als Verbundgesellschaft fallen. Dies betrifft im Wesentlichen Vorgaben zur korridorbezogenen Bedienung des Kreisgebietes, die auch durch den SPNV und den regionalen Busverkehr geleistet wird. Darüber hinaus werden Vorstellungen zur Weiterentwicklung von Barrierefreiheit, Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb niedergelegt, die sowohl dem RMV als auch den lokalen Aufgabenträgern als Gemeinschafts- bzw. Querschnittsaufgaben zufallen. Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des Odenwaldkreises als Aufgabenträger bzw. der OREG als Regieorganisation für den lokalen straßengebundenen ÖPNV fallen.

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers Odenwaldkreis im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt. Schließlich leitet sich daraus die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen aus dem Nahverkehrsplan bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen.

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

V-2 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrssystems steht die sog. **„ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV**, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz, Personenbeförderungsgesetz, Hessisches ÖPNV-Gesetz). Der Nahverkehrsplan ist das geeignete Instrument, die „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

Im Regionalisierungsgesetz heißt es einleitend in § 1 Abs. 1:

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“

Den entsprechenden Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1:

„Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“

Das Hessische ÖPNV-Gesetz enthält in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

„Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Die Rolle der Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Zusammenhang stellt § 5 Abs. 2 HÖPNVG heraus:

„Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes [...] sicher. Sie sind zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Mit der Operationalisierung des unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung“ im Nahverkehrsplan verfolgt der Aufgabenträger die folgende Intention:

Der Aufgabenträger trifft eine Festlegung dahingehend, was er in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. In Hinblick auf die Verkehrsinfrastrukturen erfolgt die Weiterentwicklung in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern (kreisangehörige Kommunen, Straßenbaulastträger). Bei der Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe der finanziellen Spielräume während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.

V-3 Grundziele und Leitbilder

V-3.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

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

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

Im Regionalplan für Südhessen sind zwei wesentliche Aussagen zum ÖPNV enthalten, zum einen allgemein gehalten und zum anderen mit Fokus auf die Odenwaldbahn [Regierungspräsidium Darmstadt 2011, S. 98 und S. 103]:

„Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund und vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden.“

„Die Odenwaldbahn Frankfurt – Hanau – Babenhausen – Erbach – (Eberbach) soll für die überregionale Verbindung des östlichen Rhein-Main-Raumes mit den Räumen Heilbronn und Stuttgart sowie der Rhein-Neckar-Region (Heidelberg – Mannheim – Ludwigshafen) und für den innerregionalen Anschluss des Odenwaldkreises an das südhessische Oberzentrum Darmstadt in der Relation Erbach/Michelstadt – Groß-Umstadt – Reinheim – Darmstadt – Frankfurt aufgewertet werden.“

Aus den Analysen in den Bestandsaufnahmen zu den Raum- und Verkehrsstrukturen (vgl. Kap. IV) sowie zum straßengebundenen ÖPNV (vgl. Kap. VI-1 bis VI-2) wird im Folgenden ein Anforderungsprofil für das künftige Angebot im straßengebundenen ÖPNV für den Jedermann-Verkehr im Odenwaldkreis abgeleitet und formuliert. Dieses beinhaltet im Kern eine Neuausrichtung und eine klare Ausdifferenzierung des Verkehrsangebotes anhand erreichbarer Nachfragepotenziale:

- Für die Regionalachse der Odenwaldbahn ist eine nachfragegerechte Erweiterung der Infrastruktur durch zweigleisige Begegnungsabschnitte und verlängerte Bahnsteige anzustreben. Das Betriebskonzept ist hinsichtlich verbesserter Taktzeiten und kürzerer Reisezeiten zu überprüfen. In ein neues Infrastrukturkonzept einzu beziehen sind auch die Fahrzeuge der Odenwaldbahn; hier sind alternative Antriebe und auch eine Elektrifizierung der Strecke zu prüfen.
- Eine zweistündliche Bedienung des Südabschnitts der Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach wird mit Blick auf die wichtige Ausrichtung des Odenwaldkreises und vor allem dessen südlichen Teils in Richtung der Metropolregion Rhein-Neckar für nicht mehr ausreichend erachtet. Hier ist eine stündliche Anbin-

derung an die S-Bahn in Eberbach anzustreben und der Haltepunkt Hetzbach hierfür zum Kreuzungsbahnhof auszubauen.

- Auf den lokalen Hauptkorridoren der Verkehrsnachfrage wird das Busangebot erheblich erweitert mit der verkehrspolitischen Intention, in Ergänzung zur Odenwaldbahn ein verlässliches ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet zu etablieren.
- Auf den nachfragstärkeren Neben- bzw. Erschließungskorridoren vor allem im Umland von Erbach und Michelstadt wird ebenfalls ein ÖPNV-Angebot eingerichtet, das zumindest an Werktagen als ein zuverlässiges Basisangebot ggü. dem motorisierten Individualverkehr angesehen werden kann.
- In den übrigen, dünn besiedelten Bediengebieten abseits dieser Korridore wird die Grundversorgung der Wohnbevölkerung in einer der Nachfrage angepassten Art und Weise sichergestellt. Dieses Grundangebot zur Daseinsvorsorge stellt die Anbindung zu zentralen Orten im Kreisgebiet und zu den dortigen Netzknoten (Odenwaldbahn, Bushauptlinien) sicher. Dabei ist auch der Einsatz einer alternativen Bedienungsform (*taxOMobil*) vorgesehen.

V-3.2 Einflüsse durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine **zentrale Möglichkeit zur Stabilisierung der Attraktivität von Regionen als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort**, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit Bevölkerungsabnahmen und demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sehen.

Die Aufgabenträger derjenigen Kreise, die von Bevölkerungsrückgängen und Alterung – kleinräumlich ggf. auch nur partiell – betroffen sind, werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen.

Der Einwohnerrückgang in einer Region tritt vornehmlich bei den Altersstufen der Schüler und Auszubildenden auf, den Hauptnutzern des ÖPNV-Systems. Dies äußert sich nicht nur beim Fahrgastaufkommen zu den Schulen und Ausbildungsstätten, sondern auch in der Freizeit. Damit einher geht eine Reduktion von Einnahmen aus dem Verkauf von Schülerzeitkarten und von gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr, im Gegenzug bleiben die Kosten der Leistungserbringung unverändert hoch.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich induzierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann trotz zurückgehender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigenquote von Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbslosigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen. Im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler“, damit einhergehend aber auch MIV-affiner. Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und PKW-Ver-

fügarkeit bei Seniorinnen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines PKW erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.

Im Allgemeinen zeigt sich auf der Seite der Verkehrsnachfrage, dass es bei abnehmenden Bevölkerungszahlen zu einem Rückgang bei der Gesamtzahl der unternommenen Wege kommt (Gesamtverkehrsaufkommen nimmt ab) bei gleichzeitiger Zunahme der Wegelängen (Gesamtverkehrsleistung nimmt zu). Dies trifft ebenso auf den Ausbildungsverkehr zu, nachdem Schulstandorte zentralisiert, zusammengelegt bzw. geschlossen werden. Auch die stetige Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen, z. B. durch Verlagerungen der Lebensmittelversorger aus den Ortszentren zu den Ortsrändern oder gar zu außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelegenen Gewerbegebieten, bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind umso schwerer für den ÖPNV zu bündeln, desto geringer die Besiedelungsdichte ist.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger des ÖPNV umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer bringen andere Voraussetzungen mit und stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung ÖPNV als Stammkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

Essenzielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen, die zudem regelmäßig und häufig über den Tag verteilt in Anspruch genommen werden können, weil sich das Verkehrsaufkommen nicht mehr nur auf einzelne Spitzenstunden konzentriert. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsysteem, ein nutzfremdlicher Vertrieb sowie eine darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikation.

V-3.3 Allgemeine fahrgastseitige Anforderungen

Das Hessische ÖPNV-Gesetz nennt in mehreren Absätzen allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. In § 4 Abs. 2 HÖPNVG werden dazu Kriterien aufgezählt, die zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des ÖPNV gehören:

„Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.“

Ebenso werden neben intramodalen Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und straßengebundene ÖPNV auch die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie umwelt- und sozialpolitische Belange hervorgehoben [§ 4 Abs. 3 HÖPNVG]:

„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln.“

ckeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.“

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange aller Nutzergruppen angesichts ihres unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens die Formulierung einer Reihe konkreter operativer Anforderungen an bauliche Anlagen, laufenden Betrieb, Fahrzeuge und Kundenkommunikation:

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

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV-System und der Umsteigepunkte sowie deren Betrieb und Pflege ist zu achten auf:

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

Bei den Fahrzeugen, aber auch bei den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu bedenken:

- problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern, Kinderwagen, Gehhilfen und Rollstühlen durch entsprechende Ab- bzw. Aufstellflächen;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest an hochfrequentierten Zugangsstellen oder in den Fahrzeugen des SPNV);
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge;
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal.

V-4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

V-4.1 Normative Grundlagen und Vorgaben

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

UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen

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

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

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (GG)

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

„Niemand darf wegen seiner Behinderung benachteiligt werden.“

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Eine bundesweite Grundlage für die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)⁷, das dazu folgende Definitionen enthält [§ 4 BGG]:

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

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

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

⁷ in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz (HessBGG)

Der entsprechende Paragraph zur Definition von Barrierefreiheit im Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (HessBGG)⁸ ist gleichlautend jenem des BGG [vgl. § 3 Abs. 1 HessBGG].

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

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

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Mit dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG)⁹ gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen, worunter auch Anlagen für den ÖPNV fallen, z. B. zentrale Omnibushaltestellen und Haltestelleneinrichtungen [vgl. § 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG]. Die Förderung ist nach § 3 Nr. 1d GVFG u. a. an die Voraussetzung geknüpft, dass das Vorhaben

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

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder mit schwerem Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher der explizite Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 5 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine zentrale einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den straßengebundenen ÖPNV zu verstehen:

„[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrs-

⁸ in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 2004 (GVBl. I, S. 482), zuletzt geändert durch Artikel 64 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)

⁹ in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

plans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...].“

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

Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG)

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

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

Bestimmungen zur Barrierefreiheit von Kraftomnibussen

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit eingeschränkter Mobilität sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)¹⁰ maßgebend:

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

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

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

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

¹⁰ Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282)

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

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

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

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

Die Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE), die am 11. August 2010 in Kraft trat, hat die Richtlinie 2001/85/EG ersetzt. Die hier maßgeblichen technischen Spezifika aus dem Anhang VII der aufgehobenen Richtlinie 2001/85/EG wurden darin vollständig übernommen.

V-4.2 Zielsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit

Begrifflichkeit und Systemkomponenten

Unter dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrssektor in der Außendarstellung oftmals auf die Gruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert, denen baulich bedingte Hürden die Verkehrsteilnahme bzw. die Nutzung des ÖPNV erheblich erschweren. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter auch Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen.

In der konsequenten Auslegung der rechtlichen Vorgabe ist für diesen heterogenen Personenkreis künftig eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige – d. h. ohne fremde Hilfestellung – und sichere Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten. Voraussetzung für eine nutzerspezifische Umsetzung im ÖPNV-System ist jedoch, dass eine behinderte oder mobilitätseingeschränkte Person von sich aus in der Lage ist, in anderen Lebensbereichen (Wohnen, Arbeit, Versorgung etc.) eigenständig, selbstbestimmt und unabhängig zu agieren. Des Weiteren sollte der ÖPNV-Aufgabenträger seinerseits auf die Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit durch Verfügbarkeit eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes in seinem Zuständigkeitsbereich als Grundvoraussetzung Rücksicht nehmen.

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

Der Odenwaldkreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich – zum einen als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV und zum anderen als Mitgesell-

schafter des RMV – die grundlegende Zielsetzung, ein ÖPNV-System zu schaffen, das für mobilitätseingeschränkte Personen vollständig barrierefrei nutzbar sein wird. Bei der schrittweisen Umsetzung dieser grundlegenden Zielsetzung wird es in einem ländlichen Flächenkreis wie dem Odenwaldkreis zu Priorisierungen kommen müssen.

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

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

Fahrgastinformation nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“

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

Prioritätensetzungen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

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

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

Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV des Odenwaldkreises

§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG enthält die Forderung einer vollständig barrierefreien Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 (vgl. Kap. V-4.1). § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG schränkt diese Forderung dahingehend ein, dass die genannte Umsetzungsfrist bis zum 01. Janu-

ar 2022 nicht gilt, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen für eine vollständige Barrierefreiheit konkret benannt und begründet werden.

Eine „vollständige Barrierefreiheit“ für alle mobilitätseingeschränkten Nutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG, des PBefG und des HessBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im gesamten Kreisgebiet ist in einer ländlich geprägten Region nur langfristig und mit sehr hohen Investitions- und Betriebsaufwänden zu erreichen, besonders die Haltestelleninfrastrukturen betreffend.

Die Zielsetzung des Odenwaldkreises für einen vollständig barrierefrei nutzbaren ÖPNV auf seinem Gebiet unter Berücksichtigung der o. g. Systemkomponenten bis zum Jahr 2022 bezieht sich in einer ersten Priorisierungsstufe auf:

- Odenwaldbahn (soweit durch eisenbahnbetriebliche und -technische Spezifika herstellbar);
- hinsichtlich der Komponenten Zugangsstellen der Odenwaldbahn auf die Verkehrsstationen zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (jeweils einschließlich);
- Korridore der regionalen Bushauptlinien;
- Korridore der künftigen lokalen Bushauptlinien;
- gemeinsames *CityBus*-System für Erbach und Michelstadt.

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

Bei den einzusetzenden Fahrzeugen auf den lokalen Haupt- und Erschließungslinien in Regie der OREG, soweit diese neben dem Ausbildungsverkehr gezielt auch auf die Belange des Jedermann-Verkehrs ausgerichtet sind, ist die durchgehende Einhaltung der technischen Spezifika zur barrierefreien Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ausdrücklich vorgegeben (vgl. Kap. VII-1).

Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis

Von der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit über alle Systemkomponenten in einer ersten Priorisierungsstufe mit Zielhorizont 2022 sind durch den vorliegenden Nahverkehrsplan ausdrücklich ausgenommen:

- Verkehrsstationen der Odenwaldbahn zwischen den Bahnhöfen Erbach und Eberbach (jeweils ausschließlich) sowie den Haltepunkt Höchst-Hetschbach betreffend;
- Verstärkerbusfahrten für den Ausbildungsverkehr auf den o. g. Korridoren;
- Haltestelleninfrastrukturen entlang der Korridore der künftigen lokalen Erschließungslinien, jedoch Bedienung der Taktfahrten an Werktagen mit barrierefreien Niederflurbussen (s. o.);
- Bedienggebiete abseits der o. g. regionalen und lokalen Buskorridore, in denen im Jedermann-Verkehr bedarfsgesteuerte Angebotsformen zum Einsatz kommen;
- bedarfsgesteuerte Angebotsformen mit Kleinbussen und Großraum-PKW, wobei eine Rollstuhlmitnahme durch Hilfestellung seitens des Fahrpersonals nach gesonderter Anmeldung stets sichergestellt ist;
- Bushaltestellen mit einer schulwerktäglichen Frequentierung unter 25 Fahrgästen in der Summe über alle Mastpositionen und Fahrtrichtungen, auch wenn diese an den o. g. regionalen und lokalen Buskorridoren (HLS, ILS) liegen.

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

Die Zugangsstellen der Odenwaldbahn auf dem Gebiet der Stadt Oberzent werden in deutlich geringerem Umfang sowohl durch Zugfahrten als auch durch Fahrgäste frequentiert als jene im Abschnitt zwischen Höchst und Erbach. Hinsichtlich der Fahrgastfrequenz trifft diese Aussage außerdem auf den Haltepunkt in Höchst-Hetschbach zu. Die geringe Frequentierung spiegelt sich auch in deren Ausbauzuständen wieder (vgl. Abb. IV-16 in Kap. IV-5). Die Herstellung eines stufenfreien Zugangs zu den Bahnsteigen vom öffentlichen Straßenraum aus obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Station&Service AG, ebenso bauliche Maßnahmen wie die Anhebung der Bahnsteighöhen auf die Einstiegshöhe der eingesetzten Regionalzugfahrzeuge (hier: 55 cm).

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

Entlang der Strecke zwischen Höchst und Erbach sowie in anderen Teilen des Netzes (Darmstadt, Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreis Offenbach) besteht auch bei ausgebauten Verkehrsstationen die Schwachstelle eines Spaltes deutlich über 5 cm zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug. Dieser Spalt kann wegen fehlender Schieberampen an den Fahrzeugen nicht mit automatischen Vorrichtungen¹¹ überbrückt werden.

Im Übrigen unterliegt der SPNV mit seinen Systemkomponenten nicht dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), sondern dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das eine vollständige Barrierefreiheit im Eisenbahnverkehr bis zu einem definierten Zeitpunkt nicht vorsieht.

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

Bei den Komponenten des ÖPNV-Systems, in denen eine Barrierefreiheit im Sinne einer Nutzung ohne fremde Hilfe noch nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch Fahr- oder anderes Betriebspersonal ersatz- und übergangsweise vorzusehen. Diese Hilfestellungen beziehen sich vor allem auf den Übergang zwischen Haltestelle und Fahrzeug. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, Voraussetzung hierfür ist, dass es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

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

¹¹ Die auf der Odenwaldbahn eingesetzten Fahrzeuge vom Typ „Itino“ des Herstellers Bombardier Transportation verfügen über ausfahrbare Trittstufen zur Überwindung der Einstiegshöhe zwischen dem Fahrzeug und nicht-aufgehöhten bzw. nicht-modernisierten Bahnsteigen (z. B. Bahnsteighöhe nur ca. 38 cm anstatt erforderlicher 55 cm über Schienenoberkante).

V-5 Planungsleitsätze für den NVP 2019-2024

Der Kreistag des Odenwaldkreises beauftragte im Jahr 2016 die OREG, die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans vorzubereiten und darauf aufbauend ein konkretes Vergabekonzept für die europaweite Ausschreibung der Verkehrsleistung als öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu erstellen und zur Beschlussfassung vorzulegen.

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

Der Kreisausschuss hat mit Beschluss vom 11. September 2017 die folgenden Planungsleitlinien des vorliegenden Nahverkehrsplans bestätigt. Dabei wird für die Angebotsplanung davon ausgegangen, dass für den zehnjährigen Leistungs- bzw. Vergabezeitraum von Dezember 2019 bis Dezember 2029 ein dynamisierter Finanzrahmen für eine integrierte öffentliche Nahverkehrsversorgung im Odenwaldkreis von jährlich 8,2 Mio. Euro (real zum Basisjahr 2020) zur Verfügung steht.

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

- 1** Im Ausbildungsverkehr werden die sich über die Jahre hinweg bewährten Schülerbeförderungsstandards als Planungsgrundlage für die Ausgestaltung des Leistungsangebotes im ÖPNV beibehalten.
- 2** Das Angebot auf den Bushauptlinien soll gestärkt und systematisiert werden. Die Bedienung in den Abendstunden soll an Werktagen bis 22 Uhr ausgeweitet, in den Nächten nach Freitagen und Samstagen sowie vor Feiertagen mit Blick auf die verschiedenen Zielgruppen im Freizeitverkehr bis ca. 1 Uhr nachts ausgedehnt werden. An Wochenenden und an Feiertagen sollen die bisher auf den Hauptlinien in der „Unterzent“ bestehenden *RufBus*-Leistungen in anmeldefreie, fest bediente Busfahrten überführt werden.
- 3** Zusätzlich soll auf Erschließungskorridoren mit besonders hohem Quellpotenzial (ab ca. 175 Einwohner je Linienkilometer) das Angebot an Werktagen in eine stündliche Festbedienung überführt werden, bei der überwiegend – zumindest aber von wichtigen und stärker nachgefragten Abfahrthaltestellen in den zentralen Orten – eine telefonische Voranmeldung des Fahrtwunsches nicht mehr erforderlich sein wird.
- 4** Der Odenwaldkreis sichert auch weiterhin die Integration der von den kreisangehörigen Kommunen freiwillig verantworteten Innerortslinien. Dazu übernimmt er einen Teil des entstehenden Betriebskostenzuschusses bis zu einer Höhe von 30 % und trägt die Lasten der verbundweiten Einnahmenaufteilung.
- 5** Auf den Hauptlinien, den Innerortslinien und den Erschließungslinien gemäß Nr. 3 sollen hochwertige Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, für die ein geringes maximales Flottendurchschnittsalter von unter 7 Jahren vorgesehen ist. Für Verstärkerfahrten auf diesen Linien und für schulbedingten Fahrten abseits der Haupt- und Erschließungskorridore sind aufgrund des damit verbundenen erheblichen wirtschaftlichen Entlastungseffektes auch Kombibusse (ohne Niederflurbereiche) und/ oder ältere Fahrzeuge zugelassen.

- 6 Der bisherige, noch stark am „klassischen“ Linienverkehr orientierte Ansatz der Nahverkehrsbedienungs für die kleinen Ortschaften abseits der Haupt- und Erschließungslinienkorridore soll außerhalb der Zeiten der schulbezogenen ÖPNV-Bedienung mit *taxOMobil*-Fahrten auf eine neue Grundlage gestellt werden. In den dünn besiedelten Gebieten v. a. der Oberzent und des Gersprenztals konnte in den zurückliegenden 20 Jahren mit dem bedarfsgesteuerten ÖPNV-Produkt *RufBus* kaum eine nennenswerte Fahrgastnachfrage generiert werden.
- 7 Durch die Verknüpfung von fahrplanmäßigen und dynamischen Bedarfsfahrten im Rahmen von „Garantiert mobil!“ entstehen Synergien, wodurch eine ineffiziente Vorhaltung von Doppelstrukturen im Sektor der Bedarfsbedienung vermieden wird. Vor allem ist es dadurch möglich, vom klassischen ÖPNV abweichende Standards in der Beförderungsqualität einzuführen, ohne dass sich dadurch der Umfang der angebotenen Beförderungsleistung (Bedienungsqualität) ändert. Dementsprechend werden – gemäß dem Standard im Status quo (2017) – zweistündlich *taxOMobil*-Fahrten angeboten, die ohne den sonst bei diesem Produkt üblichen Zuschlag zum RMV-Tarif genutzt werden können.
- 8 Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG besteht die grundsätzliche Verpflichtung, im Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dazu bedarf es verschiedener Maßnahmen bei Infrastruktur (Haltestellen, Fahrzeuge) und Fahrgastinformation, die nur im Paket die Barrierefreiheit sicherstellen. Der Aufgabenträger Odenwaldkreis ist sich darin einig, die entsprechende Zielsetzung nur auf Haupt-(HLS) und Innerortslinien (ILS) anzuwenden, wobei dies auch von der Fahrgastfrequentierung der einzelnen Haltestelle abhängig gemacht wird. Ein barrierefreier Ausbau ist für Haltestellen mit einer schulwerktäglichen Frequentierung von mehr als 25 Fahrgästen in der Summe über alle Mastpositionen und Fahrtrichtungen vorgesehen. Jenseits dieser Linientypen soll die Barrierefreiheit durch eine adressscharfe Beförderung im Rahmen einer *taxOMobil*-Fahrt sichergestellt werden.
- 9 Die Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht im Supplement der EU ist nach dem Mengengerüst und den Qualitätsstandards des Status quo (Fahrplanjahr 2017) erfolgt. Die Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz gemäß Nr. 5 für Niederflurfahrzeuge und für die übrigen Fahrzeuge müssen gegenüber den derzeit gültigen Standards künftig stärker ausdifferenziert werden. Die Vorgaben an die Fahrzeuge der Regelbedienung auf den Haupt- und Erschließungskorridoren sind aufgrund der in den letzten Jahren entstandenen zusätzlichen Anforderungen an Komfort und Barrierefreiheit auf ein Niveau angestiegen, dessen Anwendung auf Fahrzeuge, die nur der Schülerbeförderung dienen, wirtschaftlich nicht vertretbar wäre.
- 10 Bedarfsverkehre in Form der Produkte *RufBus* und *taxOMobil* werden in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag integriert.

VI Straßengebundener ÖPNV

Das nachfolgende Kapitel behandelt schwerpunktmäßig den lokalen straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises bzw. in Regie der OREG. Nach einer Bestandsaufnahme werden Anforderungen an das künftige Angebot formuliert.

VI-1 Straßengebundener ÖPNV im Bestand

Der straßengebundene Personennahverkehr im Odenwaldkreis wird als Linienverkehr mit Konzessionen nach § 42 PBefG betrieben. Der ausbildungsbezogene Verkehr zu/von allgemein bildenden Schulen ist vollständig in den Linienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre bestehen nur zur Bedienung von Förder- bzw. Sonderschulen.

Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Die Bestandslinien im straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Odenwaldkreises lassen sich organisatorisch wie folgt unterteilen (Stand: Jahresfahrplan 2017):

- lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises bzw. der OREG (1-55);
- regionale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des RMV bzw. des VRN (ERB-30, VRN 665, RMV 693);
- „einbrechende“ lokale Buslinie in Aufgabenträgerschaft der DADINA (K68);
- „einbrechende“ Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Miltenberg (VAB 67, VAB 68).

Hinsichtlich der Zuordnung einer Linie als „regional“ oder „lokal“ lässt das HÖPNVG einen Spielraum zu [§ 2 Abs. 4]:

„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“

Sofern die verbundweiten Nahverkehrspläne von RMV und VRN die o. g. drei Buslinien als regionale Buslinien führen, sind diese Bestandteil des regionalen Busnahverkehrs. Alle anderen Linien sind lokale Buslinien. „Einbrechende“ Buslinien aus anderen Bundesländern unterliegen dieser Ausdifferenzierung i. d. R. nicht, solange bei diesen keine Mitbestellung durch einen hessischen Verkehrsverbund oder Landkreis erfolgt.

Die Aufgabenträgerschaft für lokale Linien obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten [vgl. § 5 Abs. 1 i. V. m. § 6 Abs. 1 HÖPNVG]. Die Belange des regionalen Schienen- und Busnahverkehrs werden durch die Aufgabenträger gemeinsam in Verkehrsverbünden wahrgenommen [vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG].

Betreiberstrukturen

Die derzeit vorhandenen Betreiberstrukturen im straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis sind mittelständisch. Es handelt sich durchgehend um familiär geführte und lokal ansässige Busunternehmen.

Die Leistungen auf den lokalen Buslinien der OREG werden gänzlich durch die Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (ODVB) erbracht, die dafür auch die Linienkonzessionen innehaben. Eine nach Linienbündeln getrennte Betriebsdurchführung wird derzeit nicht praktiziert. Die ODVB sind ein Zusammenschluss von acht Busunternehmen.

Verkehrliche Funktionen der Linien des straßengebundenen ÖPNV

Während die regionalen Buslinien innerhalb des Kreisgebietes (ERB-30) oder bei den Verbindungen zu/aus den benachbarten Kreisen Bergstraße (VRN 665, RMV 693) und Darmstadt-Dieburg (RMV 693) Rückgratfunktionen innehaben, lassen sich die ca. 40 lokalen Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises bzw. in Regie der OREG bezüglich ihrer verkehrlichen Funktionen und Bedeutungen in etwa wie folgt klassifizieren (in Klammern: Linien):

- CityBus-Linien zur inneren Erschließung der Kernstädte Erbach und Michelstadt sowie der mit diesen baulich zusammengewachsenen Stadtteilen (1-4);
- Hauptlinien analog der regionalen Buslinien entlang nachfragestarker Achsen zur Anbindung unterzentraler Orte sowie weiterer aufkommensstarker Gemeinden abseits der Odenwaldbahn, ferner zur Herstellung von Verbindungen in benachbarte Landkreise (20, 22, 50);
- Linien, die die Odenwaldbahn und die o. g. lokalen Hauptlinien zeitlich und räumlich für den Ausbildungs- und den Jedermann-Verkehr verstärken (21, 27);
- Linien zur Anbindung und Erschließung nachfrageschwächerer Bediengebiete abseits der Verkehrsachsen mit Herstellung von Verbindungen zu den nächstgelegenen zentralen Orten und Netzknoten (12, 23, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 40, 41, 42, 43, 48, 53);
- dito, auch zur Herstellung von Verbindungen in benachbarte Landkreise (14, 15, 44, 52, 53, 54, 55);
- Linien zur zeitlichen bzw. kapazitiven Ergänzung der regionalen und lokalen Regelverkehrslinien für ausbildungsbezogene Nachfragezwecke (11, 13, 24, 51, 52);
- Linien, die sich an Wochenenden gezielt auch an das Freizeitsegment richten und zudem Kreisgrenzen überschreitend verkehren (*BurgenBus* 23B und *NaTourBusse* 40N, 50N).


Einzelheiten zum Angebot der einzelnen regionalen und lokalen Buslinien im Fahrplanjahr 2017 sind in der Tabelle in → **Anlage IV-3** zusammengestellt. Die Linienführungen sind aus dem schematisierten Gesamtliniennetzplan in Abb. VI-1 ersichtlich.

Bedarfsgesteuertes Produkt *RufBus*

Der lokale Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises bzw. in Regie der OREG wird nicht nur durch fest bediente Busfahrten mit Kraftomnibussen verschiedener Fahrzeuggrößen und Kategorien durchgeführt, sondern in großen Teilen bedarfsgesteuert als *RufBus*. Bei diesem Produkt kommen zumeist Kleinbusse mit maximal acht Fahrgastsitzplätzen zum Einsatz. Die Bedienung erfolgt von Haltestelle zu Haltestelle.

Die Bestellung einer *RufBus*-Fahrt muss mindestens 60 Minuten vor dem Fahrtbeginn bei der Buchungszentrale zu deren Geschäftszeiten telefonisch eingegangen sein. Darüber hinaus sind für Ausbildungs- und Berufspendler Dauerbuchungen möglich.

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

Aus der Tabelle in → **Anlage IV-3** geht außerdem hervor, auf welchen Linien und an welchen Verkehrstagsgruppen *RufBus*-Leistungen in welchem Umfang (Anzahl Fahrten, ggf. Taktungen) angeboten werden. Diese Leistungen sind in den Fahrplanmedien der OREG und in der Tabelle mit dem Symbol  versehen.

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

- zeitlich und räumlich ergänzende Bedienung im Korridor von Busverbindungen in Festbedienung an Schulwerktagen, überwiegend auf die Belange des Jedermann-Verkehrs zugeschnitten (12, 14, 15, 20, 23, 25, 26, 30, 31, 32, 34, 35, 40, 41, 42, 43, 53, 54);
- gänzlicher oder teilweiser Ersatz der Busverbindungen in Festbedienung an Feri-enwerktagen für den Jedermann-Verkehr (12, 14, 15, 20, 23, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 40, 41, 42, 43, 53, 54);
- dito, an Samstagen (20, 22, 23B, 31, 34, 35, 40, 41, 43, 54);
- dito an Sonn- und Feiertagen (20, 22, 23B, 35, 40, 41, 54);
- ausbildungsverkehrsrelevante Einzelfahrten mit besonders geringem Fahrgastaufkommen (13, 48, 51);
- Einzelbedienungen zu Tagesrandlagen früh morgens oder spät abends (50).

Freizeitorientierte Angebote im straßengebundenen ÖPNV

Angebote im straßengebundenen ÖPNV, die sich gezielt an Nutzer im Freizeitverkehr richten, in der Odenwaldregion im Allgemeinen und im Odenwaldkreis im Besonderen sind ausführlich in Kapitel IV-6 behandelt.

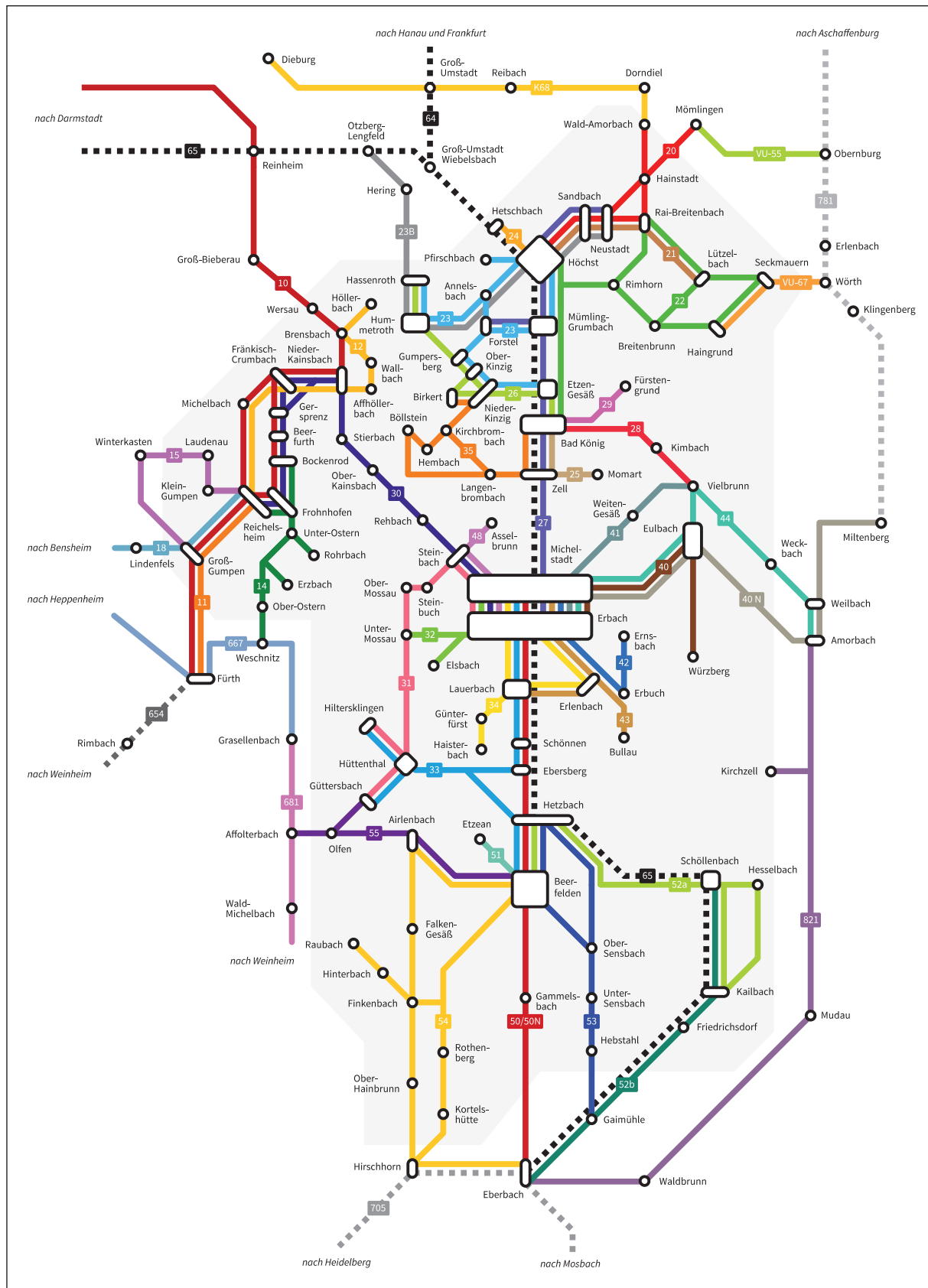


Abb. VI-1: Schematisierter Gesamtliniennetzplan für den Odenwaldkreis im Fahrplanjahr 2017
[OREG 2016]

VI-2 Verkehrsnachfrage auf den Bestandslinien

Fahrgastaufkommen zu den Buslinien in Festbedienung

Für die fest bedienten Fahrten aller lokalen Überlandbuslinien liegen aktuelle Zahlen über das durchschnittliche Fahrgastaufkommen an Schulwerktagen vor. Die Erhebungen fanden zwischen Januar und April 2017 statt. Für die CityBus-Linien 1 bis 4 in Erbach und Michelstadt werden die Werte aus der Verbunderhebung des RMV aus dem Jahr 2015 ersatzweise herangezogen. In Abb. VI-2 sind die gemittelten und gerundeten Werte für die Ein- und Aussteiger je Linien in einem Säulendiagramm dargestellt.

An einem Schulwerktag sind in der Summe über alle lokalen Buslinien im Odenwaldkreis im Durchschnitt knapp 13.800 Fahrgäste (ohne Umsteiger) unterwegs. Auf das gemeinsame Stadtbussystem in Erbach und Michelstadt entfallen mit gut 2.000 Einsteigern rund 15 % aller Fahrgäste im lokalen Busverkehr. Die mit Abstand aufkommensstärkste lokale Buslinie ist die Linie 50 Michelstadt – Erbach – Beerfelden – Eberbach mit fast 1.500 Einsteigern je Schulwerktag.

Die Linien 20, 21 und 22 übernehmen die Bedienung im einwohnerreichen nordöstlichen Kreisgebiet mit den Städten und Gemeinden Breuberg, Höchst (Verknüpfung mit SPNV) und Lützelbach sowie nach Mömlingen im Landkreis Miltenberg. Diese drei Buslinien befördern zusammen fast 2.900 schulwerktägliche Fahrgäste. Die Linie 27, deren hauptsächlich Aufgabe die Ergänzung der Odenwaldbahn und der Hauptbuslinien im dicht besiedelten Mümlingtal ist, kommt auf rund 750 Einsteiger.

Weitere aufkommensstarke Einzellinien sind die Linie 35 (Gemeinde Brombachtal) mit ca. 580 Fahrgästen und die Linie 23 (westliches Umland von Höchst) mit ca. 555 Fahrgästen. Die Gemeinde Mossautal wird durch die Linien 31 bis 33 bedient, die zusammen von knapp 700 Fahrgästen genutzt werden. Das Aufkommen auf den fünf lokalen Buslinien im Gersprenztal (11-15) summiert sich auf etwa 1.300 Einsteiger.

Zum Vergleich weisen die drei regionalen Buslinien folgende schulwerktäglichen Einsteigerzahlen auf (nicht in Abb. VI-2 enthalten):

- RMV 693, nur auf dem Gebiet des Odenwaldkreises: ca. 1.100 (Stand: 2015);
- RMV ERB-30: 370 (Stand: 2015);
- VRN 665, nur auf dem Gebiet des Odenwaldkreises: ca. 20 (Stand: 2010).

Struktur der Fahrgastnachfrage auf den lokalen Buslinien in Festbedienung

Zur Darlegung der Struktur der Fahrgastnachfrage wird auf Daten der verbundweiten Erhebung im RMV aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen.

Die Fahrgäste werden anhand ihrer benutzten Fahrkartenarten zu den nachfolgend aufgeführten Nutzergrundtypen zusammengefasst (in Klammern: prozentuale Verteilung über alle lokale Buslinien):

- Inhaber von Zeitkarten zum Ausbildungstarif (79 %),
- Inhaber von Zeitkarten zum Erwachsenentarif (inkl. Hochschulsemestertickets) (8 %),
- Gelegenheitsnutzer mit Einzelfahrkarten (9 %),
- sonstige Nutzer, darunter mit Schwerbehindertenausweisen (4 %).

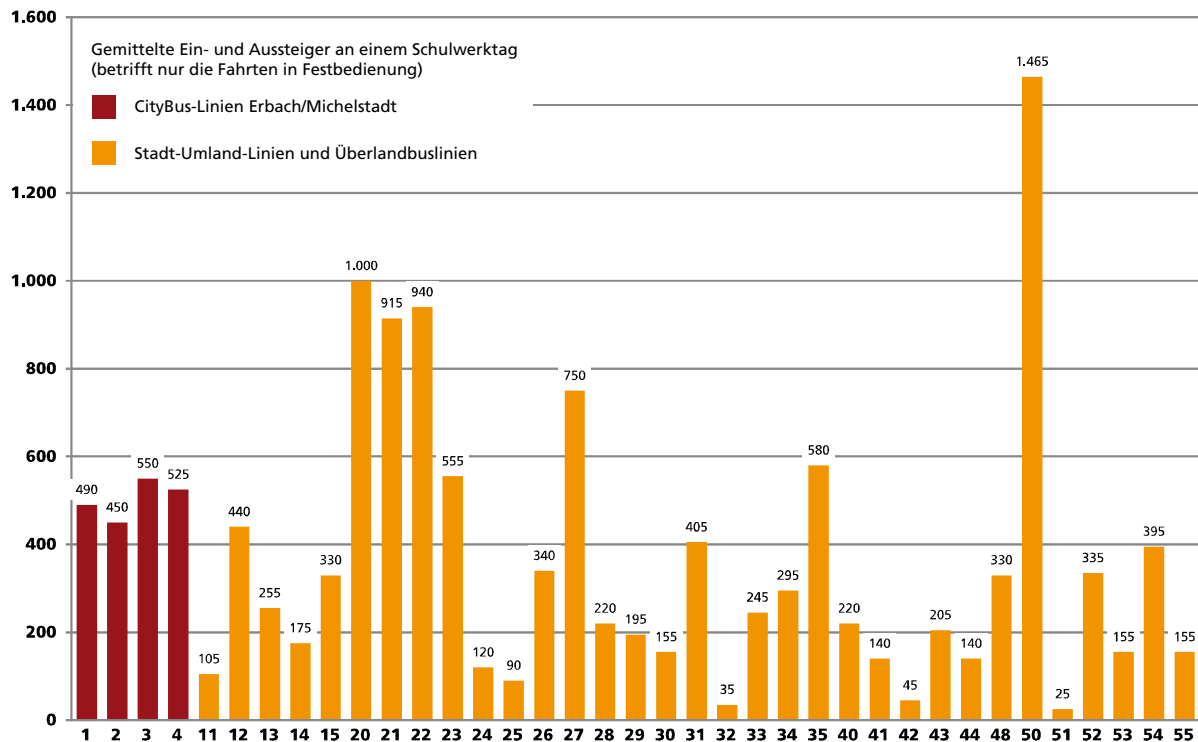


Abb. VI-2: Fahrgastaufkommen auf den lokalen Buslinien (Stand: Januar bis April 2017)

[eigene Darstellung; Daten nach Zählungen durch RMV 2015, OREG und ODVB 2017]

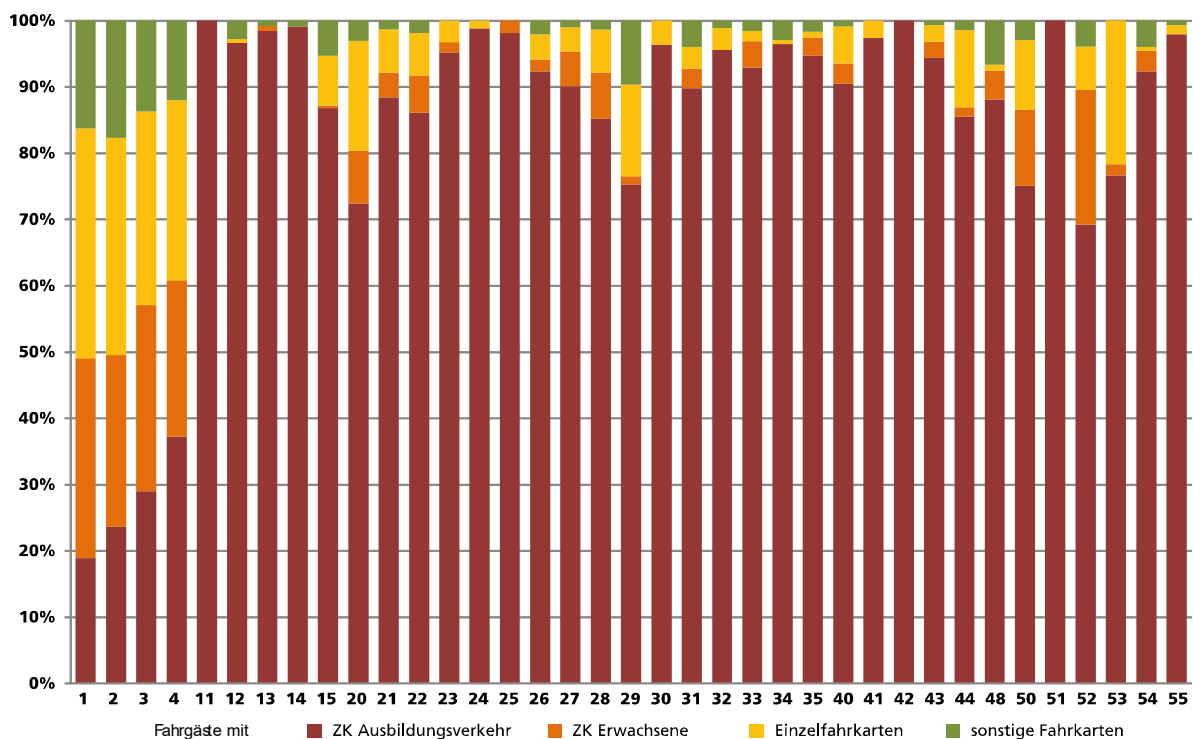


Abb. VI-3: Struktur der Fahrgastnachfrage an Schulwerktagen in den lokalen Buslinien 2015

[eigene Darstellung; Daten nach der Verbunderhebung des RMV 2015]

Die Einzelwerte (Anzahl schulwerk tägliche Fahrgäste) nach Fahrkartengrundtyp sind je Linie in → **Anlage V-1** zusammengestellt.

Vier Fünftel der Fahrgäste an Schulwerktagen verfügen über eine Zeitkarte des Ausbildungsverkehrs, sei es durch den Schulwegkostenträger ausgegeben oder als Selbstzahler erworben. Dieser Wert gibt zwar keine Hinweise zu den konkret unternommenen Fahrtzwecken, weist jedoch auf die dominierende Stellung des Ausbildungsverkehrs hin.

Im gemeinsamen Stadtbus für Erbach und Michelstadt (Linien 1-4) fällt der Anteil der Ausbildungszeitkarten mit 19 % bis 37 % im Kreisgebiet am geringsten aus, da sich die vier Nutzergrundtypen gleichmäßiger verteilen als bei den lokalen Überlandlinien (vgl. Abb. VI-3). Dort reicht der Anteil der Zeitkarteninhaber des Ausbildungsverkehrs in einigen Fällen an die Einhundertprozentmarke heran.

In den lokalen Bushauptlinien 20 und 50 mit ihren hohen Fahrgastzahlen sind zu rund einem Viertel Fahrgastgruppen ohne Ausbildungszeitkarten unterwegs. Dies trifft ebenso auf die Linien 29 (Bad König – Bad König-Fürstengrund) sowie auf die Linien 52 und 53 in der Oberzent bzw. im Zulauf auf Eberbach zu, wobei deren absolute Fahrgastzahlen deutlich niedriger liegen als bei den Bushauptlinien.

Fahrgastaufkommen im *RufBus*

Aufgrund der Bedarfssteuerung des *RufBus*-Betriebes ist dessen Fahrgastnachfrage über das Buchungssystem der OREG im Detail bekannt. Die einzelnen Linien mit *RufBus*-Fahrten sind zu fünf Bediengengebieten aggregiert:

- Gersprenztal (Linien 12-15);
- Höchst (Linien 20, 22, 23);
- Bad König (Linien 25, 26, 35);
- Erbach/Michelstadt (Linien 30-34, 40-43);
- Oberzent (Linien 50-55).

In Abb. VI-4 ist die Gesamtnachfrage des Jahres 2016 in Höhe von ca. 67.290 Fahrgästen auf die fünf Bediengengebiete und die drei Verkehrstagsgruppen aufgeschlüsselt.

An Werktagen (Mo-Fr) wurden insgesamt 54.330 Fahrgäste befördert. Dieser Wert entspricht ca. 215 täglichen Fahrgästen. An allen Samstagen zusammen betrugen die Einsteigerzahlen 7.345 (ca. 140 Fahrgäste pro Tag), an allen Sonn- bzw. Feiertagen zusammen 5.615 (ca. 95 pro Tag).

Das nachfragestärkste Bedienggebiet mit werktäglich 28.760 Fahrgästen erstreckt sich um die Mittelzentren Erbach und Michelstadt herum. Mehrere Stadtteile von Erbach und Michelstadt sowie die Ortsteile der Gemeinde Mossautal werden außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung im Jedermann-Verkehr zumeist nur mit dem bedarfsgesteuerten *RufBus* angefahren.

Bei den Bediengengebieten Höchst („Unterzent“) und Bad König resultiert das geringere Fahrgastaufkommen vor allem aus mehreren Buslinien mit vielen Regelfahrten in Festbedienung. An Wochenenden ist in der „Unterzent“ der straßengebundene ÖPNV gänzlich auf *RufBus*-Bedienung umgestellt, darunter auch die nachfragestarken Hauptlinien nach Breuberg, Lützelbach und Mömlingen. Daraus ergibt sich die hohe Nachfrage im *RufBus* an diesen Verkehrstagen. Im Gersprenztal und in der Oberzent werden die Nebenrelationen hauptsächlich nur durch das Produkt *RufBus* bedient (darunter etliche Fahrten zu schulverkehrsrelevanten Zwecken de facto in Festbedienung).

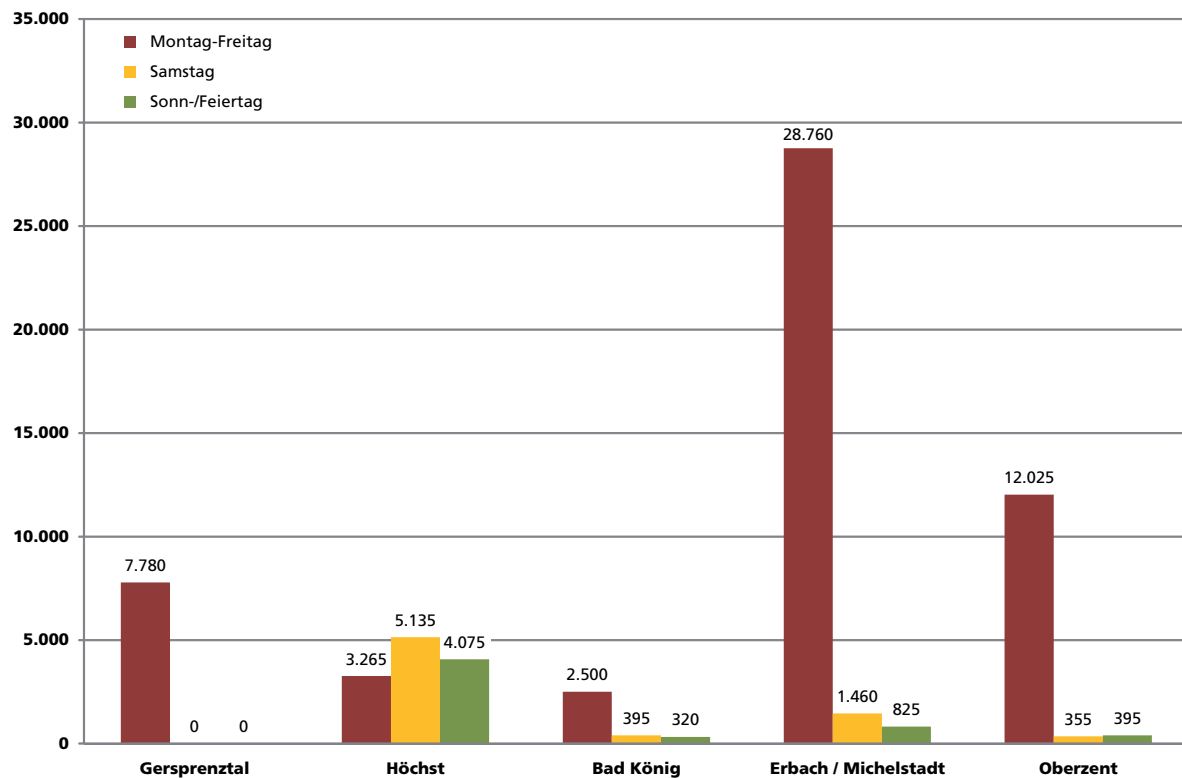


Abb. VI-4: Fahrgastaufkommen je Verkehrstagsgruppe in den RufBus-Bediengengebieten 2016
[eigene Darstellung; Daten nach OREG 2017]

VI-3 Umsetzung der Vorgaben und Maßnahmen zum lokalen ÖPNV aus dem NVP 2012

Der dritte lokale Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis wurde am 25. Juni 2012 vom Kreistag beschlossen. Dieses Planwerk besitzt so lange Gültigkeit, bis eine Fortschreibung oder eine Neuaufstellung vorgenommen wird.

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2012 gibt sehr umfassende und detaillierte Rahmenzielsetzungen vor [vgl. *OREG und NahverkehrsBeratung Südwest* 2012, S. 25 ff.]. Die Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot beziehen sowohl die Belange des Jedermann-Verkehrs als auch des Schülerverkehrs ein. Der formulierte Anforderungskatalog kann mit dem Bestandsangebot durchgehend als erfüllt angesehen werden.

Der Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2012 identifiziert beim lokalen straßengebundenen ÖPNV verschiedene Angebotslücken, die neben dem Jedermann-Verkehr auch den Ausbildungsverkehr betreffen. Die Behebung der Angebotslücken im Jedermann-Verkehr steht unter einem Finanzierungsvorbehalt [vgl. *OREG und NahverkehrsBeratung Südwest* 2012, S. 62]. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Tab. VI-1 nochmals aufgeführt und hinsichtlich ihrer Umsetzungsgrade bis zum Fahrplanjahr 2017 evaluiert.

Linie	Linienverlauf/-abschnitt	Maßnahme	Umsetzungsstand
Angebote für den Jedermann-Verkehr			
3	gemeinsames <i>CityBus</i> -System für Erbach und Michelstadt	Einführung einer Bedienung an Sonn-/Feiertagen auf der <i>CityBus</i> -Linie 3	nicht umgesetzt <i>CityBus</i> -Linien 1-2 mit Betrieb an Sonn-/Feiertagen
7	Stadtbus Bad König	Einführung einer Bedienung an Sonn-/Feiertagen	nicht umgesetzt Die Linie 7 wurde zum Fahrplanwechsel im Dez. 2015 ersatzlos gestrichen.
20	Höchst – Breuberg – Mömlingen	Einführung werktäglicher Spätfahrten bis 24 Uhr	nicht umgesetzt
		Ergänzung um zwei Zusatzfahrten nach Breuberg-Wald-Amorbach	Grundversorgung mit insgesamt acht Fahrtenpaaren ist umgesetzt.
21	Höchst – Breuberg – Lützelbach	Einführung werktäglicher Spätfahrten bis 24 Uhr	nicht umgesetzt
35	Höchst – Brombachtal – Bad König – Michelstadt	Schließung einzelner Bedienungslücken beim <i>RufBus</i> Bad König – Brombachtal	erweiterte Grundversorgung umgesetzt
40 (40N)	Michelstadt – Amorbach	Ausdehnung der Wochenendbedienung auf Wintermonate (Nov. bis März)	nicht umgesetzt
41	Michelstadt – M.-Weiten-Gesäß	Schließung einzelner Bedienungslücken	erweiterte Grundversorgung umgesetzt
43	Erbach – E.-Erlenbach	Aufstockung der Bedienung an Wochenenden, da der Stadtteil Erlenbach über 900 Einwohner hat	fehlende Bedienung am Wochenende entsprechend der erweiterten Grundversorgung

Linie	Linienverlauf/-abschnitt	Maßnahme	Umsetzungsstand
43	Erbach – E.-Erlenbach (Forts.)		nur <i>RufBus</i> an Samstagen zw. 08:30 und 13:00 Uhr, dafür im Stundentakt
44	Michelstadt – M.-Vielbrunn	Schließung einzelner Be- dienlücken an Mo-Fr	erweiterte Grundversor- gung umgesetzt
50	Michelstadt – Erbach – Beerfelden – Eberbach	Aufstockung des Fahrten- angebots zum Hauptlinien- standard morgens und abends:	nicht umgesetzt
		Einführung werktäglicher Frühfahrten vor 6 Uhr mit Anschlüssen zu den Zügen der Odenwaldbahn	nicht umgesetzt Ankunft der ersten Fahrt am Bf. Michelstadt Mo-Fr gegen 6 Uhr
		Einführung (werktäglicher) Spätfahrten bis 24 Uhr	nicht umgesetzt Spätfahrten bis ca. 01:30 Uhr in den Nächten von Fr auf Sa und von Sa auf So
51	Beerfelden – B.-Etzean	Einführung einer <i>RufBus</i> - Verbindung an Ferienwerk- tagen	nicht umgesetzt
53	Beerfelden – Sensbachtal – Hesseneck	Einlegung einer Abfahrt nach 17:15 Uhr von Beer- felden aus	nicht umgesetzt letzte Abfahrt mit <i>RufBus</i> ab Beerfelden ca. 17:30 Uhr
54	Beerfelden – Rothenberg – Hirschhorn	Einlegung einer Abfahrt nach 17:15 Uhr von Beer- felden aus	nicht umgesetzt letzte Abfahrt ab Beerfel- den um 17:15 Uhr
55	Beerfelden – Mossautal – Wald-Michelbach-Affolter- bach	Einlegung einer Abfahrt nach 17:15 Uhr von Beer- felden aus	nicht umgesetzt letzte Abfahrt mit <i>RufBus</i> ab Beerfelden um 17:15 Uhr
Angebote für den Ausbildungsverkehr			
33	Mossautal – Beerfelden (Oberzentschule)	Herstellung einer Verbin- dung aus Mossautal zur Oberzentschule Beerfelden	umgesetzt (schon vor 2012)
21, 27	Orte aus der „Unterzent“ – Bad König (C.-Weyprecht- Schule)	Herstellung von Verbin- dungen aus der „Unter- zent“ nach Bad König	umgesetzt (schon vor 2012)
23, 35	Brombachtal – Höchst (Ernst-Göbel-Schule)	Herstellung von Verbin- dungen aus Brombachtal nach Höchst	umgesetzt (schon vor 2012)

Tab. VI-1: Stand der Maßnahmenumsetzung zum Fahrplanjahr 2017 für den lokalen straßen-
gebundenen ÖPNV aus dem Nahverkehrsplan 2012

[eigene Zusammenstellung; Angaben zu Maßnahmen nach OREG und NahverkehrsBeratung Süd-
west 2012, S. 62]

VI-4 Grundsätze zur künftigen Netz- und Fahrplangestaltung

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

- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Dies trifft in besonderem Maße auf die Hauptlinien und die vertakten Erschließungslinien zu, die sich vor allem an die Bedürfnisse des Jedermann-Verkehrs richten. Ausnahmen können bei Fahrten für den Ausbildungsverkehr und bei Schnellkursen bestehen oder bei Haltestellen zur Anwendung kommen, die zu Schwachlastzeiten nur bei Bedarf bzw. auf Anforderung bedient werden.
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderter Linien usw. kann sich am unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen ausrichten. Jedoch soll das Grundgerüst des Fahrtenangebotes für den Jedermann-Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein und keinen merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.
- Künftige Haupt- und Innerortslinien dürfen nicht auf Bedarfsbedienung umgestellt werden, sondern sind durchgehend in Festbedienung und ohne vorherige Anmeldung zu erbringen. Bei künftigen Erschließungslinien hingegen sind sowohl Fahrten in Festbedienung als auch Bedarfsfahrten durch *RufBus* möglich.

Bei der Systematisierung des Angebotes im straßengebundenen ÖPNV werden die Vorgaben des Integralen Taktfahrplans (ITF) für den SPNV nach Möglichkeit beachtet, sofern die übergeordneten Interessen des integrierten Schüler- und Berufsverkehrs dies zulassen.

VI-5 Raumerschließung durch Zugangsstellen

Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen zum ÖPNV-System ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen im Jedermann-Verkehr (vgl. Kap. VI-7) und im Ausbildungsverkehr (vgl. Kap. VI-9). Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Bahn- und Bushaltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner, Arbeitsplätze und Verkaufsfläche in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Ortes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV gezogen. Für den Jedermann-Verkehr sollten nur jene Haltestellen in Betracht kommen, die eine regelmäßige Bedienung für dieses Nachfragesegment aufweisen, um dadurch Haltestellen auszuschließen, die nur im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden.

Je nach topographischen Gegebenheiten und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor von 1,2 erhöhen. Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend

zu berücksichtigen, die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen (starkes Gefälle, Verkehrswege, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten usw.).

Die Richt- und Grenzwerte in Tab. VI-2 geben an, wie hoch der Anteil der Einwohner, der Arbeitsplätze und der Verkaufsfläche eines Ortes innerhalb des vorgegebenen Luftlinienradius um die Zugangsstellen mindestens ausfallen muss, damit ein in sich baulich geschlossenes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt.

In den Kernstädten bzw. Kernorten mit Innerortslinien-Standard (ILS), die Funktionen als Mittel- oder Unterzentren erfüllen, müssen mindestens 80 % der quell- und zielverkehrsbezogenen Größen innerhalb des Richtwertradius von max. 300 m um eine Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV liegen. Der Grenzwert von 100 % beträgt max. 500 m.

Beispielsweise müssen 80 % der Siedlungsgebiete der Kernstädte von Erbach und Michelstadt innerhalb des definierten Haltestelleneinzugsbereiches von 300 m liegen, damit diese im Innerortslinien-Standard (ILS) als räumlich hinreichend erschlossen gelten.

Für alle anderen Siedlungen im Odenwaldkreis sind im straßengebundenen ÖPNV ein Richtwert von max. 600 m und ein Grenzwert von max. 800 m ausreichend. Bei Orten mit Zugangsstellen zur Odenwaldbahn sind wegen der höheren Attraktivität des SPNV die Radien weiter gefasst: 800 m für den Richtwert und 1.200 m für den Grenzwert.

Verkehrsmittel, Siedlungen und Funktionen	Richtwert	Grenzwert
	80 %	100 %
Orte mit Zugangsstellen zum SPNV	800 m	1.200 m
straßengebundener ÖPNV:		
Kernstädte mit Innerortslinien-Standard (ILS)	300 m	500 m
alle anderen Orte im Kreisgebiet	600 m	800 m

Tab. VI-2: Einzugsradien um die Zugangsstellen des ÖPNV im Odenwaldkreis

[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 31]

VI-6 Definition von Netzebenen und Produkten

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Produkte stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung und der Angebotskonzeption dar, bei der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Odenwaldkreis verkehrliche Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tab. VI-3 aufgeführten Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Produkten usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.









Das künftige Verkehrsangebot im Odenwaldkreis wird in drei hierarchische Hauptnetzebenen eingeteilt:

- Die **Netzebene 1** umfasst das regionale Verkehrsangebot hauptsächlich in Aufgabenträgerschaft des RMV. Der SPNV auf der Odenwaldbahn unterteilt sich in die Unterebenen 1a mit dem *RegionalExpress* (RE) und 1b mit der *RegionalBahn* (RB). Zur Netzebene 1 gehört außerdem der regionale Busverkehr (1c). Der lokale Nahverkehrsplan nimmt das Angebot zur Netzebene 1 nachrichtlich auf.
- Die **Netzebene 2** enthält den gesamten lokalen straßengebundenen ÖPNV (nach PBefG). Neben dem allgemeinen Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung (2a) für die Haupt- und Erschließungslinien sind weitere Unterebenen und Produkte ausgewiesen: *StadtBus*, *CityBus* oder *OrtsBus* für den Innerortslinienverkehr (2b), *RufBus* vornehmlich für die Bedienung der Erschließungslinien (2c), *NaTourBus* für den Freizeitverkehr an Wochenenden (2d).
- Die **Netzebene 3** ist die alternative Bedienung vor allem zu den Stadt- und Orten ohne zentralörtliche Funktionen im Kreisgebiet abseits der nachfragegestärkten Busachsen. Dort genügt der Grundversorgungs-Standard (GVS). Die Bedienung für den Jedermann-Verkehr erfolgt hier – in Ergänzung zu den fest bedienten Busfahrten für den Ausbildungsverkehr – ausschließlich durch anmeldepflichtige Fahrten mit *taxOMobil* zum RMV-Tarif.

Den Verkehrsmitteln und Produkten sind in Tab. VI-3 Grundtakte in Abhängigkeit von den Nachfragepotenzialen, verkehrliche Funktionen (Verbindung, Erschließung) und hervorzuhebende Angebotsmerkmale zugeschrieben. Die Busbedienung für den Ausbildungsverkehr zu/von den Schulstandorten gehört der Netzebene 2 an, ist aber in Tab. VI-3 nicht eigens erwähnt.

Von den Anforderungen an die Netzebene 1 (SPNV und regionaler Busverkehr) ist der Odenwaldkreis über das Territorialprinzip und als Mitgesellschafter des RMV mittelbar berührt.

Für den Odenwaldkreis als Aufgabenträger des lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 2 und 3 unmittelbare Wirkungen. Diese finden in der Angebotskonzeption in Kapitel VI-10 entsprechend Berücksichtigung.

Netzebene	Verkehrsmittel	Produkt	Grundtakt (Mo-Fr)	Verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
SPNV und regionaler Busverkehr (RMV)					
1	a	 <i>Regional-Express (RE)</i>	120 min	schnelle regionale Anbindung an Oberzentren in Südhessen	hält nur an den aufkommensstarken Stationen der zentralen Orte
	b	 <i>Regional-Bahn (RB)</i>	60 min (120 min)	Anbindung an benachbarte Zentren u. Bahnknoten, Erschließung im Mümlingtal	hält an allen Stationen im Odenwaldkreis, südlich von Erbach eingeschränktes Angebot
	c	 Bus	30 / 60 / 120 min	Hauptlinienverbindungen zwischen zentralen Orten im u. außerhalb Odenwaldkreis	Fahrtenangebot in Festbedienung auch in den Abendstunden und an Wochenenden
Lokaler straßengebundener ÖPNV (OREG)					
2	a	 Bus	30 / 60 / 120 min	Haupt- u. Ergänzungslinienverbindungen im Kreisgebiet sowie zu/von Orten außerhalb	auf Hauptlinien nur in Festbedienung, auf Erschließungslinien Fest- und Bedarfsbedienung
	b	 <i>StadtBus</i> <i>CityBus</i> <i>OrtsBus</i>	30 / 60 min	Erschließung der Kernstädte bzw. Kernorte, Verbindung von Stadt- und Ortsteilen, Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen	innere Erschließung dichte Haltestellenfolge Rendezvous-Prinzip bei mehreren Linien dem Stadt- u. Ortsbild angepasste Fahrzeuge
	c	 <i>RufBus</i>	60 min	Erschließung des Umlandes zentraler Orte, vor allem nach/ aus Erbach, Michelstadt und Höchst	Haltestellenbezogene Bedarfsbedienung auf Erschließungslinien bei geringem Fahrgastaufkommen (vor allem am Wochenende)
	d	 <i>NaTourBus</i>	120 min	Anbindung, touristischer Ziele, auch in Nachbarkreisen	saisonal, ggf. nur an Wochenenden, mit Fahrradanhänger
Alternative Bedienformen (OREG)					
3	 <i>taxOMobil</i>		120 min	Grundversorgung zum RMV-Tarif zu/von Stadt-/Ortsteilen mit geringer Nachfrage	Bedarfsbedienung als Mitnahme nur nach Registrierung und Voranmeldung (s. u.).

Tab. VI-3: Definition von Netzebenen und ÖPNV-Produkten im Odenwaldkreis

[eigene Darstellung]

Produkt und Marke *taxOMobil*

taxOMobil ist die Marke für eine neue alternative Bedienform im Rahmen des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis, die unter der Nr. 30 2016 110 736 beim Deutschen Patent- und Markenamt eingetragen ist.

Das Produkt *taxOMobil* dient zwei künftig maßgebenden Einsatzzwecken:

- a) Zur Sicherstellung des Grundversorgungs-Standards (GVS) werden *taxOMobil*-Fahrten zum RMV-Grundtarif alle ca. 120 Minuten angeboten.
- b) Darüber hinaus gibt es *taxOMobil*-Fahrten „zu jeder Zeit“ (dynamisch, „on demand“) gegen einen kostendeckenden Zuschlagspreis.

Nach dieser Lesart stehen die *taxOMobil*-Fahrten zu b) außerhalb des Anforderungsprofils des vorliegenden Nahverkehrsplans. Diese gehen über das Maß dessen hinaus, was der ÖPNV-Aufgabenträger als „ausreichende Verkehrsbedienung“ ansieht, die mit der Definition des Grundversorgungs-Standards (GVS) endet. Gleichwohl ergänzt und verdichtet *taxOMobil* zu b) als ÖPNV (i. w. S.) die Bedienstandards HLS, ELS und GVS durch ein kostendeckendes Fahrtenangebot. Da voraussichtlich aber kein Verkehrsunternehmen diese Fahrten als eigenwirtschaftliche Leistung am Markt anbieten würde, wird die OREG diese Fahrten mit in die Vergabe der Gesamtleistung des lokalen ÖPNV im Odenwaldkreis einbeziehen. Für den Nahverkehrsplan ist diese Trennung hiermit klar herausgestellt.

Fahrten im Produkt *taxOMobil* sind fahrplanungebundene, dynamische Beförderungsdienstleistungen als ergänzender Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrssystems, die neben der Grundversorgung für ausgewiesene Stadt- und Ortsteile auch zur Erfüllung des Mobilitätsversprechens bzw. der Mobilitätsgarantie *Garantiert mobil!* auf bestimmten Relationen im Odenwaldkreis dienen. Die Fahrten werden innerhalb eines definierten Bereitstellungszeitraums adressscharf angeboten und mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens einer Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit über das Internet oder über eine dafür vorgesehenen mobile Applikation gebucht.

Bei *taxOMobil*-Fahrten handelt es sich um ÖPNV i. S. d. § 8 Abs. 1 i. V. m. § 42 PBefG, deren Erbringung Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach VO (EG) 1370/2007 mit dem konzessionierten Verkehrsunternehmen für den konventionellen Linienverkehr sein wird.

Die Mobilitätsgarantie erweitert das Grundangebot im schienen- und straßengebundenen ÖPNV durch die jederzeitige (dynamische) Buchbarkeit einer haltestellenungebundenen *taxOMobil*-Fahrt nach b) auf dafür vorgesehenen Relationen.

Zusätzlich zum Grundtarif des RMV ist bei *taxOMobil*-Fahrten ein kostendeckender, entfernungsabhängiger Zuschlagspreis zu zahlen. Der Zuschlagspreis kann durch Frühbuchungen und Zubuchungen rabattiert werden. Grundtarif und Zuschlagspreis liegen etwa 20 % unterhalb des Niveaus des genehmigten Taxitarifs.

Für kleinere Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis, die dem Grundversorgungs-Standard (GVS) unterliegen (vgl. Kap. VI-7), wird künftig eine Kombination aus Buslinienverkehr zu schulrelevanten Zeiten und alternativer Bedienung angeboten (s. u.).

Der GVS erstreckt sich außerdem auf einige Stadt- und Ortsteile, die bereits über ein schienen- oder straßengebundenes Angebot verfügen. Es sind zusätzliche Verbindungen für den Jedermann-Verkehr mit *taxOMobil* zu/von weiteren zentralen Orten notwendig, die wegen geringer Nachfrage für regelmäßige Fahrten mit dem konventionellen straßengebundenen ÖPNV nicht in Frage kommen (vgl. Abb. VI-16 in Kap. VI-10.1).

Die kleineren Stadt- und Ortsteile mit GVS werden durch eine Kombination an herkömmlichen und alternativen Angebotsformen angebunden:

- konventioneller Linienbusverkehr zu den Zeiten der Schülerbeförderung,
- *taxOMobil* zum RMV-Grundtarif alle 2 Stunden (an Schulwerktagen mit dem o. g. Linienbusverkehr abgestimmt),
- *taxOMobil* zu jeder Zeit, dafür zuschlagspflichtig,
- ggf. regelmäßigen SPNV oder straßengebundenen ÖPNV zu anderen Orten.

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

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

Die tarifliche Sonderstellung wird notwendig, da ab Dezember 2019 das bisherige, nahezu flächendeckend vorgehaltene Produkt *RufBus* umgestellt werden wird.

Die Umstellung erfolgt bei

- hoher Fahrgastnachfrage grundsätzlich auf fest bediente Busfahrten (Haupt- und Erschließungslinien),
- geringer Fahrgastnachfrage im Jedermann-Verkehr auf eine alternative Beförderung mittels *taxOMobil*.

Das Produkt *RufBus* verbleibt auf den Erschließungslinien vor allem im Stadt-Umland-Verkehr von Erbach und Michelstadt als

- vereinzelt anzuwendende betriebliche Option an Werktagen (Mo-Fr) außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung,
- Regelbetriebsform an Wochenenden und Feiertagen.

VI-7 Anforderungen an die Bedienung im Jedermann-Verkehr

Im Kontext des hier aufgestellten Anforderungsprofils wird unter dem Oberbegriff „Jedermann-Verkehr“ diejenige Fahrgastnachfrage verstanden, die keine gesonderte Angebotsstrukturen verlangt, wie es für den Ausbildungsverkehr in ländlichen Räumen durchgehend üblich ist. Diese Angebotsstrukturen äußern sich in der Linienführung, bei den Bedienzeiten und im Fahrzeugeinsatz und sind speziell auf die Belange der Schüler der bedienten Schulstandorte ausgerichtet, weshalb die nachfrageseitigen Belange anderer Fahrgastgruppen zurückgestellt sind. Im Anforderungsprofil für den Jedermann-Verkehr stehen die nachfrageseitigen Belange aller Nutzergruppen im Vordergrund, zu denen folglich auch Ausbildungspendler gehören. Für die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs sind im NVP spezifische Anforderungen aufgestellt (vgl. Kap. VI-9).

Die zeitlichen und räumlichen Anforderungen an das Bedienungsangebot im Jedermann-Verkehr über alle öffentlichen Verkehrsmittel sind an fünf Standards ausgerichtet:

- Innerortslinien-Standard (ILS),
- Hauptlinien-Standard (HLS),
- Erschließungslinien-Standard (ELS),
- Grundversorgungs-Standard (GVS),
- Lückenschlüsse (LS).

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

In → **Anlage VI-1** sind die Vorgaben zu den Bedienzeiträumen und Taktungen der einzelnen Angebotsstandards je Verkehrstagsgruppe detailliert ausgewiesen.

Die → **Anlage VI-2** enthält eine Übersicht, über welche Bedienstandards die einzelnen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis künftig maßgebend verfügen werden.

Die Grenzen der Bedienzeiträume sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am zentralen Ort höherer Stufe bzw. am maßgebenden Verknüpfungspunkt bezieht, dito das Betriebsende auf die letzte Abfahrt von dort.

In Hinblick auf die Vorgaben zur Taktung darf zur

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

eine lediglich rhythmisierte Fahrtenfolge und Linienwegabweichung erlaubt sein. In solchen Fällen ist die Dichte an Abfahrten jedoch mindestens wie folgt einzuhalten:

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

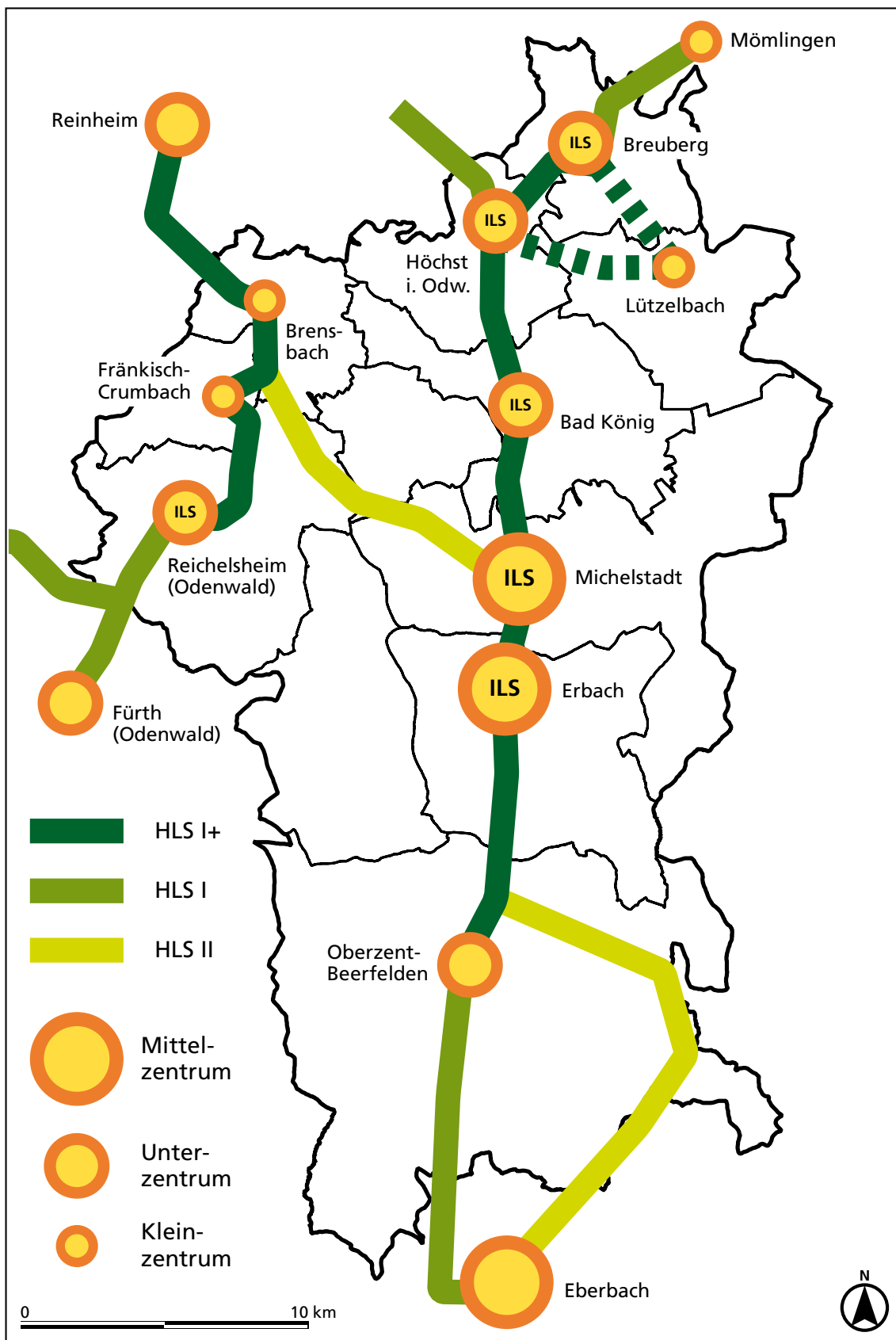


Abb. VI-5: Orte für Innerortslinien-Standard und Bedienkorridore für Hauptlinien-Standard
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

Innerortslinien-Standard (ILS)

Der Innerortslinien-Standard dient der inneren Erschließung der Kernstädte und Kernorte, also der Anbindung von Wohngebieten an die Innenstädte bzw. Ortskerne, an publikumswirksame Einrichtungen und an Versorgungsmöglichkeiten. Die Realisierung bzw. Aufrechterhaltung von *StadtBus*-, *CityBus* oder *OrtsBus*-Angeboten setzt angesichts der zu erwartenden Erlösunterdeckungen die finanzielle Beteiligung der nutznießenden Kommunen voraus.

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

Für die Kernstädte von Erbach und Michelstadt mitsamt den sie unmittelbar umgebenden Stadtteilen Dorf-Erbach, Steinbach und Stockheim bietet sich ein gemeinsames *CityBus*-System an, wie es bereits seit vielen Jahren mit den Linien 1 bis 4 existiert.

Wegen der Ausdehnung der Kurstadt Bad König und der demographischen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung ist grundsätzlich eine eigenständige kernstädtische Bedienung nach dem aufgestellten Innerortslinien-Standard sinnvoll. Obgleich ihres relativ hohen Fahrgastaufkommens wurde die vormalige *StadtBus*-Linie 7 mangels weiterer finanzieller Unterstützung durch die Stadt Bad König Ende 2015 ersatzlos eingestellt. Eine eventuelle Wiedereinführung ist nur zusammen mit der Stadt Bad König möglich.

Für die Stadtteile Breubergs sowie für die Kernorte von Höchst und Reichelsheim müssten im Fall einer Umsetzung adaptierte Bedienformen entwickelt werden.

Hauptlinien-Standard (HLS)

Der Hauptlinien-Standard wird in die Teilstandards „HLS I+“, „HLS I“ und „HLS II“ abgestuft. Der SPNV auf der Odenwaldbahn sowie der regionale und lokale Busverkehr tragen – im Mümlingtal ergänzend – zur Erfüllung dieser Teilstandards entlang der ausgewiesenen Korridore zur Verbindung der zentralen Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen bei (vgl. Abb. VI-5). Die Ausgestaltung des SPNV und des regionalen Busverkehrs erfolgt maßgebend durch den RMV als Aufgabenträgerorganisation.

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

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

Die Verbindung des Hauptortes und Kleinzentrums Lützel-Wiebelsbach der Gemeinde Lützelbach mit dem Unterzentrum und Bahnhof Höchst soll wechselseitig auf den Bedienkorridoren über Breuberg-Neustadt oder Lützelbach-Rimhorn wahrgenommen werden. In der Summe wird für Lützel-Wiebelsbach der Teilstandard „HLS I+“ erreicht.

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

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

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

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

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

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

Erschließungslinien-Standard (ELS)

Die angebotsseitige Ausgestaltung des Erschließungslinien-Standards obliegt dem Aufgabenträger Odenwaldkreis bzw. der OREG, da die Bedienung ausschließlich im lokalen Busverkehr erfolgt. Das Quellpotenzial soll bei mindestens 175 Einwohnern je Linienkilometer liegen (i. d. R. ohne Berücksichtigung der Einwohner der mittel- und unterzentralen Orte).

Folgende Bedienkorridore bzw. Abschnitte sind hierfür vorgesehen (vgl. Abb. VI-6):

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

Einw. je Linien-km (Einw. von Langenbrombach hälftig angesetzt, da nur teilweise erschlossen);

- Höchst – Lützelbach (Rimhorn, Breitenbrunn, Haingrund, Seckmauern): ca. 210 Einw. je Linien-km.

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

Grundversorgungs-Standard (GVS)

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

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

Für den Grundversorgungs-Standard sind nachfolgende Relationen ausgewiesen, wobei diejenigen Orte Nennung finden, für die die GVS-Bedienung zur Abdeckung des vorhandenen Quellpotenzials im Jedermann-Verkehr primär vorgesehen ist (vgl. Abb. VI-7):

- Brensbach – B.-Höllerbach (– H.-Hummetroth – Höchst; im Sinne eines kreisinternen Lückenschlusses): ca. 125 Einw. (bzw. ca. 75 Einw.) je Linien-km;
- Brensbach – B.-Wallbach – B.-Kilsbach – B.-Affhöllerbach: ca. 80 Einw. je Linien-km;
- Reichelsheim – R.-Klein-Gumpen – R.-Laudenau: ca. 100 Einw. je Linien-km;
- Reichelsheim – *Ostertal* (R.-Unter-Ostern, R.-Rohrbach, R.-Erzbach, R.-Ober-Ostern): ca. 70 Einw. je Linien-km;
- Höchst – H.-Dusenbach – Breuberg-Rai-Breitenbach – B.-Wald-Amorbach: ca. 100 Einw. je Linien-km;
- Höchst – H.-Pfirsichbach – H.-Annelsbach – H.-Forstel: ca. 35 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Etzen-Gesäß – B. K.-Nieder-Kinzig – B. K.-Mittel-Kinzig – B. K.-Ober-Kinzig – B. K.-Gumpersberg: ca. 160 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Fürstengrund: ca. 135 Einw. je Linien-km;
- Bad König – B. K.-Momart: ca. 65 Einw. je Linien-km;
- Bad König – Brombachtal (Langenbrombach, Kirchbrombach, Hembach, Böllstein, Birkert): ca. 110 Einw. je Linien-km (ohne Kirchbrombach, da primär ELS);
- Erbach – E.-Roßbach – E.-Elsbach – Mossautal-Hiltersklingen: ca. 40 Einw. je Linien-km;
- Erbach – E.-Erbuch – E.-Ernsbach: ca. 25 Einw. je Linien-km;
- Erbach – E.-Bullau: ca. 35 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Etzean: ca. 35 Einw. je Linien-km;

- Oberzent-Beerfelden – O.-Airlenbach – O.-Olfen: ca. 70 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Falken-Gesäß – O.-Finkenbach, O.-Ober-Hainbrunn / O.-Rothenberg – O.-Kortelshütte – Hirschhorn (Neckar): ca. 145 Einw. je Linien-km;
- Oberzent-Beerfelden – O.-Ober-Sensbach – O.-Unter-Sensbach – O.-Hebstahl – O.-Kailbach – O.-Schöllnbach – O.-Hesselbach: ca. 55 Einw. je Linien-km.

Lückenschlüsse (LS)

Lücken im ÖPNV-Netz zu Orten in benachbarten Landkreisen sollen beibehalten oder geschlossen werden (vgl. Abb. VI-7):

- Erbach / Michelstadt – Amorbach – Miltenberg (Landkreis Miltenberg; saisonaler Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen mit Produkt *NaTourBus*);
- (Höchst →) Höchst-Hassenroth – Otzberg-Hering – Otzberg-Lengfeld (Landkreis Darmstadt-Dieburg; ganzjähriger Freizeitverkehr an Wochenenden und Feiertagen mit bedarfsgesteuertem Produkt *BurgenBus*; setzt positives Ergebnis einer vorherigen Prüfung voraus);
- Erbach / Michelstadt – Mossautal – Gras-Ellenbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt *taxOMobil*);
- Oberzent – Affolterbach (Kreis Bergstraße; räumliche und zeitliche Ausdehnung der GVS-Bedienung mit Produkt *taxOMobil*).

Der ehemalige Lückenschluss der Linie 52 zwischen Oberzent-Schöllnbach und Eberbach-Friedrichsdorf (Rhein-Neckar-Kreis) entfällt, da auf der entsprechenden Relation nach den Festlegungen des vorliegenden Nahverkehrsplans kein Grundversorgungs-Standard mehr gilt.

Aus der thematischen Karte in Abb. VI-8 geht zusammenfassend hervor, welchen Bedienstandard für den Jedermann-Verkehr ein Stadt- bzw. Ortsteil hauptsächlich erhalten wird. Im Fall der Kernstädte von Erbach und Michelstadt ist in Hinblick auf die innere Erschließung der Innerortslinien-Standard (ILS) angegeben, obwohl diese Städte mit den Hauptlinien-Standards (HLS) sowohl an das übrige Kreisgebiet als auch über die Kreisgrenzen hinaus angebunden sind.

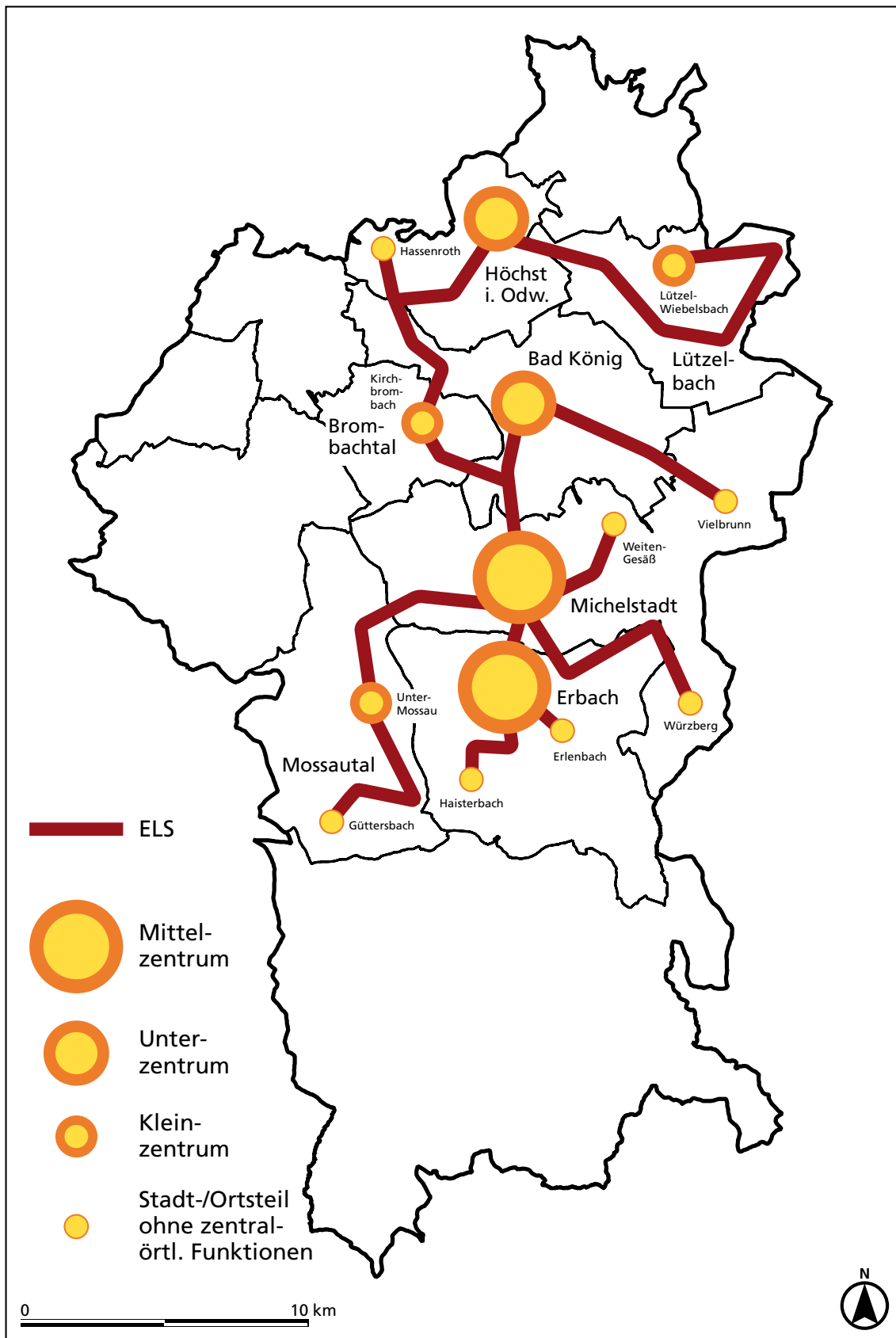


Abb. VI-6: Lokale Bedienkorridore für Erschließungslinien-Standard

[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

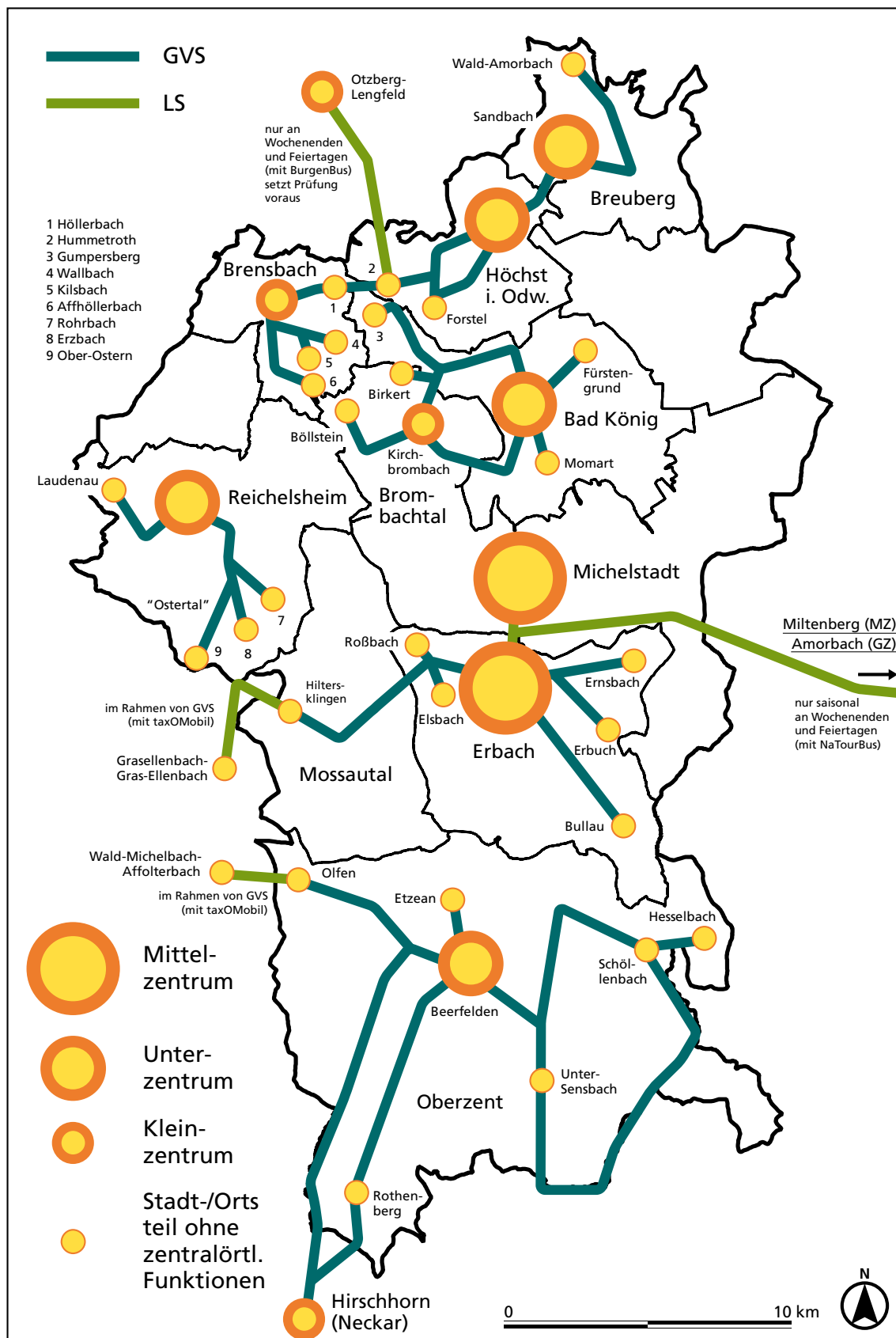


Abb. VI-7: Lokale Bedienkorridore für Grundversorgungs-Standard und Lückenschlüsse
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

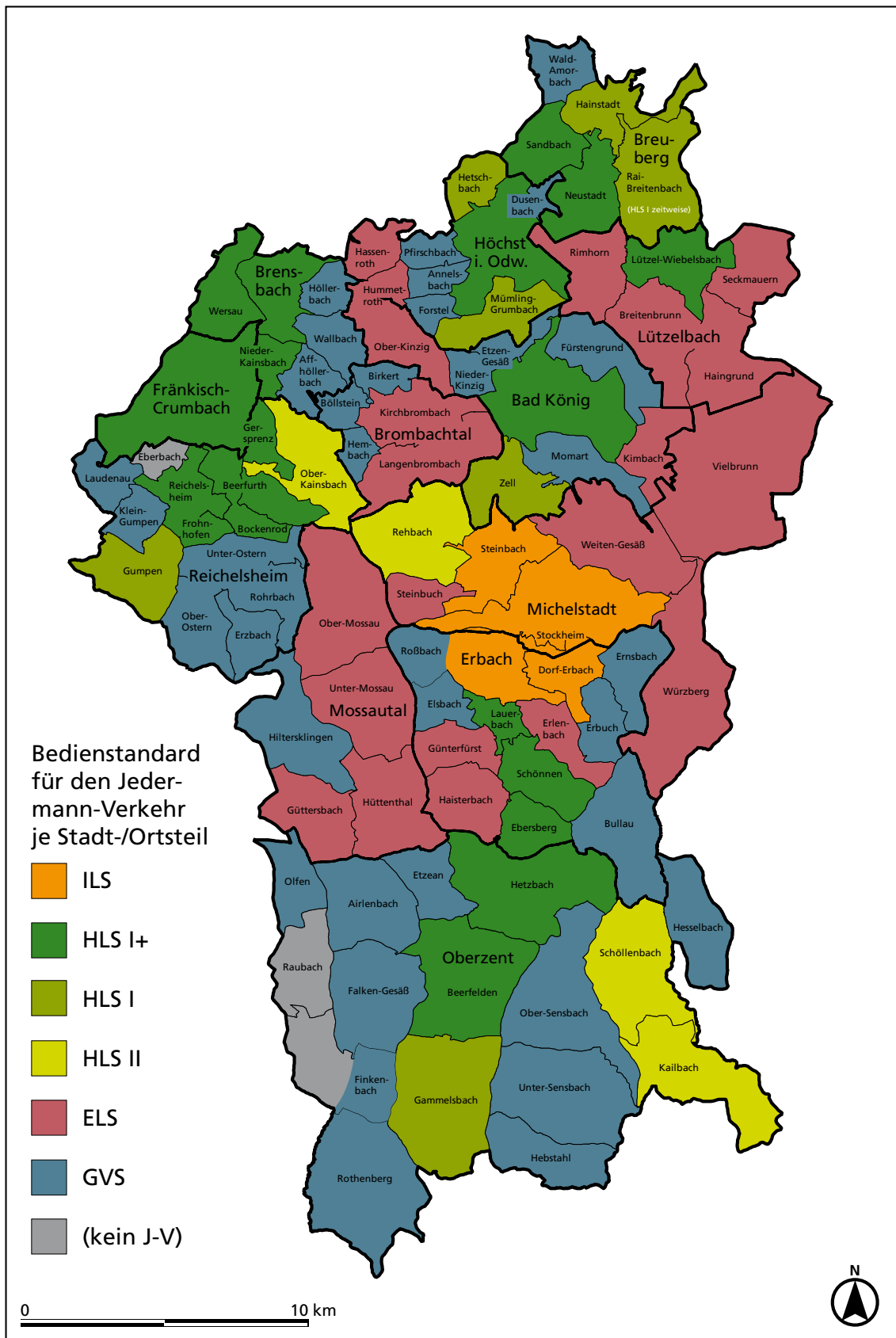


Abb. VI-8: Hauptsächlicher Bedienstandard für den Jedermann-Verkehr je Stadt- bzw. Ortsteil [eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

VI-8 Umsteigevorgänge

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

Für die Bedienung aller Stadt- und Ortsteile im ÖPNV gilt, dass jeweils ein Ort umsteigefrei im Umfang der korridorbezogenen Bedienstandards erreicht werden muss, der mindestens der nächsthöheren Zentralitätsstufe angehört (vgl. Tab. VI-4). Somit gilt für einen Stadt- bzw. Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen, dass ein zentraler Ort umsteigefrei erreichbar sein muss, der mindestens die Funktion eines Kleinzentrums erfüllt (Bemerkung „oder höher“ in Spaltenüberschrift in Tab. VI-4; dito von Kleinzentrum zu Unterzentrum, von Unterzentrum zu Mittelzentrum).

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

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

In der Praxis wird die weit überwiegende Zahl an nachgefragten Fahrten im Jedermann-Verkehr mit weniger Umsteigevorgängen auskommen, als in Tab. VI-4 als Grenzwerte angegeben sind.

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

Tab. VI-4: Maximale Umsteigevorgänge bei Fahrten zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufe

[eigene Darstellung]

VI-9 Gesonderte Anforderungen an die Bedienung im Ausbildungsverkehr

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

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

VI-9.1 Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung

Die Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG)¹² enthalten.

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

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

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

Unabhängig von den genannten Entfernungen kann eine Beförderung als notwendig anerkannt werden, falls der Schulweg eine besondere Gefahr für die Sicherheit und die Gesundheit der Schüler bedeutet oder ein Schüler den Schulweg aufgrund einer Behinderung nicht ohne Benutzung öffentlicher oder privater Verkehrsmittel zurücklegen kann [vgl. § 161 Abs. 2 HSchG].

Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet unter Berücksichtigung der zumutbaren Bedingungen, der Interessen des Gesamtverkehrs und des Grundsatzes der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit über die Beförderungsart. Die Schüler haben Vorrangig öffentli-

¹² in der Fassung vom 30. Juni 2017 (GVBl. S. 150)

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

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

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

Die Notwendigkeit für die Übernahme der Beförderungskosten durch den Träger der Schülerbeförderung ergibt sich für den Besuch

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

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

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

Alle aufgeführten Regelungen gelten auch für Ersatzschulen [vgl. § 161 Abs. 10 HSchG].

VI-9.2 Bildungspolitische Zielsetzungen

In Übereinstimmung mit der Schulentwicklungsplanung ist es eine strategische Zielsetzung des Odenwaldkreises, ein allgemein zugängliches und gutes Bildungsangebot für alle Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Darunter fällt u. a., dass

- die Standorte der weiterführenden Schulen aus dem gesamten Kreisgebiet erreichbar sind;
- den Schulen eine flexible Unterrichtsgestaltung ermöglicht wird;
- Betreuungsangebote und ganztägige Unterrichtsangebote genutzt werden können;
- private Abhol- und Bringdienste (sog. „Eltern-Taxi“) unterbleiben können.

Zur Erreichung dieser Zielsetzungen wird im Rahmen von Schülerbeförderungsstandards ein Netz von Verbindungen mit dem SPNV und dem straßengebundenen ÖPNV bereitgestellt, die für jede Schule An- und Abfahrten in einem Zeitkorridor vorsehen.

VI-9.3 Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen auf die Umsetzung der Anforderungen an die Schülerbeförderung im ÖPNV

Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen im Allgemeinen

Es besteht ein kausaler Zusammenhang zwischen schulpolitischen Entscheidungen sowohl des Landesgesetzgebers (Hessisches Schulgesetz) als auch des Kreises als Schulträger auf der einen Seite und der Schülerbeförderung bzw. dem Anspruch der Eltern auf Übernahme der Wegekosten auf der anderen Seite. Der Anspruch auf Kostenübernahme wird irrtümlicherweise oftmals mit der punktgenauen Vorhaltung eines gesondert zugeschnittenen Fahrtenangebotes gleichgesetzt.

Die verkehrswirtschaftlichen Folgewirkungen schulpolitischer Beschlüsse bleiben dabei unbeachtet und führen dazu, dass kostenintensive Verkehrsangebote initiiert werden müssen, um erweiterte Einzugsbereiche von Schulstandorten zu bedienen. Dies betrifft auch die Festlegung von Schulbezirksgrenzen für Vorklassen an Grund- und Förderschulen, deren Einzugsbereiche sich von den jenen der jeweiligen Grundschulen oftmals unterscheiden.

Der freie Zugang zu allen Bildungsangeboten erfordert insbesondere in den Landkreisen des ländlichen Raumes die Schaffung entsprechender Beförderungsangebote. Ein Verweis darauf, dass die Kosten einer Individualbeförderung mit dem privaten PKW der Eltern nach entsprechender Prüfung ggf. erstattet werden, wird vielfach als ein Zugangshemmnis zur Chancengleichheit in der Bildung verstanden. Vor dem Hintergrund des Wettbewerbs um Standortqualitäten ggü. Kreisen im direkten Umland von Großstädten, die sowohl über eine hohe Schuldichte als auch über ein engmaschiges ÖPNV-Netz mit hohen Taktungen verfügen, wäre ein solcher Verweis in ländlichen Räumen wie dem Odenwaldkreis zudem nicht zielführend.

Im Einzelfall wird es dennoch unumgänglich sein, die Bestimmungen des § 161 Abs. 4 HSchG strikt anzuwenden, wenn der Einsatz eines Fahrzeuges wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Folgende Regelungen des Landesgesetzgebers wirken sich unmittelbar auf die Kosten Seite im ÖPNV aus:

Die freie Schulwahl mit Eintritt in die Mittelstufe und die Ausdifferenzierung in verschiedene Schulformen (u. a. in integrierte und kooperative Gesamtschulen) führten zu neuen Verflechtungen im Ausbildungsverkehr, die sich zum Teil sogar gegenläufig zur üblichen Lastrichtung bewegen. Für diese Schülerverkehre konnten neue Fahrtenangebote im ÖPNV häufig nur mit hohem finanziellem Aufwand eingerichtet werden. Im Endeffekt kam und kommt es dadurch nicht nur zu einer Verlagerung bzw. zu einer räumlichen Umorientierung von Schulpendlern, sondern auch dazu, dass Schüler, die zuvor eine Schule am Wohnort besucht hätten, zu Fahrschülern wurden bzw. werden und Anspruch auf eine Übernahme der Beförderungskosten haben. Dieser Prozess ist nicht abgeschlossen und stellt auch in Zukunft weitere Herausforderungen an die Planung und die Finanzierung des lokalen straßengebundenen ÖPNV.

Die Nachmittagsbetreuung an Grundschulen erfordert zusätzliche Fahrten im ÖPNV für den Heimweg. Ansonsten könnten viele Schüler und Eltern diese erweiterte schulische Betreuung nicht wahrnehmen.

Die Schülerbeförderung im Odenwaldkreis findet generell nach dem veröffentlichten Fahrplan statt. Sonderfahrten aufgrund abweichendem Unterrichtsbeginn bzw. -ende (z. B. wegen Hitzefrei, Ferienbeginn) sind nicht vorgesehen.

Auswirkungen von Entscheidungen des Schulträgers im Besonderen

In der Vergangenheit standen die Erreichbarkeit und die Anfahrbarkeit der Schulen mit Kraftomnibussen nicht im vordergründigen Blickfeld des Schulträgers. Dies führte u. a. dazu, dass

- an einem Schulstandort Grundschule und Mittelstufenschule räumlich getrennt liegen (z. B. in Bad König oder in Reichelsheim);
- Grundschüler innerhalb einer Kernstadt zeitaufwändig auf mehrere Standorten zu verteilen sind (Schule am Treppenweg bzw. Astrid-Lindgren-Schule in Erbach, Stadtschule bzw. Schule am Hollerbusch in Michelstadt);
- Schulen nur über enge Innerortslagen angefahren werden können (Grundschule in Bad König, Stadtschule in Michelstadt, Oberzentschule in Oberzent-Beerfelden);
- Schulen nur zeitraubend über Erschließungsstraßen durch Wohngebiete zu erreichen sind (Carl-Weyprecht-Schule in Bad König, Georg-Ackermann-Schule in Breu-berg-Rai-Breitenbach, Astrid-Lindgren-Schule in Erbach);
- Schulen direkt an Hauptverkehrsstraßen gelegen sind und somit mit unsicheren Schulwegen verbunden sind (Schule am Treppenweg in Erbach an der B 45);
- zusätzliche Umsteigepunkte für den Ausbildungsverkehr außerhalb von zentralen Busbahnhöfen geschaffen werden müssen (in Bad König);
- Räume für Unterrichtszwecke (temporär oder dauerhaft) angemietet werden, die verkehrsmäßig ungünstig zu erschließen sind (z. B. Brückenschule in Erbach).

Veränderungen bei den Schulbezirksgrenzen und somit bei den Einzugsbereichen von Grundschulen führen dann zu zusätzlichen Betriebskosten im ÖPNV, wenn davon Fahr-schüler betroffen sind. Wird aufgrund des demographischen Wandels z. B. eine kleine, dezentral gelegene Grundschule aufgelöst, müssen die Grundschulkinder in deren vor-maligen Einzugsbereich zwangsläufig zu einem zentraleren Grundschulstandort beför-dert werden.

VI-9.4 Kurzstreckenbeförderungen

Schüler haben nur dann einen Anspruch auf Übernahme der Kosten einer notwendigen Beförderung nach § 161 Abs. 1 HSchG, wenn die Wegstrecke zwischen Wohnung und Schule bei Grundschulern mehr als 2 km, bei Schülern weiterführender Schulen (bis ein-schließlich der zehnten Jahrgangsstufe) mehr als 3 km beträgt.

Für die in → **Anlage VI-3** enthaltenen Quelle-Ziel-Relationen wird es vom Odenwald-kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV weiterhin als sinnvoll angesehen, dass (Vollzeit-) Schüler mit kürzeren Wegstrecken zwischen Wohn- und Schulort eine Zeitkarte des Aus-bildungsverkehrs durch den Odenwaldkreis in seiner Funktion als Schulwegkostenträger erhalten, obwohl ein gesetzlicher Erstattungsanspruch nicht in allen Fällen vorliegt.

Maßgebende Gründe für diese Maßnahme sind, dass

- ein tatsächlicher Schulweg zu gefährlich ist, um diesen fußläufig oder mit dem Fahrrad zurückzulegen;

- der administrative Aufwand zur Abgrenzung der Anspruchsberechtigung durch eine metergenaue Vermessung des Schulweges als zu aufwändig erachtet wird und unter Umständen zu Streitfällen führt;
- ein zusätzliches Erstattungsverfahren eingeführt werden müsste;
- dadurch keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen (Schüler wohnen am Linienweg);
- im Rahmen der Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen somit auch keine zusätzlichen Kosten entstehen;
- der Aufwand für den Fahrkartenvertrieb durch das Fahrpersonal umgangen wird, wenn Schüler als Selbstzahler den Bus nutzen, wodurch Verspätungen entstehen;
- eine verstärkte Inanspruchnahme von Elterntaxis entfällt, was zu einer Verbesserung der gesamtverkehrlichen Situation an den Schulen führt.

Da es sich formal um eine freiwillige Leistung des Schulwegkostenträgers handelt, wenn die gesetzliche Entfernung für eine Anspruchsberechtigung unterschritten wird, ist im Nahverkehrsplan festzulegen, ob diese Verfahrensweise beibehalten werden soll.

Bei einem eventuellen Verzicht auf die freiwillige Leistung der Kurzstreckenbeförderungen entstehen für den Odenwaldkreis faktisch keine Einsparungen. Die ausfallenden Fahrgelderträge müssten stattdessen durch höhere Betriebskostenzuschüsse kompensiert werden, während Betriebskosteneinsparungen allenfalls in marginaler Größenordnung zu erwarten sind.

Als ein Sonderfall der Kurzstreckenbeförderung gilt die Bereitstellung von Ab- und Zubringerfahrten im straßengebundenen ÖPNV zwischen dem Bahnhof Michelstadt und dem Gymnasium Michelstadt. Befördert werden vor allem Schuleinpendler aus dem nördlichen Kreisgebiet („Unterzent“), die Michelstadt mit den Zügen der Odenwaldbahn aus Richtung Höchst erreichen. Bei der Rückfahrt sind unbedingt Zubringerfahrten zum Zug notwendig, um die Zugabfahrt rechtzeitig zu erreichen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg werden Abbringerfahrten auch morgens für erforderlich gehalten. Die dafür notwendigen Fahrzeuge sind über die morgendlichen Schulfahrten aus dem Umland vorhanden. Im Falle ihrer Abbestellung entstünden wiederum keine Einsparungen, da diese Leistungen ohne Mehraufwand in die Fahrzeugumlaufpläne zu integrieren sind.

VI-9.5 Bedienungsumfang nach Schultyp

In Abhängigkeit vom Schultyp und dessen spezifischen Anforderungen sind die in Tab. VI-5 zu den maßgebenden Schulstunden angegebenen Anfahrten bzw. Heimfahrten für die Schüler in den ÖPNV-relevanten Einzugsbereichen der Schulen vorzuhalten. Außerdem ist die Anzahl der maximal zulässigen Umsteigevorgänge zwischen Wohnort und Schule mit vorgegeben. Für Mittelstufenschulen sind aufgrund der ggü. Grundschulen deutlich erweiterten Einzugsbereiche mancher Schulen bis zu zwei Umstiege zulässig, sofern es sich nicht um die vom Wohnort nächstgelegene Schule handelt.

Angebotsmerkmal	Zeitfenster Schulbeginn bzw. -schluss ¹	Grundschulen	Mittelstufenschulen	Oberstufenschulen
Anfahrten (morgens)				
1. Stunde	07:30 – 08:00 Uhr	X	X	X
2. Stunde	08:15 – 08:45 Uhr	X	(X) ²	-
Rückfahrten (mittags)				
5. Stunde	11:55 – 12:25 Uhr	X	(X) ²	-
6. Stunde	12:45 – 13:15 Uhr	X	X	X
Rückfahrten (nachmittags)				
8. Stunde ³	14:55 – 15:40 Uhr	-	X	X
10. Stunde ³	16:30 – 17:15 Uhr	-	-	X
maximal zulässige Umstiege		0 ⁴	2	2
¹ Zeiten sind anhand des Konzeptes zur Schulzeitenstaffelung zwischen Schulen abgestimmt. ² Diese Vorgabe kann im erweiterten Einzugsbereich von Gesamtschulen bzw. anderer Mittelstufenschulen de facto nicht durchgehend gewährleistet werden. ³ Die Zählung der Schulstunden kann am Nachmittag bei einzelnen Schulen abweichen. Hier wird von einer Mittagspause nach der 6. Stunde von 45 bis 60 Minuten ausgegangen. Erst danach wird weitergezählt. Wenn Schulen unmittelbar nach der 6. Stunde eine 7. Stunde anschließen, fallen die Rückfahrmöglichkeiten nominell auf das Ende der 9. bzw. 11. Stunde. ⁴ In Ausnahmefällen ist ein Umstieg an einem geschützten Umsteigepunkt zulässig.				

Tab. VI-5: Bedienungsumfang im ÖPNV nach Schultypen

[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 32]

Bedienungsraster bei Grundschulen

Aufgrund der geringen Inanspruchnahme des Fahrtenangebotes nach der 4. Stunde wurde diese Anforderung für Grundschulen zum Schuljahresbeginn 2012/13 aufgegeben. Als Ausgleich ist eine Einbindung der Grundschulen in die Nachmittagsbedienung vorgesehen. Damit wird einem wachsenden Bedürfnis aufgrund der in Erweiterung befindlichen Betreuungsangebote entsprochen.

Während die Grundschulen an den zentralen Schulstandorten (Bad König, Oberzent-Beerfelden, Breuberg-Rai-Breitenbach, Erbach, Höchst i. Odw., Michelstadt, Reichels-

heim) i. d. R. mit in die bestehenden Verbindungen der Mittelstufen- bzw. Sekundarschulen einbezogen werden können (Heimfahrten nach der 8. Stunde zwischen 15:00 und 15:30 Uhr), liegen diese Fahrmöglichkeiten für diejenigen Grundschulen, die an singulären Standorten ohne weiterführende Schulen angesiedelt sind, häufig zu spät. Diese dezentralen Grundschulstandorte mit Fahrschülern im straßengebundenen ÖPNV sind Bad König-Zell, Brombachtal-Kirchbrombach, Fränkisch-Crumbach, Lützelbach-Lützel-Wiebelsbach, Lützelbach-Seckmauern, Michelstadt-Steinbach, Michelstadt-Vielbrunn, Mosautal-Hüttenthal, Reichelsheim-Beerfurth, Oberzent-Rothenberg und Oberzent-Untersensbach. Diese Grundschulen erhalten bei Bedarf ein zusätzliches Fahrtenangebot im Zeitfenster zwischen 14:15 und 15:00 Uhr. Die genauen Zeitlagen sind gemeinsam mit den Schulen unter Berücksichtigung der betrieblichen Anforderungen zu erarbeiten, die sich aus der Bedienung der benachbarten weiterführenden Schulstandorte ergeben.

VI-9.6 Räumliche Bedienungsstandards zu/von Schulen

In diesem Unterkapitel wird dargestellt, auf welchen Relationen zwischen den Wohn- und den Schulorten ein ÖPNV-Angebot nach den hier definierten Bedienungsstandards vorzusehen ist. Bei der Festlegung der Einzugsbereiche der Schulen mit Relevanz für den ÖPNV sind auf der Fachebene folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von mindestens einer „zuständigen Schule“ eines jeden Schultyps zu den Schultypen bzw. Schulstufen Grundschule, Gesamtschule (Mittelstufenschule), Gymnasium bzw. gymnasiale Oberstufe und Berufsschule;
- Berücksichtigung der erweiterten Einzugsbereiche der Mittelstufenschulen im Allgemeinen und der Gesamtschulen im Besonderen, letztere als Folge der schuldidaktischen Ausdifferenzierung in kooperative und integrierte Gesamtschulen;
- Bedienung des erweiterten Einzugsbereiches von Mittelstufenschulen mit vermindertem Angebotsstandard, da sich der erweiterte Einzugsbereich über jenen der „zuständigen Schule“ hinaus erstreckt;
- Berücksichtigung von historisch gewachsenen Verflechtungen und nennenswerten Verbindungen auch zu „nicht-zuständigen“ Schulen insbesondere dann, wenn die betreffenden Schulen in der Vergangenheit „zuständige“ Schulen waren und dort vormals eingeschulte Klassenstufen noch auf die Verbindung angewiesen sind (sog. „auslaufende Altfälle“);
- grundsätzlich keine Neueinrichtung von ÖPNV-Verbindungen zu „nicht-zuständigen“ Schulen, sofern dies nicht kostenneutral möglich sein sollte;
- Anbindung kleinerer Stadt- bzw. Ortsteile sowie außen liegender Wohnplätze im straßengebundenen ÖPNV erst ab einem bündelbaren Gesamtaufkommen von 10 Schülern je Schulstandort und bei Anfahrbarkeit der Siedlungslage durch Standardlinienbusse;
- ansonsten nach Einzelfallprüfung Suche nach alternativen Lösungen, z. B. durch pauschale Erstattung der Kosten für private PKW-Fahrten, Anbindung mittels Kleinbus im freigestellten Schülerverkehr oder durch Taxi bzw. Mietwagen.

Begründung für verminderte Bedienungsstandards im Ausbildungsverkehr

Der verminderte Angebotsstandard bezieht sich auf den erweiterten Einzugsbereich von

- Gesamtschulen,

- „nicht-zuständigen Schulen“ und
- Schulen außerhalb des Odenwaldkreises.

Aufgrund der Ausdifferenzierung in kooperative und integrierte Gesamtschulen haben sich deren Einzugsbereiche stark ausgedehnt. Bestand ursprünglich eine i. d. R. eindeutige „schulgeographische“ Zuordnung eines Wohnortes zur nächstgelegenen Gesamtschule, so gelten heute je nach Schulform – kooperativ oder integriert – mehrere Gesamtschulstandorte als „zuständige Schule“ im Sinne des Hessischen Schulgesetzes.

Die Einzugsbereiche überlappen sich vielfältig und haben mit den historisch gewachsen Nachfragestrukturen oftmals wenig gemein. Nur durch eine geschickte Vernetzung mit eng verzahnten und abgestimmten Umsteigeverbindungen ist es möglich, die komplexen Nachfrageströme zu/von weiterführenden Schulen im ÖPNV-System abzubilden. Für die Verbindungen aus dem erweiterten Einzugsbereich von Gesamtschulen, von „nicht-zuständigen Schulen“ und von Schulen außerhalb des Odenwaldkreises kann systembedingt – ohne unverhältnismäßig hohen Betriebsaufwand zu verursachen – nur ein Angebot auf der Basis eines leicht verminderten Angebotsstandards vorgesehen werden.

Dies bedeutet im Detail:

- Vorgabe der „Vollversorgung“ zur 1. bzw. nach der 6. und 8. Stunde;
- keine flächendeckenden Anfahrten zur 2. Stunde;
- keine flächendeckenden Abfahrten nach der 5. Stunde;
- Inkaufnahme von Wartezeiten bei Umsteigevorgängen mit Richtwert bei 15 Minuten bzw. mit Grenzwert bei 20 Minuten;
- am Nachmittag bei Schulen außerhalb des Odenwaldkreises, die nicht an der Schulzeitenabstimmung teilnehmen: Inkaufnahme längerer Wartezeiten zwischen Schulende und geeigneter Bus- bzw. Zugabfahrt, in Einzelfällen auch über dem Grenzwert für Wartezeiten nach Schulschluss liegend (bis zu ca. 60 Minuten).

Bedienungsstandards für den straßengebundenen ÖPNV zu/von Grundschulen

Die räumlichen Bedienungsstandards für den straßengebundenen ÖPNV zu/von den Grundschulen basieren auf den Grundschulbezirken gemäß dem letzten Schulentwicklungsplan (2007-2012), der Satzung über die Bildung von Schulbezirken für die Grundschulen des Odenwaldkreises (vom 17.12.2007) und ergänzend auf abweichenden Orientierungen aus einzelnen Stadt- bzw. Ortsteilen zu verschiedenen Grundschulstandorten (vgl. Abb. VI-9).

In ➔ **Anlage VI-4** sind die anzuwenden Bedienungsstandards zwischen den Wohnorten und den für den ÖPNV relevanten Grundschulstandorten aufgeschlüsselt.

Für alle Grundschulen mit Fahrschülern ist eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV mit vollem Angebotsstandard für die Beziehung zwischen Wohn- und Schulstandort erforderlich (rote Felder).

Eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV mit einem verminderten Angebotsstandard kommt nur in wenigen begründeten Einzelfällen vor (grüne Felder). Im Schuljahr 2017/2018 trifft dies wegen sehr geringer Schülerzahlen nur auf zwei Beförderungsrelationen innerhalb der Stadt Oberzent zu, nämlich von den Stadtteilen Hinterbach und Raubach zur Grundschule in Rothenberg (und zurück).

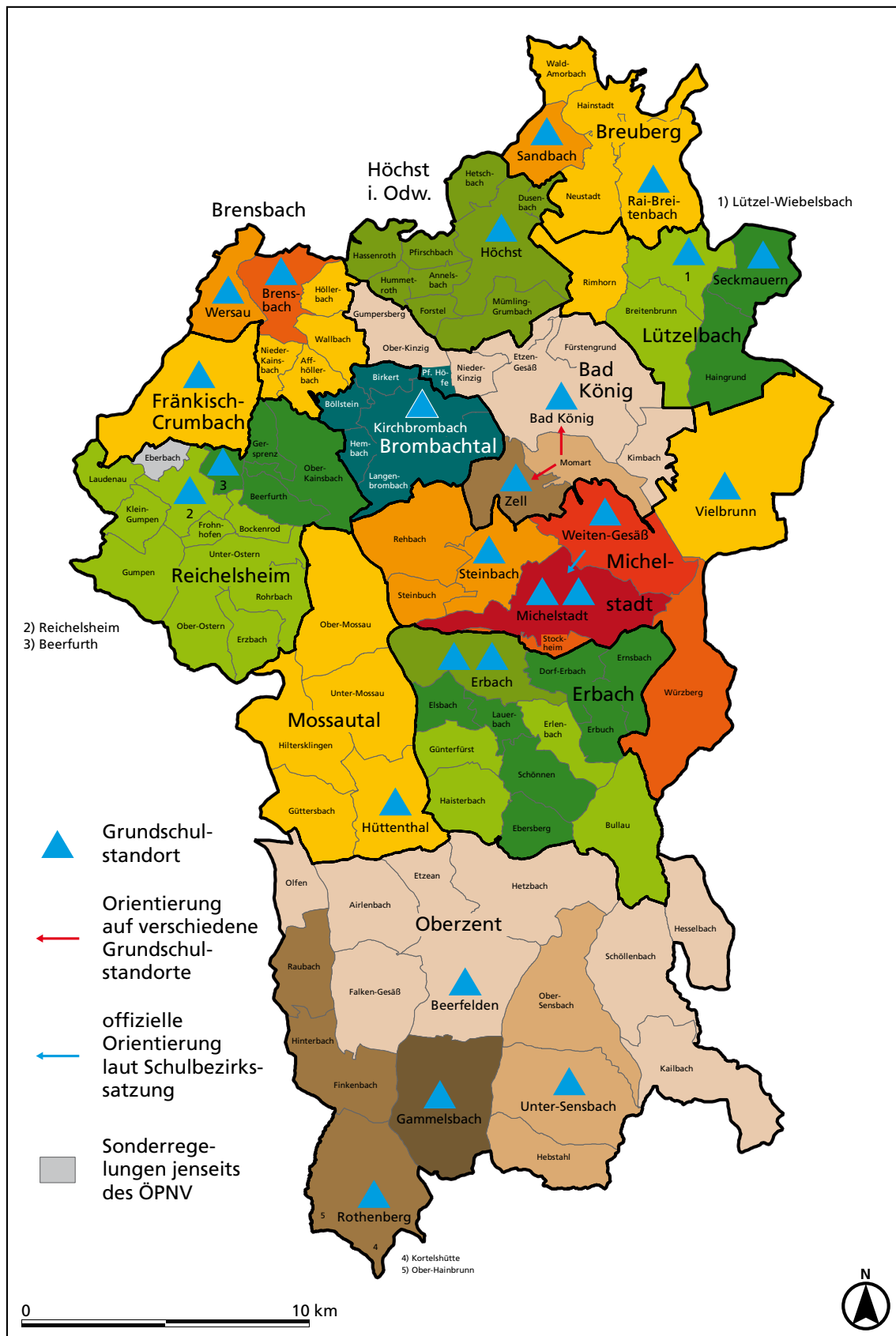


Abb. VI-9: Einzugsbereiche der Grundschulen als Grundlage für ÖPNV-Bediensungsstandards
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

Bedienungsstandards für den ÖPNV zu/von weiterführenden Schulen

Die räumlichen Bedienungsstandards zu/von den weiterführenden Schulen im Odenwaldkreis beziehen den gesamten ÖPNV ein, also neben dem regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV auch den SPNV auf der Odenwaldbahn.

Die Definition der Verbindungsstandards zwischen weiterführenden Schulen und deren jeweiligen Einzugsgebieten beruht auf den sich bisher herausgebildeten maßgebenden Nachfragestrukturen im Ausbildungsverkehr. Mit der Vorgabe räumlicher Bedienungsstandards für die Schülerbeförderung im ÖPNV wird das Recht auf die freie Schulwahl bei Mittel- und Oberstufe nicht angetastet.

Es wird nach zwei räumlichen Bedienungsstandards unterschieden:

- eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV ist mit vollem Angebotsstandard für die Beziehung zwischen Wohn- und Schulstandort erforderlich (rote Felder);
- eine Bedienung im straßengebundenen ÖPNV ist mit einem verminderten Angebotsstandard zugelassen (grüne Felder).

Eine Definition des vollen und des verminderten Angebotsstandards enthält Tab. VI-5 in Kapitel VI-9.5.

In → **Anlage VI-4** sind die anzuwendenden Bedienungsstandards zwischen den Wohnorten und den weiterführenden Schulstandorten tabellarisch aufgeführt. Darüber hinaus sind die räumlichen Ausdehnungen der Standards in thematischen Karten abgebildet in

- Abb. VI-10 für die Gesamtschulen (nur Mittelstufen) in Bad König, Oberzent-Beerfelden, Breuberg und Erbach;
- Abb. VI-11 für die vier weiterführenden Schulen in Michelstadt;
- Abb. VI-12 für die weiterführenden Schulen in Höchst und in Reichelsheim.

Die im Nahverkehrsplan 2012 formulierten besonderen Anforderungen für den Ausbildungsverkehr haben sich bewährt und werden in Bezug auf die neuen Bedienungsstandards im Wesentlichen übernommen [vgl. *OREG* und *NahverkehrsBeratung Südwest* 2012, S. 32 ff.]. Nachfolgend werden einzelne Punkte gesondert aufgegriffen und nochmals konkretisiert, des Weiteren wird auf Neuerungen hingewiesen.

Bei den räumlichen Einzugsgebieten der gymnasialen Oberstufen hat sich eine Dreiteilung des Kreisgebietes herausgebildet:

- Die Oberstufe an der Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim ist für die drei Gemeinden des Gersprenztals Brensbach, Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim zuständig (vgl. Abb. VI-12).
- Die Oberstufe an der Ernst-Göbel-Schule in Höchst deckt die Städte und Gemeinden in der „Unterzent“ ab. Diese sind im vorliegenden Bezug Bad König, Breuberg, Brombachtal, Höchst und Lützelbach (vgl. Abb. VI-12).
- Auf das Oberstufengymnasium in Michelstadt entfällt der räumlich größte Zuständigkeitsbereich. Dieser erstreckt sich auf Bad König, Brombachtal, Erbach, Michelstadt und Mossautal sowie auf die gesamte Stadt Oberzent (vormals Beerfelden, Hesseneck, Rothenberg und Sensbachtal; vgl. Abb. VI-11).
- Die Stadt- bzw. Gemeindegebiete Bad König und Brombachtal fallen in die Zuständigkeit sowohl der gymnasialen Oberstufe in Höchst als auch des Gymnasiums in Michelstadt. Diesen Schülern ermöglicht die OREG gleichwertige Verbindungen zu beiden Standorten.

Die räumliche Dreiteilung der Einzugsbereiche der Oberstufen hat auf die Schülerbeförderung im ÖPNV in den Einzugsgebieten der vorgelagerten Mittelstufenschulen einige Auswirkungen:

- Schüler aus den drei Gemeinden des Gersprenztals (Brensbach, Fränkisch-Crumbach und Reichelsheim) sind ebenso auf die Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim orientiert (vgl. Abb. VI-12).
- Schüler aus Erbach, Michelstadt, Mossautal und aus der Stadt Oberzent suchen vornehmlich die gymnasiale Mittelstufe in Michelstadt auf (vgl. Abb. VI-11);
- davon unberührt sind die Einzugsbereiche der anderen Mittelstufenschulen in Erbach und Michelstadt sowie die Gesamtschule in Oberzent-Beerfelden (vgl. Abb. VI-10 und Abb. VI-11);
- Schüler mit Wohnort in den Stadt- bzw. Ortsteilen von Bad König und Brombachtal sind primär auf die Carl-Weyprecht-Schule in Bad König ausgerichtet (vgl. Abb. VI-10), zum Teil auch auf die Ernst-Göbel-Schule in Höchst (vgl. Abb. VI-12);
- Schüler aus den Stadtteilen Breubergs und den Ortsteilen der Gemeinde Lützelbach gehen in erster Linie auf die Georg-Ackermann-Schule in Breuberg-Rai-Breitenbach (vgl. Abb. VI-10).

Aufgrund der nicht immer eindeutigen räumlichen Zuordnungen gibt es ergänzend dazu ÖPNV-Bedienungen mit verminderten Angebotsstandards:

- aus den gesamten Stadt- bzw. Gemeindegebieten Bad König und Brombachtal zum Gymnasium in Michelstadt (s. o. und vgl. Abb. VI-11);
- aus der Gemeinde Lützelbach zur Ernst-Göbel-Schule in Höchst (vgl. Abb. VI-12);
- über die Zuständigkeit der Oberstufe der Ernst-Göbel-Schule in Höchst für die gesamte „Unterzent“ werden alle Stadtteile Breubergs faktisch mit eingeschränktem Angebotsstandard bedient (aus Gründen einer einheitlichen Systematik ist dies weder in der Tabelle in → **Anlage VI-4** noch in der Karte in Abb. VI-12 zur Mittelstufe in Höchst farblich hinterlegt).

Eine Sonderstellung nimmt die Theodor-Litt-Realschule in Michelstadt ein. Aufgrund der dortigen berufsbezogenen Ausbildung nimmt diese Schule eine Sonderstellung unter den weiterführenden Schulen im Odenwaldkreis ein. Deren Besuch soll kreisweit möglich sein, weshalb dafür ein verminderter Angebotsstandard außerhalb des Stadtgebietes Michelstadt angesetzt ist (vgl. Abb. VI-11).

Unabhängig der explizit vorgesehen vollen oder verminderten räumlichen Angebotsstandards zu/von weiterführenden Schulen steht den Ausbildungspendlern das gesamte Regelangebot im SPNV auf der Odenwaldbahn und im straßengebundenen ÖPNV auf den regionalen und lokalen Bushauptlinien sowie auf den künftigen Erschließungslinien zur Verfügung. Dadurch ergebene sich für weitere Stadt- und Ortsteile de facto volle oder verminderte Angebotsstandards, ohne dass diese extra ausgewiesen sind.

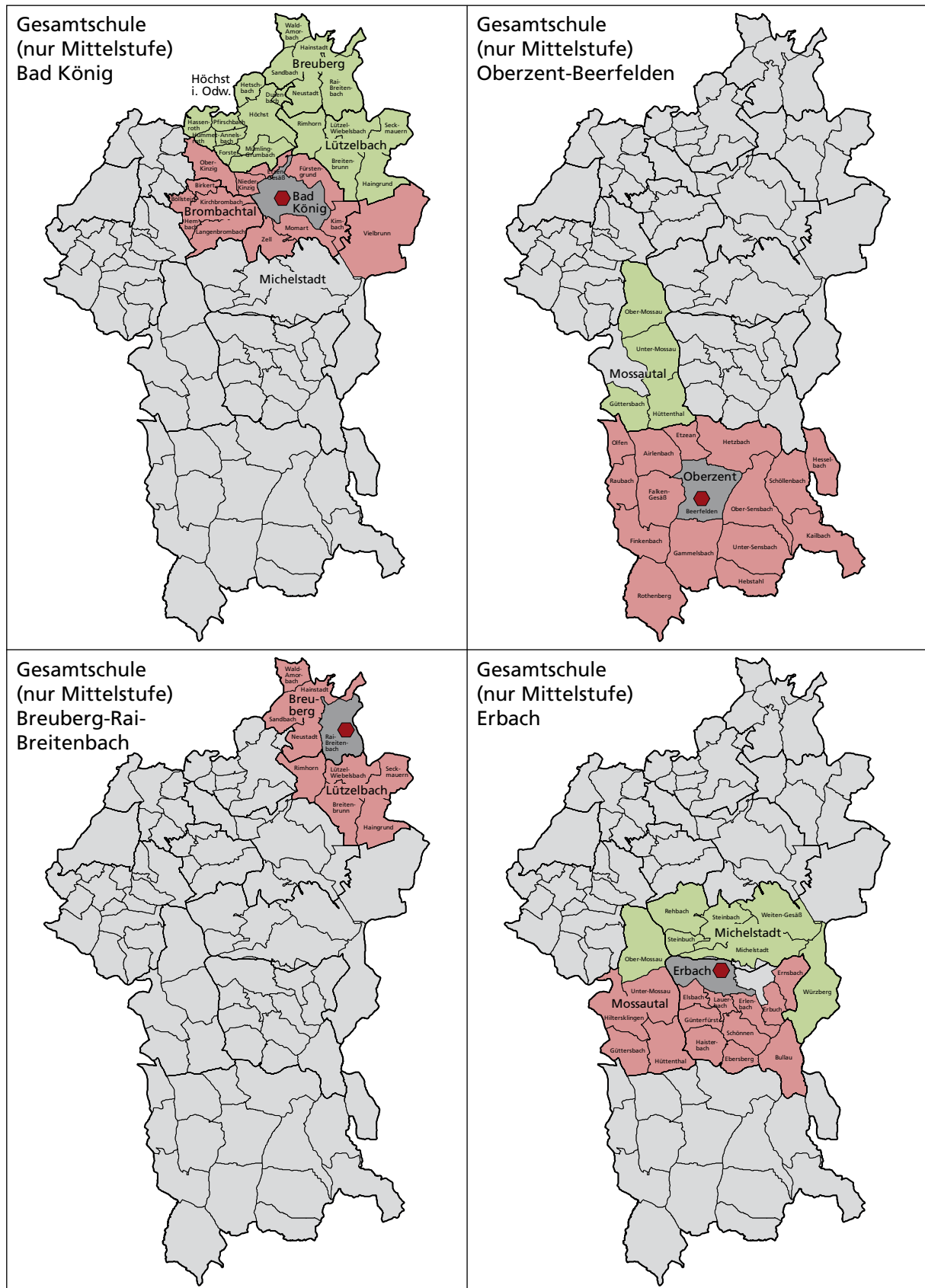


Abb. VI-10: Bedienungsstandards f. Gesamtschulen Bad König, O.-Beerfelden, Breuberg, Erbach
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

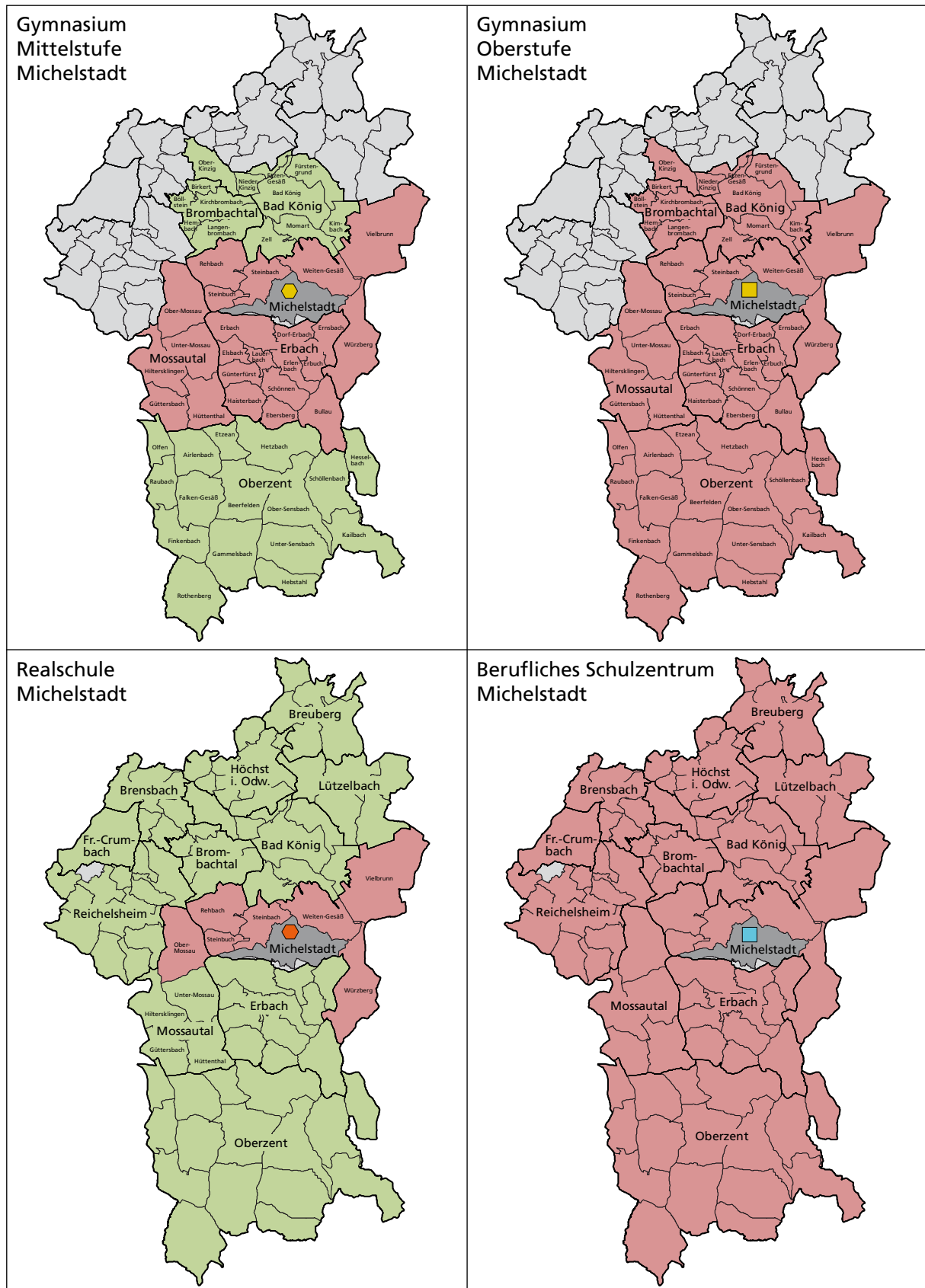


Abb. VI-11: Bedienstungsstandards für die weiterführenden Schulen in Michelstadt
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

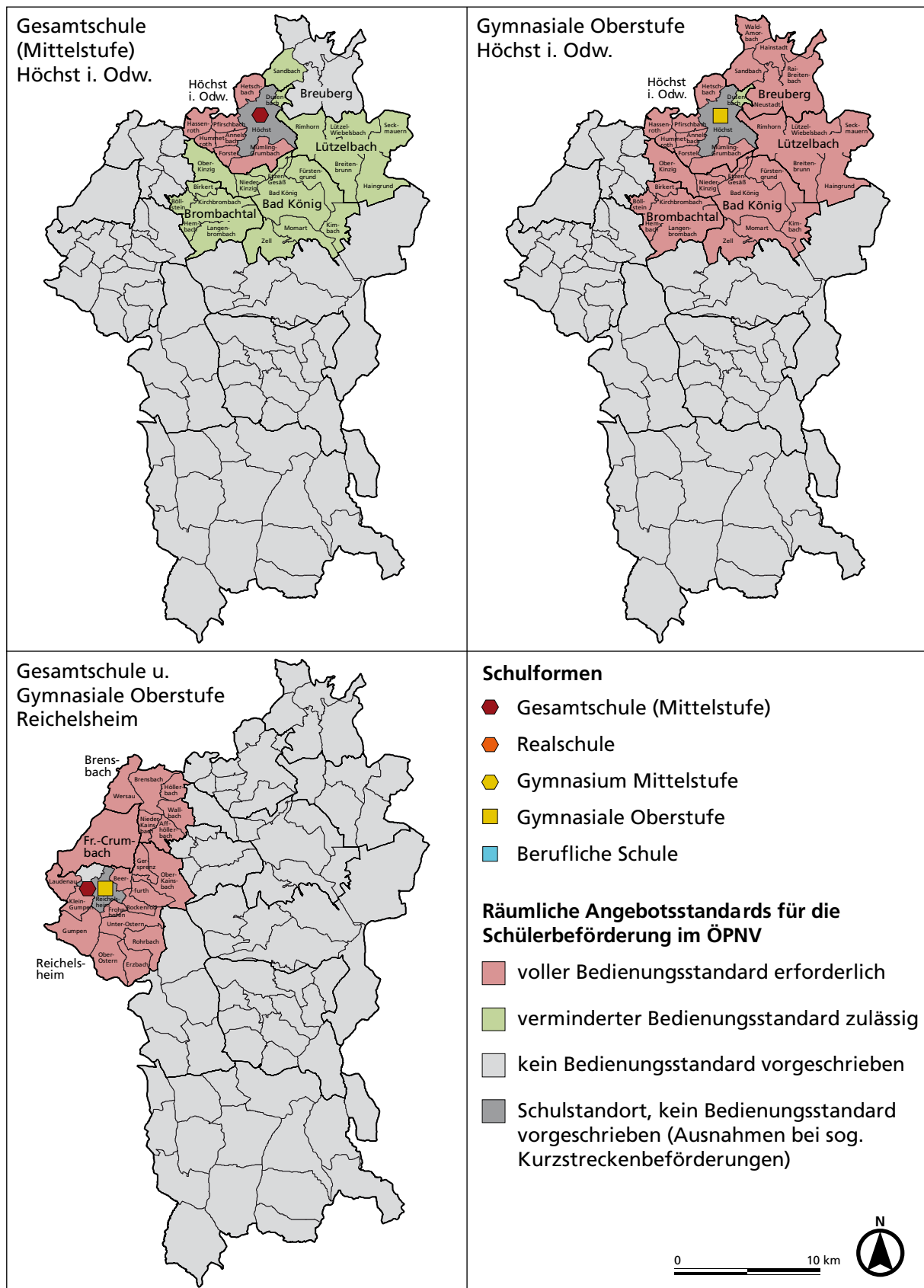


Abb. VI-12: Bedienungsstandards für die weiterführenden Schulen in Höchst und Reichelsheim
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG]

VI-9.7 Zulässige Warte- und Übergangszeiten

Unter Zugrundelegung einer pauschalen Wegezeit zwischen Klassenraum und Bushaltestelle von fünf Minuten werden die nachfolgenden Richt- und Grenzwerte für die zumutbaren Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Schulende festgelegt (vgl. Tab. VI-6). Der genannte Zeitbedarf von fünf Minuten für den Fußweg zwischen Klassenraum und Bushaltestelle ist in den angegebenen Wartezeiten nicht enthalten (bleibt separat).

Dabei soll kreisweit der Richtwert von 80 % der ankommenden bzw. abfahrenden (Bus-) Verbindungen eingehalten werden. Lediglich 20 % der (Bus-)Verbindungen dürfen den Richtwert bis zu dem als Grenzwert eingetragenen Betrag überschreiten. Eine Verringerung der zeitlichen Spielräume für die Ankünfte vor Unterrichtsbeginn bzw. für die Abfahrten nach Unterrichtsende führt zu erheblichen Mehrkosten. Wenn die vorhandenen Fahrzeuge nicht mehr flexibel und schulstandortübergreifend eingesetzt werden können, müssen zusätzliche Fahrzeuge und Fahrpersonale vorgehalten werden.

Die Einhaltung der vorgeschlagenen Richt- und Grenzwerte wurde anlässlich der Erstellung des Nahverkehrsplans 2007 detailliert überprüft. Im Ergebnis wurden die Vorgaben mit Ausnahme einzelner, geringfügiger Überschreitungen eingehalten (drei Fälle mit einer Überschreitung um jeweils nur eine Minute), deren Auflösung einen unverhältnismäßig hohen betrieblichen Aufwand erfordern würde.

Bei der genannten Überprüfung wurde zudem festgestellt, dass der entscheidende Engpass bei der Erfüllung der Wartezeitkriterien vor allem bei den Grundschulen zu finden ist, die abseits der zentralen Schulstandorte angesiedelt sind (Auflistung vgl. Kap. VI-9.3), wodurch die Koordination der Bedienung mit den benachbarten weiterführenden Schulen erschwert wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich an den Feststellungen aus dem Jahr 2007 keine nennenswerten Veränderungen ergeben haben.

Angebotsmerkmal	Grundschulen		Mittelstufenschulen		Oberstufen- u. Berufsschulen	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Aufteilung	80 %	20 %	80 %	20 %	80 %	20 %
Anfahrten (morgens)						
1. Stunde	15	25	20	30	25	35
2. Stunde	15	25	20	30	-	-
Rückfahrten (mittags)						
4. Stunde	10	15	-	-	-	-
5. Stunde	10	15	10	15	-	-
6. Stunde	10	15	10	15	10	20
Rückfahrten (nachmittags)						
8. Stunde	-	-	20	30	30	40
10. Stunde	-	-	-	-	30	40

Tab. VI-6: Maximale Wartezeiten vor bzw. nach den Unterrichtszeiten (ohne Wegezeiten)

[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 45]

VI-9.8 Abstimmung bzw. Staffelung der Schulzeiten

Zur Entzerrung der nachfrage- und angebotsseitigen Spitzenbelastungen im Ausbildungsverkehr ist eine Abstimmung bzw. eine Staffelung der Schulzeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten unerlässlich. Als zumutbares Zeitfenster wird dabei ein Schulanfang zwischen 07:30 Uhr und 08:00 Uhr angesehen. Der im Odenwaldkreis bereits erreichte diesbezüglich hohe Stand ist für die Zukunft unbedingt zu erhalten.

Aufgrund der freien und somit flexiblen Schulwahl mit Beginn der 5. Klasse ist es erforderlich, dass durch die Abstimmung der Schulzeiten kreisweit funktionierende Reiseketten angeboten werden. Durch eine entsprechende Vernetzung und Verknüpfung muss es möglich sein, von den weiterführenden Schulen im Kreiszentrum (Erbach, Michelstadt) das gesamte Kreisgebiet so zu erreichen, dass die Bedienungsstandards eingehalten werden.

Durch die erfolgte Ausdifferenzierung der Schullandschaft in integrierte und kooperative Gesamtschulen sind erweiterte Einzugsbereiche verschiedener Schulstandorte entstanden, die entsprechend abzudecken sind. Nur durch eine geschickte Vernetzung mit eng verzahnten und aufeinander abgestimmten Umsteigeverbindungen ist es möglich, diese komplexen Nachfrageströme im Ausbildungsverkehr im System der schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel abzubilden. Grundbedingung dafür ist allerdings, dass sich die Schulen an die zeitlichen Vorgaben halten, die sich aus dem Erfordernis zur Verzahnung ergeben.

Das Umsteigesystem funktioniert nur, wenn von den schulstandortverbindenden Buslinien an ausgewiesenen Verknüpfungspunkten auf das jeweilige, sich spinnennetzartig anschließende örtliche Fahrtenangebot umgestiegen werden kann. Nur so kann die flächendeckende Erreichbarkeit der verschiedenen Schulstandorte auch aus kleineren und abseits gelegenen Stadt- bzw. Ortsteilen sichergestellt werden.

In räumlichen und zeitlichen Randlagen (nach der 10. Stunde) kann dabei nicht immer auf unmittelbar vorhandene Fahrtenangebote zurückgegriffen werden, weshalb zusätzliche Angebote einzurichten sind. Hier ist eine Integration mit ohnehin vorzuhaltenden Fahrten für den Jedermann-Verkehr anzustreben (Taktfahrten auf Bushauptlinien, bedarfsgesteuerte Fahrten). Gerade in Tagesrandlagen – morgens vor 7 Uhr und nachmittags nach 17 Uhr – übernimmt das vertaktete Fahrtenangebot für den Jedermann-Verkehr auch wichtige Funktionen, um die verbleibende, disperse Nachfrage im Ausbildungsverkehr zu bedienen. Darunter sind zumeist Oberstufen- und Berufsschüler, auspendelnde Studierende an den Hochschulen der Oberzentren, Auszubildende in einem Betrieb innerhalb oder außerhalb des Odenwaldkreises oder Praktikanten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen schematisch die Funktionsweise und die zeitliche Verknüpfung der Fahrten hauptsächlich im straßengebundenen ÖPNV zur Schülerbeförderung zu/von den maßgebenden Schulstandorten mit Fahrschülern:

- morgendliche Schulbedienung mit Anfahrten zur 1. und 2. Stunde (vgl. Tab. VI-7);
- mittägliche Schulbedienung mit Abfahrten nach der 5. und 6. Stunde (vgl. Tab. VI-8);
- dito, mit Abfahrten nach der 8. und 10. Stunde (vgl. Tab. VI-9).

Bezüglich der Zeitangaben in den o. g. Tabellen sind jeweils die spätesten Ankünfte (morgens) bzw. die frühesten Abfahrten (mittags, nachmittags) ausgewiesen. An diese Zeiten für den Unterrichtsbeginn bzw. für das Unterrichtsende müssen sich die einzelnen Schulstandorte halten, damit die dargestellten Fahrtenkombinationen der Fahrzeuge umsetzbar sind.

Erbach	Mossautal- Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt- Steinbach	Oberzent- Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal- Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg- Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lüt- zel-Wiebselsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Anfahrten zur 1. Stunde												
07:25	← 07:20	← 07:10										
	07:30	← 07:00										
	07:35	← 07:05				07:05	← 06:50	← 06:35				
	07:35	← 06:45										
07:50						07:35	← 07:20					
											07:50	← 07:30
									07:55	← 07:45		
							07:55					
				07:55	← 07:30							
				07:55	← 07:40							
Anfahrten zur 2. Stunde												
08:10	← 08:25	← 08:15										
08:35												
						08:25		08:10				
											08:45	← 08:30
									08:40	← 08:30		
				08:45	← 08:25		08:40					
				08:45								
				Rothen- berg								
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Anfahrt aus dem (direkten) Einzugs- bereich d. Sekundarschule					hh:mm (fett, kursiv) (flächendeckende) Anfahrt zur Sekundarschule aus dem gesamten Verkehrsge- biet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen			hh:mm Anfahrt im Einzugs- bereich der Grund- schule			

Tab. VI-7: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. morgendlichen Schulbedienung
[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 46]

Erbach	Mossautal-Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Oberzent-Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal-Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg-Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lützel-Wiebsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Abfahrten nach der 5. Stunde												
					11:50							
11:55→12:15												
				12:30→12:45								
				bereits 6. Std.				12:00→12:25→12:35				
						12:15→12:30						
		12:10→12:20										
											12:25→12:30	
											12:25→12:35	
Abfahrten nach der 6. Stunde												
12:55→13:15												
								12:50→13:15→13:25				
		13:00→13:20										
		13:00→13:10						13:35→13:50				
		13:10→13:15					13:20					
											13:15→13:30	
											13:15→13:35	
		13:00→13:45										
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Abfahrt in den (direkten) Einzugsbereich der Sekundarschule				hh:mm (fett, kursiv) flächendeckende Abbringerfahrt von der Sekundarschule in das gesamte Verkehrsgebiet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen				hh:mm Abfahrt im Einzugsbereich der Grundschule			

Tab. VI-8: Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. mittäglichen Schulbedienung
[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 46]

Erbach	Mossautal-Hüttenthal	Michelstadt	Michelstadt-Steinbach	Oberzent-Beerfelden	O.-Rothenberg / O.-Unter-Sensbach	Bad König	Brombachtal-Kirchbrombach	Höchst i. Odw.	Breuberg-Rai-Breitenbach	Lützelbach-Lützel-Wiebselsbach	Reichelsheim	R.-Beerfurth / Fr.-Crumbach
Abfahrten nach der 8. Stunde												
15:05												
								15:05 → 15:30				
		15:20 → 15:45										
		15:20 → 15:30						15:50 → 16:10				
		15:20										
											15:25	
		15:45 → 16:25										
Abfahrten nach der 10. Stunde												
								16:50 → 17:10				
		16:50 → 17:15										
		16:50 → 17:15						17:30 → 17:45				
		17:45 → 18:25										
← Busfahrt	hh:mm (fett) (flächendeckende) Abfahrt in den (direkten) Einzugsbereich der Sekundarschule					hh:mm (fett, kursiv) flächendeckende Abbringerfahrt von der Sekundarschule in das gesamte Verkehrsgebiet, jedoch i. d. R. ohne Funktion für die örtlichen (Sekundar-)Schulen			hh:mm Abfahrt im Einzugsbereich der Grundschule (entfällt nachmittags)			

Tab. VI-9: Schematische Darstellung d. zeitl. Staffelung d. nachmittäglichen Schulbedienung
[eigene Darstellung; Angaben nach OREG und NahverkehrsBeratung Südwest 2012, S. 47]

Beispiele für Fahrtverknüpfungen im straßengebundenen ÖPNV

Ein Fahrzeug, das für die morgendliche Anfahrt zur ersten Stunde zur Grundschule in Mossautal-Hüttenthal um 07:50 Uhr zuständig ist, setzt im Anschluss die flächendeckende Anfahrt zur zweiten Stunde in Erbach (08:10 Uhr) und in Michelstadt (08:25 Uhr) fort (vgl. Tab. VI-7).

Nach Ende der fünften Stunde in Höchst fährt ein Fahrzeug um 12:00 Uhr nach Bad König, wo es Schüler mit Wohnort in der Gemeinde Brombachtal aufnimmt, die dort nach der fünften Stunde Schulschluss haben. Um 12:30 Uhr in Kirchbrombach angekommen, steht es für die Heimfahrten der Grundschüler aus Kirchbrombach zur Verfügung. Des

Weiteren wird damit auch die Verteilung der Schüler von den weiterführenden Schulen in Höchst und Bad König fortgesetzt. Eine analoge Fahrtenkette ist für das Fahrzeug vorgesehen, dass um 12:00 Uhr von Höchst über Breuberg-Rai-Breitenbach in die Gemeinde Lützelbach fährt, von wo es Schüler der Grundschule in Lützel-Wiebelsbach befördert (vgl. Tab. VI-8).

Nach der achten Stunde erfolgen flächendeckende Abfahrten um 15:05 Uhr von Erbach aus. Mindestens ein Fahrzeug fährt dabei über Michelstadt (15:20 Uhr), von wo aus es für eine Abfahrt nach der achten Stunde in Richtung Bad König eingesetzt wird. Die flächendeckenden Abfahrten nach der achten Stunde ab Bad König aus finden erst um 15:30 Uhr statt. In Höchst (15:50 Uhr) und in Breuberg-Rai-Breitenbach (16:10 Uhr) sind die Abfahrten dieses Fahrzeugs für die dortigen Schulen i. d. R. nicht mehr von Relevanz. Das Fahrzeug übernimmt jedoch Abbringerfunktionen von anderen Linien (in Höchst i. Odw. vom SPNV aus Richtung Darmstadt) bzw. erfüllt die Aufgabe der weiteren Erschließung der „Unterzent“ für die lang pendelnden Fahrschüler aus Michelstadt und Bad König (vgl. Tab. VI-9).

VI-9.9 Erschließung der Wohn- und Schulstandorte

Für die Wohnorte der Schüler gelten grundsätzlich die im allgemeinen Anforderungsprofil genannten Erschließungskriterien.

Die Schulstandorte sind über zusätzliche standortnahe Bushaltestellen zu erschließen, die von den entsprechenden schulrelevanten Busfahrten angefahren werden und die eine Einhaltung einer Fußwegezeit zwischen Klassenzimmer und Bushaltestelle von i. d. R. höchstens fünf Minuten ermöglichen sollen. Bei geringem Fahrgastaufkommen im schulrelevanten Verkehr (z. B. vereinzelte Schüler zu/von „nicht-zuständigen“ Schulen, Nachmittagsunterricht, Arbeitsgruppen, Unterrichtsschluss nach der 4. Stunde) ist bei weiterführenden Schulen auch ein Fußweg zu einer anderen Haltestelle am Schulort zumutbar, sofern der Grenzwert von 800 m eingehalten wird.

Bei einer Bedienung nach dem Muster „verminderter Angebotsstandard“ sind Fußwege zwischen Wohnort und Haltestelle im Rahmen der Zumutbarkeitsregelungen des Hessischen Schulgesetzes zulässig, also 2 km bei Grundschulen und 3 km bei weiterführenden Schulen.

VI-9.10 Einbeziehung des regionalen ÖPNV in die Schülerbeförderung

Die Angebote und Kapazitäten des regionalen Verkehrsangebotes auf Schiene und Straßen sind im Sinne einer sparsamen Mittelverwendung in die Erfüllung der Anforderungen der Schülerbeförderung weitestgehend mit einzubeziehen. Hierzu erfolgt eine Abstimmung mit den Aufgabenträgern des regionalen ÖPNV (RMV, VRN), um die Angebote im SPNV auf der Odenwaldbahn sowie im regionalen Busverkehr im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit – insbesondere in den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs – optimal einbinden zu können.

Obwohl der regionale ÖPNV nicht der unmittelbaren Zuständigkeit des Odenwaldkreises als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV unterliegt, sind die auf den vorangegangenen Seiten definierten Anforderungen an die Schülerbeförderung auch diejenigen Stadt- und Ortsteile im Odenwaldkreis zu erfüllen, die maßgeblich durch die Verkehrsmittel des regionalen ÖPNV erschlossen sind.

VI-10 Angebotskonzept

VI-10.1 Linienkonzeption

Der lokale Nahverkehrsplan behandelt originär die Linien des straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises bzw. in Regie der OREG. Die neue Linienkonzeption, die ab dem Fahrplanwechsel zum 15. Dezember 2019 zum Tragen kommt, ist in Tab. VI-10 stichwortartig erläutert. Die Linienführungen bzw. die Bediengebiete gehen hervor aus

- Abb. VI-13 für die regionalen und lokalen Bushauptlinien,
- Abb. VI-14 für die lokalen Erschließungslinien,
- Abb. VI-15 für die lokalen Buslinien des Ausbildungsverkehrs,
- Abb. VI-16 für die *taxOMobil*-Fahrten zum RMV-Tarif.

Das SPNV-Angebot auf der Odenwaldbahn ist nicht Gegenstand des vorliegenden lokalen Nahverkehrsplans, sondern des regionalen bzw. verbundweiten NVP des RMV. Dies betrifft ebenso den regionalen Busverkehr in federführender Aufgabenträgerschaft des RMV bzw. des VRN, auch wenn dessen Angebotskonzepte zwischen den regionalen und lokalen Aufgabenträgerorganisationen abgestimmt sind.

Linien-Nr.		Funktion/ Standard	Linienverlauf	konzeptionelle Änderungen
neu	alt			
1	1	ILS	Das Bediengebiet umfasst: - Kernstadt Erbach, - Kernstadt Michelstadt, - Erbach-Dorf-Erbach, - Michelstadt-Stockheim, - Michelstadt-Steinbach	-
2	2	ILS		-
3	3	ILS		-
4	4	ILS		-
5	34, 41, 43	ILS, ELS	M.-Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – E.-Erlenbach	Neukonzeption Korridor als <i>CityBus</i> -Linie
-	11	-	Reichelsheim – Fränkisch-Crumbach	Linie entfällt; Fahrten gehen auf Li. 12 über
12	12	SV	Reichelsheim – Fränkisch-Crumbach – Brensbach – OT Brensbach	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt; Aufnahme der Fahrten aus Linie 11
13	13	SV	Reichelsheim – <i>Kainsbachtal</i>	-
14	14	SV	Reichelsheim – <i>Ostertal</i> – Fürth-Weschnitz	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
15	15	SV	Reichelsheim – R.-Klein-Gumpen – R.-Laudenau – Lindenfels-Winterkasten	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt

Linien-Nr.		Funktion/ Standard	Linienverlauf	konzeptionelle Änderungen
neu	alt			
20	20	HLS I	Höchst – Breuberg – Mömlingen	Aufstockung: Spätbedien- ung Mo-Sa und Festbedienung an WE; Entfall <i>RufBus</i> an WE u. in OT von Breuberg
21	21	HLS I	Höchst – Breuberg – Lützelbach (Lützel-Wiebelsbach)	für zeitw. Aufstockung zur HVZ, Spätbed. Mo- Sa und Festbedienung an Wochenenden
22	22	Mo-Fr: HLS I Sa, So/Fei: ELS	Höchst – Lützelbach (alle OT)	Festbedienung an Sa im 2-h-Takt; <i>RufBus</i> an So/Fei für OT der Gem. Lützelbach verbleibt
-	23	-	Höchst – westliche OT Höchst- <i>Kinzigtal</i>	Linie inkl. <i>RufBus</i> ent- fällt; SV geht auf Linie 26 über
-	23 B	-	Otzberg – Höchst – Breuberg	Ersatz durch Linien 20, 21 u. 35; Lückenschluss an Sa, So/Fei bis Otz- berg-Lengfeld durch Linie 35 ist zu prüfen
24	20, 21, 24	SV	Höchst – Breuberg (alle OT)	neue Sammel-Linie für SV im Korridor
25	22	SV	Höchst – Lützelbach (alle OT) – Breuberg-Rai-Breitenbach	neue Sammel-Linie für SV im Korridor
26	23, 26	SV	Höchst – westl. OT von Höchst – <i>Kinzigtal</i> – Bad König; Höchst – Bad König (direkt)	neue Sammel-Linie für SV im Korridor inkl. Direktfahrten; <i>RufBus</i> auf Linie 26 entfällt
ERB-30	ERB-30	HLS II	Erbach – Michelstadt – Brensbach- Nieder-Kainsbach – Fränkisch Crumbach – Reichelsheim	- (regionale Buslinie)
31	31, 32	ELS	Erbach – Michelstadt – M.-Stein- buch – Mossautal (Ober-Mossau, Unter-Mossau, Hüttenthal, Güt- tersbach)	Neukonzeption für Gemeinde Mossautal; Studentakt Mo-Fr, teilw. als <i>RufBus</i>
32	31, 32, 33	SV	Michelstadt / Erbach – M.-Stein- buch / E.-Elsbach / E.-Marbach – Mossautal (alle OT)	neue Sammel-Linie für SV im Korridor; übrige Bedienung geht auf Linie 31 über
33	30	SV	M.-Rehbach – M.-Steinbach – Michelstadt – Erbach	- (Ergänzung Li. ERB-30)
34	34	ELS	(Michelstadt –) Erbach – E.-Gün- terfürst – E.-Haisterbach	Neukonzeption für südl. OT von Erbach; Studentakt Mo-Fr, teilw. als <i>RufBus</i>

Linien-Nr.		Funktion/ Standard	Linienverlauf	konzeptionelle Änderungen
neu	alt			
35	23, 35	ELS (LS)	(Erbach –) Michelstadt – Brombachthal – <i>Kinzigtal</i> – H.-Hassenroth (– Otzberg-Hering – O.-Lengfeld) – Höchst	Neukonzeption f. Gem. Brombachthal u. westl. OT v. Höchst: 1-h-Takt Mo-Fr in Festbed., <i>RufBus</i> u. Ziel Bad König entfallen; an Sa, So/Fei ggf. Lückenschluss bis Otzberg-Lengfeld
36	35	SV	Bad König – Bad K.-Zell – Brombachthal	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
37	26	SV	Bad König – <i>Kinzigtal</i> – Brombachthal	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
38	25	SV	Bad König – Bad K.-Zell – Bad K.-Momart	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
39	29	SV	Bad König – Bad K.-Fürstengrund	Busbedienung wird teilweise durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
40N	1240	LS	Erbach – Michelstadt – Amorbach – Weilbach – Miltenberg	wie bisher nur saisonal an Sa, So/Fei und Fahrradbeförderung
42	42	SV	Michelstadt – Erbach – E.-Erbuch / E.-Ernsbach	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
43	43	SV	Michelstadt – Erbach – E.-Erlenbach – E.-Bullau (– Bullauer Eutergrund)	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
44	28, 40, 41, 44	ELS	M.-Vielbrunn – Bad K.-Kimbach – Bad König – Michelstadt (– Erbach) – M.-Würzburg	Neukonzeption eines Durchmesserkorridors mit Festbedienung im Stundentakt Mo-Fr; Entfall <i>RufBus</i> Mo-Fr
48	48	SV	M.-Asselbrunn – M.-Steinbach – Michelstadt – Erbach	auch Bündelung SV-Verstärkerfahrten
50	50	HLS I+ HLS I	Michelstadt – Erbach – Oberzent-Beerfelden – Eberbach	Aufstockung d. Spät- u. Wochenendbedienung auf gesamter Relation, Sa im Stundentakt
50N	1540	HLS I	Michelstadt – Erbach – Oberzent-Beerfelden – Eberbach	Leistung der Linie 50, Vermarktung als Produkt <i>NaTourBus</i> mit Fahrradbeförderung
51	33, 51	SV	Oberzent-Beerfelden – O.-Etzean – Mossautal	Verlängerung in die Gemeinde Mossautal
53	53	SV	Oberzent-Beerfelden – O.-Untersensbach – O.-Schöllnbach (u. a.)	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
54	54	SV	Oberzent-Beerfelden – O.-Rothenberg / <i>Finkenbachthal</i> – Hirschhorn	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt

Linien-Nr.		Funktion/ Standard	Linienverlauf	konzeptionelle Änderungen
neu	alt			
55	55	SV	Oberzent-Beerfelden – O.-Airlenbach – O.-Olfen – Wald-Michelbach-Affolterbach	<i>RufBus</i> wird durch <i>taxOMobil</i> ersetzt
60	27	HLS I	Erbach – Michelstadt – Bad König Höchst – Breuberg	weiterhin nur Ergänzung zur Odenwaldbahn
VRN 665	VRN 665	HLS I	(Erbach –) Reichelsheim – Lindenfels – Lautertal – Bensheim	- (regionale Buslinie)
RMV 693	RMV 693	HLS I	Fürth – Reichelsheim – Fränkisch Crumbach – Brensbach – Groß Bieberau – Reinheim (– Darmstadt)	- (regionale Buslinie)
SV Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr				

Tab. VI-10: Angebotskonzeption für die lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis

[eigene Zusammenstellung]

Linienkonzeption für das Gersprenztal

Die Grundlast im Jedermann-Verkehr in den Gemeinden des Gersprenztals (Brensbach, Fränkisch Crumbach und Reichelsheim) sowie zu/von den benachbarten Netzknoten Erbach, Michelstadt, Bensheim, Fürth und Reinheim wird weiterhin durch die drei regionalen Bushauptlinien ERB-30, VRN 665 und RMV 693 erbracht.

Bei den lokalen Linien 12, 14 und 15 wird für den Jedermann-Verkehr die bisherige *RufBus*-Bedienung durch *taxOMobil*-Fahrten zum RMV-Tarif ersetzt. Die Ortsteile abseits der regionalen Buslinien, wie z. B. östlich von Brensbach, im Kainsbachtal und im Ostertal, erhalten für den Jedermann-Verkehr an Werktagen eine zweistündliche Anbindung durch das neue Produkt *taxOMobil*. Diesen Orten stehen zudem weiterhin fest bediente Fahrten mit Bus für den Ausbildungsverkehr zur Verfügung, darunter auch Zu- und Abbringerfahrten zu/von den o. g. regionalen Buslinien für diejenigen Schüler, die aus dem Gersprenztal in das Mümlingtal oder in die umliegenden Kreise auspendeln.

Linienkonzeption für die „Unterzent“

Die Bedienung der „Unterzent“, wie das Gebiet mit den Städten bzw. Gemeinden Bad König, Breuberg, Höchst und Lützelbach im lokalen Sprachgebrauch genannt wird, und der daran angrenzenden Gemeinde Mömlingen im Landkreis Miltenberg wird im lokalen straßengebundenen ÖPNV erheblich aufgestockt.

Die Hauptlinie 20 verkehrt künftig stündlich montags bis samstags in Festbedienung zwischen Höchst und Mömlingen. An Werktagen (Mo-Fr) wird die Bedienung in den Hauptverkehrszeiten (06 bis 09 Uhr und 15 bis 18 Uhr) zwischen Höchst und Breuberg durch die (ergänzende) Hauptlinie 21 auf einen Halbstundenrhythmus verdichtet. Die Hauptlinien 21 und 22 bedienen zusammen die Gemeinde Lützelbach und ermöglichen somit ebenfalls zwei Fahrten pro Stunde zwischen Höchst und Lützel-Wiebelsbach (abwechselnd über Breuberg-Neustadt und Lützelbach-Rimhorn).

Die Wochenendbedienung im unteren Mümlingtal wird wegen der hohen potenziellen und tatsächlichen Fahrgastnachfrage von einem *RufBus*-Betrieb auf eine Festbedienung (mit KOM) umgestellt und das Fahrtenangebot erkennbar angehoben. Lediglich die übrigen Ortsteile der Gemeinde Lützelbach werden an Sonn- und Feiertagen durch *RufBus* (Linie 22) von Höchst aus angefahren.

Im Gegenzug werden alle *RufBus*-Fahrten für den Jedermann-Verkehr eingestellt und durch *taxOMobil*-Fahrten zum RMV-Tarif ersetzt. Diese Umstellung betrifft vor allem die Breuberger Stadtteile Wald-Amorbach und Rai-Breitenbach (außerhalb der Bedienzeiten der Linie 21) sowie die Reha-Klinik bei Breuberg-Sandbach.

Die neue Erschließungslinie 35 fährt von Höchst über die Gemeinde Brombachtal nach Michelstadt. Die westlichen Höchster Ortsteile Hassenroth und Hummetroth sowie Teile des Kinzigtals erhalten damit an Werktagen (Mo-Fr) eine regelmäßige Festbedienung.

Die schulbezogenen Fahrten innerhalb der „Unterzent“ werden auf drei neue Linien (24, 25 und 26) korridorweise gebündelt, so dass das vertaktete Fahrtenangebot auf den drei Hauptlinien (20, 21, 22) auch besser kommuniziert werden kann.

Linienkonzeption für den Raum Erbach und Michelstadt

Im Umland von Erbach und Michelstadt wird die bisherige *RufBus*-Bedienung von Erlenbach, Weiten-Gesäß, Würzburg und Vielbrunn für den Jedermann-Verkehr angesichts der hohen Fahrgastnachfrage an Werktagen (Mo-Fr) durch eine vertaktete Festbedienung mit Linienbussen ersetzt.

Die Ortsteile der Gemeinde Mossautal (ohne Hiltersklingen) werden zu Zeiten und auf Abschnitten geringer Fahrgastnachfrage an Werktagen (Mo-Fr) auch weiterhin durch bedarfsgesteuerte *RufBus*-Fahrten auf der Linie 31 angebunden sein, wobei als Neuerung fest bediente Abfahrten in Erbach und Michelstadt zu definierten Zeiten mit regelmäßiger Nachfrage anzubieten sind. Die Ortsteile Mossautal-Hiltersklingen und Grassenbach-Gras-Ellenbach (Lückenschluss in den Kreis Bergstraße) werden durch das Produkt *taxOMobil* bedient. Eine analoge Angebotskonzeption zu Mossautal mit *RufBus* und mit fest bedienten Abfahrten in der Kernstadt Erbach soll ebenfalls bei den beiden südwestlichen Erbacher Stadtteilen Günterfürst und Haisterbach Anwendung finden.

Das Gebiet um Erbach und Michelstadt wird künftig durch zwei Durchmesserlinien (5, 44) und drei Radiallinien (31, 34, 35) bedient. Der Vorteil von Durchmesserlinien liegt darin, dass eine umsteigefreie Erreichbarkeit des (Doppel-)Zentrums Erbach und Michelstadt aus zwei entgegengesetzten Umlandrichtungen möglich ist. Die Fahrzeuge werden unmittelbar auf die entgegengesetzten Außenäste durchgebunden, wodurch Mehrfachbedienungen in den Kernstadtbereichen von Erbach und Michelstadt entfallen. Eine entsprechende Umsetzung steht an zwischen

- Michelstadt-Weiten-Gesäß und Erbach-Erlenbach (Linie 5),
- Michelstadt-Vielbrunn und Michelstadt-Würzburg (Linie 44; über Bad König).

Die Linie 35 von Höchst über Brombachtal nach Michelstadt kann bis nach Erbach durchgebunden werden, sofern hierfür bei Taktfahrten ausreichend Fahrzeugumlaufzeit zur Verfügung steht. Ansonsten ist in Michelstadt eine zeitnahe Umsteigemöglichkeit zu/von einer weiterführenden Taktlinie nach/aus Erbach herzustellen.

Auf den Erschließungslinien 5, 31, 34 und 44 hat an Schulwerktagen der Ausbildungsverkehr zwischen dem Doppelzentrum und seinem Umland Vorrang vor einem vertakte-

ten Angebot für den Jedermann-Verkehr, weshalb es morgens, mittags und nachmittags zu Taktabweichungen, verkürzten Fahrtwegen oder zu geänderten Fahrzeugeinsätzen kommt. An Wochenenden und an Feiertagen dürfen diese Erschließungslinien in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage auch als *RufBus* betrieben werden.

Das gemeinsame *CityBus*-System für Erbach und Michelstadt wird künftig um eine fünfte, im Stundentakt verkehrende Linie ergänzt, die neben ihrer Funktion als Stadt-Umland-Verbindung das Gesundheitszentrum Odenwald (Kreiskrankenhaus) in Erbach anbinden wird.

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

Linienkonzeption für die Oberzent

Das ÖPNV-Angebot für die Belange des Jedermann-Verkehrs abseits des südlichen Abschnittes der Odenwaldbahn Erbach – Oberzent-Hetzbach – O.-Schöllnbach – O.-Kailbach – Eberbach und abseits der Bushauptlinie 50 Michelstadt – Erbach – Oberzent-Beerfelden – Eberbach wird von *RufBus* auf *taxOMobil* (zum RMV-Tarif) umgestellt.

Das Angebot der Bushauptlinie 50 wird deutlich erweitert, in dem von Montag bis Samstag ganztags im Stundentakt über die gesamte Linienlänge gefahren wird. Zu den Hauptverkehrszeiten (06 bis 08 Uhr und 15 bis 18 Uhr) wird an Werktagen (Mo-Fr) zwischen Oberzent-Beerfelden und Michelstadt die Bedienung zu einem Halbstundentakt verdichtet. An Sonn- und Feiertagen ist ein 2-Stunden-Takt ausreichend. In der Saison von Anfang April bis Ende Oktober wird das Fahrtenangebot touristisch weiterhin zum *NaTourBus* (Linienbezeichnung „50N“) aufgewertet, indem ein Fahrradanhänger für Fahrgäste u. a. mit Fahrtziel Sensbacher Höhe oder Bikepark Beerfelden mitgeführt wird.

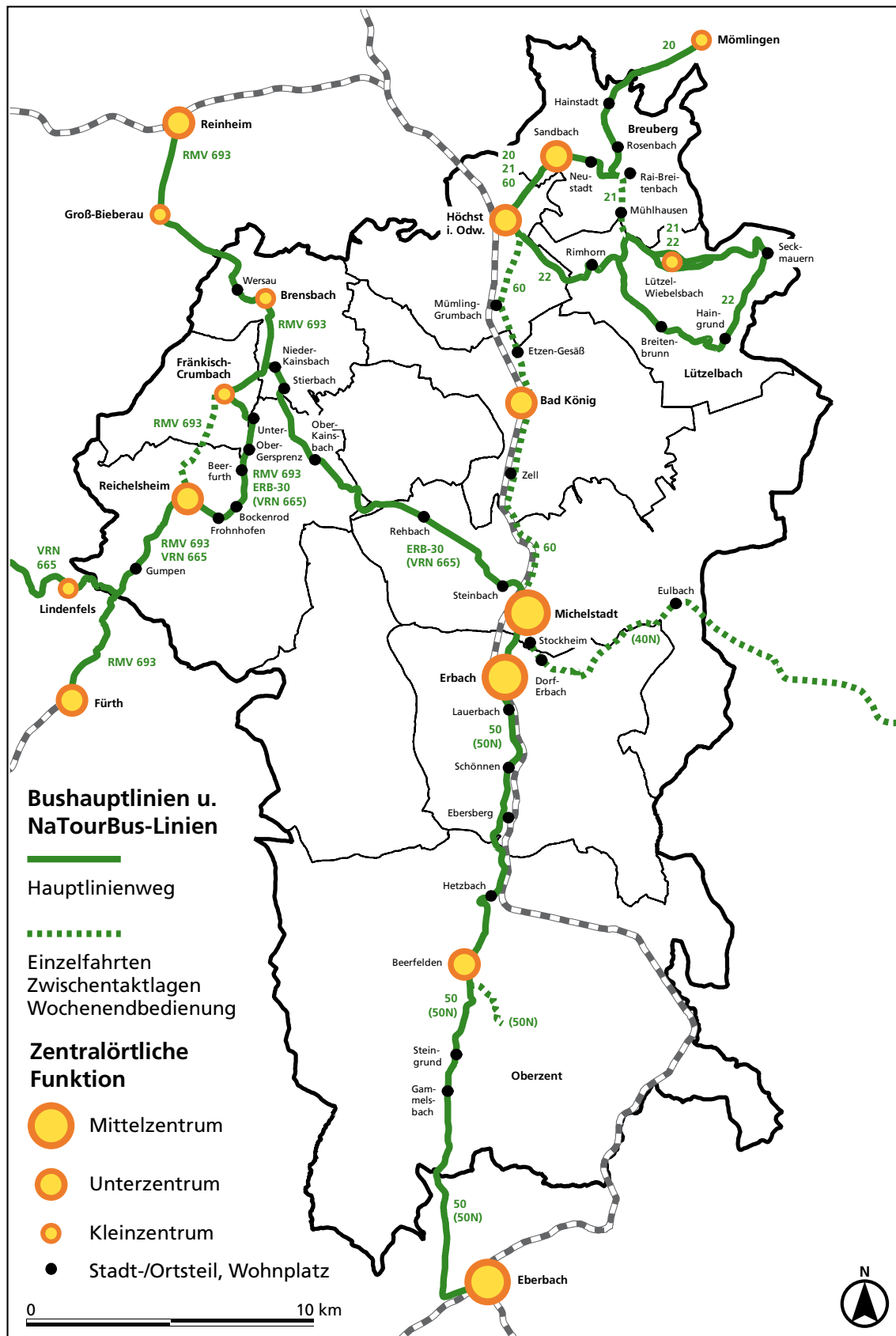


Abb. VI-13: Angebotskonzeption für regionale und lokale Bushauptlinien, NaTourBus-Linien
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG und BKG]

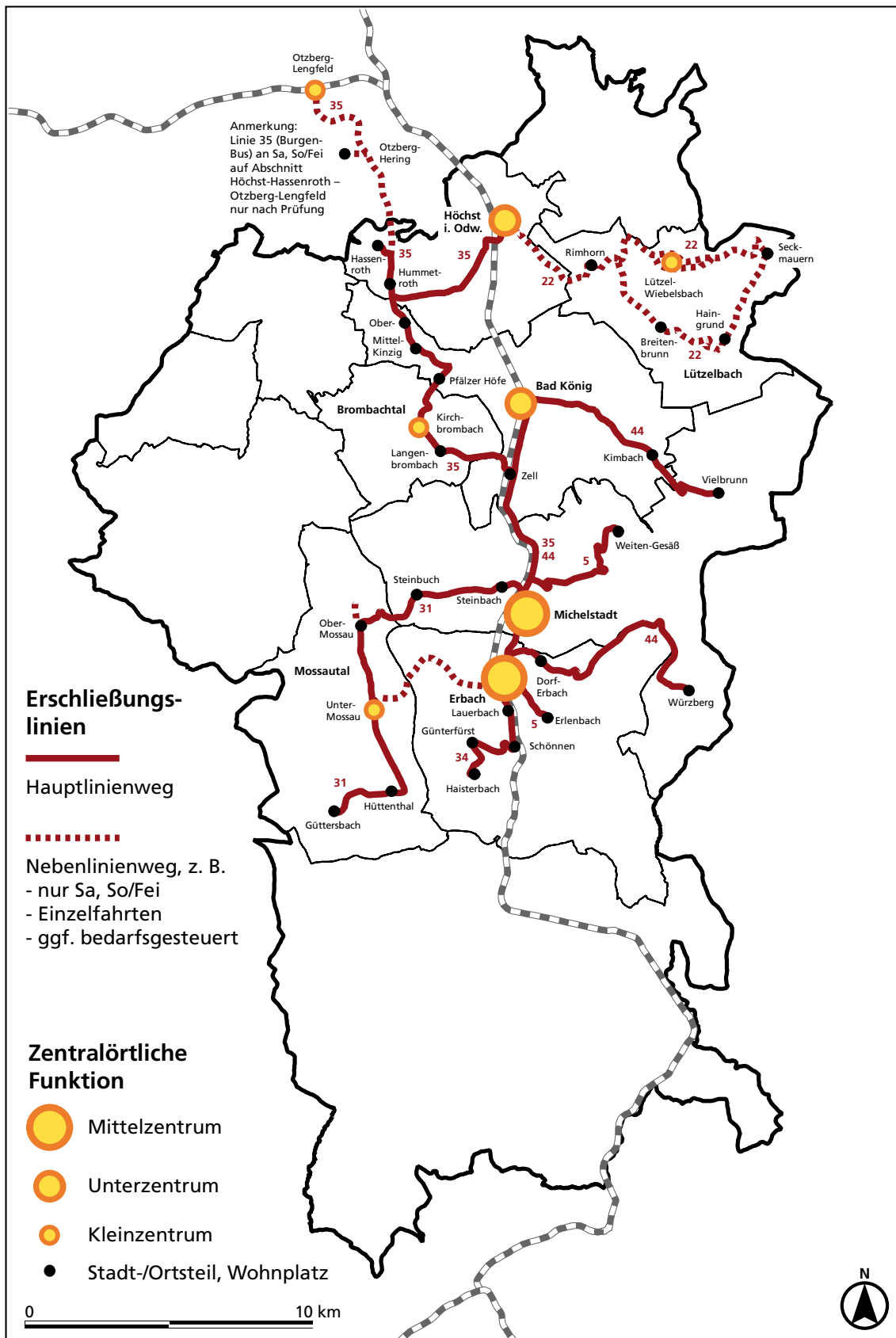


Abb. VI-14: Angebotskonzeption für die lokalen Erschließungslinien

[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG und BKG]

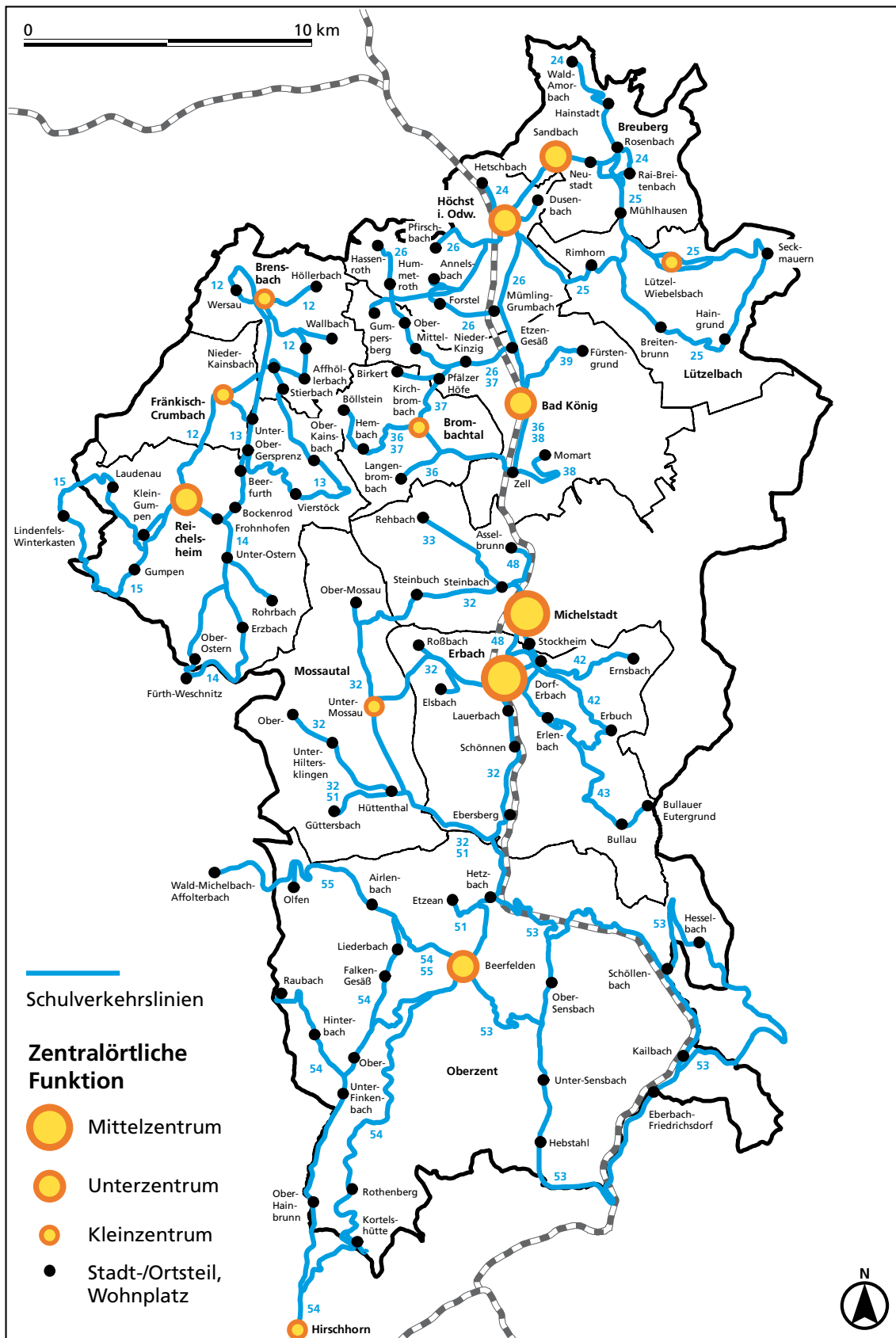


Abb. VI-15: Angebotskonzeption für die lokalen Buslinien des Ausbildungsverkehrs
[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG und BKG]

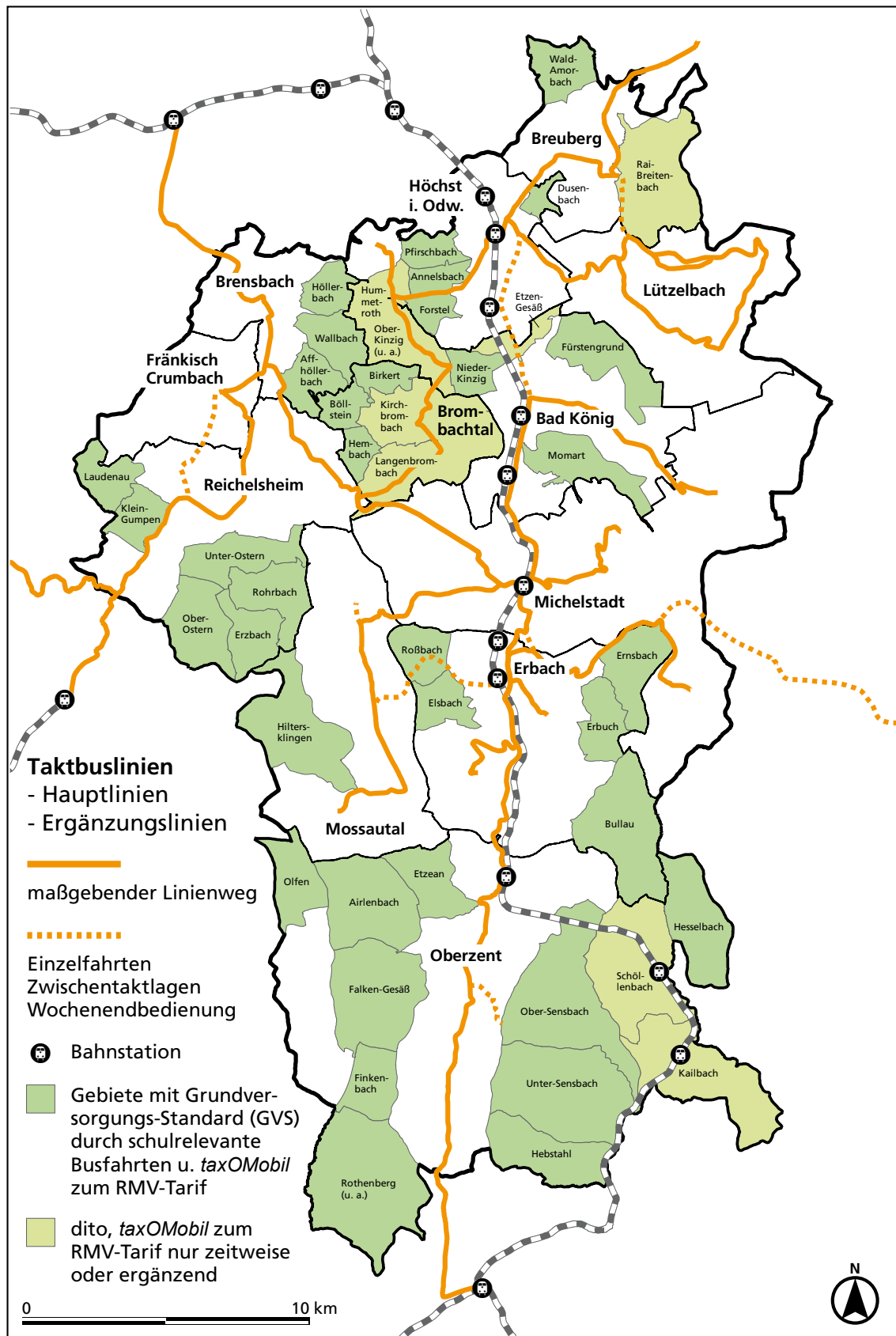


Abb. VI-16: Angebotskonzeption für Stadt-/Ortsteile mit taxOMobil zum RMV-Tarif

[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach HLBG und BKG]

VI-10.2 Verknüpfungskonzept

Für das Verkehrsgebiet des Odenwaldkreises (i. w. S.) sind maßgebende Verknüpfungspunkte ausgewiesen (vgl. Tab. VI-11), an denen Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV-Linien (SPNV, Bus) konzeptionell (fahrplanseitig) und hinsichtlich einer Anschlusssicherung vorgesehen sind. Vertaktete Umsteigeverbindungen im regionalen ÖPNV-Netz (SPNV, Bus) sowie zu/von regelmäßig verkehrenden lokalen Buslinien richten sich besonders an den Jedermann-Verkehr (vgl. Abb. IV-16). Im Ausbildungsverkehr gibt es neben den in Tab. VI-11 aufgeführten Verknüpfungspunkten zu besonderen Zeiten je nach Bedarf unter Umständen weitere dezentrale Umsteigepunkte, die vom konkreten Fahrplan und von den Einzugsgebieten der weiterführenden Schulen abhängig sind, weshalb diese Punkte nicht vollständig im Nahverkehrsplan Erwähnung finden.

An den Knotenpunkten sind die Umsteigezeiten so zu bemessen, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht überlang ausfallen. Diese dürfen in der Regel 10 Minuten nicht überschreiten. Die maximale Obergrenze liegt bei 15 Minuten. Bei besonders kurzen Umsteigezeiten sind die Fahrpläne im straßengebundenen ÖPNV so zu gestalten, dass geringfügige Verspätungen bei der Zubringerfahrt ohne nennenswerte Auswirkungen auf die Abbringerfahrt noch aufgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen werden sowohl zwischen den Linien des lokalen straßengebundenen ÖPNV (inkl. *taxO-Mobil*) als auch vom SPNV auf lokale Buslinien gewährleistet (vgl. Kap. VII-2.3).

Verknüpfungspunkt (Haltestelle)	Verknüpfte Linien	Funktion / Bemerkungen
Odenwaldkreis		
Bad König (Bf.)	RE/RB ↔ 44 RE/RB, 60 ↔ 26, 36, 37, 38, 39	Relation DA – M.-Vielbrunn Ausbildungsverkehr
Bad König-Zell (Café Orth)	60 ↔ 36, 38	Ausbildungsverkehr
Brensbach (Ortsmitte)	RMV 693 ↔ 12	Ausbildungsverkehr
Brensbach-Nieder-Kainsbach (B 38, Friedhof)	RMV 693 ↔ ERB-30 ↔ 12	Relation Reinheim – Erbach und Ausbildungsverkehr
Breuberg-Rai-Breitenbach (Schule)	21, 60 ↔ 24, 25	Ausbildungsverkehr
Erbach (Bf.)	RE/RB ↔ <i>CityBus</i> (1-5), 31, 34, 50 (50N)	Anm.: Linie ERB-30 fährt nicht über Erbach Bf.
(W.-v.-Siemens-Str.)	1,2 ↔ 3, 4	Umstiege im <i>CityBus</i> -System
Höchst i. Odw. (Bf.)	RB ↔ 20 ↔ 22 ↔ 35 RE/RB ↔ 21, 24, 25, 26, 60	„30er-Knoten“ (Taktknoten) Ausbildungsverkehr u. a.
Lützelbach-Seckmauern (versch.)	22 ↔ VAB 67	Relation Höchst – Wörth am Main – Klingenberg am Main
Michelstadt (Bf./ZOB)	RE/RB ↔ <i>CityBus</i> (1-5), ERB-30, 31, 35, 44, 50 35 ↔ andere Taktbuslinie RE/RB ↔ 40N ↔ 50N ↔ VRN 665	zentraler Umsteigeknoten Bahn/Bus und Bus/Bus nach/aus Erbach Innenstadt Freizeitverkehr

Verknüpfungspunkt (Haltestelle)	Verknüpfte Linien	Funktion / Bemerkungen
Michelstadt (Hallenbad)	Überland-Linien ↔ CityBus (1-5)	Umstieg für Stadt-Umland-Relationen
(Neutorstraße)	1,2 ↔ 3, 4	Umstiege im CityBus-System
Oberzent-Beerfelden (Gesamtschule, Markt)	50 ↔ 51, 53, 54, 55	Ausbildungsverkehr
Oberzent-Hetzbach (Bf.)	RB ↔ 50	-
Reichelsheim (Schwimmbad, Volksbank)	VRN 665 ↔ ERB-30, RMV 693 VRN 665, ERB-30, RMV 693 ↔ 12-15	richtungsbezogene Anschlüsse Ausbildungsverkehr
Reichelsheim-Bockenrod (B 38)	ERB-30, RMV 693 ↔ 13, 14	Ausbildungsverkehr
Benachbarte Kreise		
Mömlingen (LK MIL) (Schöne Aussicht)	20 ↔ VAB 55/VAB 68	Rel. Höchst – Aschaffenburg bzw. Obernburg/Elsenfeld
Wörth am Main (LK MIL) (Bf.)	RB 781 ↔ VAB 67	-
Miltenberg (LK MIL) (Bf.)	RE/RB 781 ↔ 40N	Freizeitverkehr
Amorbach (LK MIL) (Bf./B 47)	40N ↔ VRN 821	Freizeitverkehr
Eberbach (RNK) (Bf.)	50 ↔ S 1, RB ↔ RE 5 RB/50 (50N) ↔ VRN 821	„30er-Knoten“ (Taktknoten) Freizeitverkehr
Hirschhorn (Neckar) (Bf.)	54, taxOMobil ↔ S 1	-
Wald-Michelbach-Affolterbach (LK HP) (Abzw. Beerfelden)	55, taxOMobil ↔ VRN 681	für Verbindungen zwischen dem Odenwaldkreis (Ober- zent) und dem östlichen Teil des Kreises Bergstraße
Gras-Ellenbach-Grasellenbach (LK HP) (Nibelungenhalle)	taxOMobil ↔ VRN 667, VRN 681	
Fürth (LK HP) (Bf.)	RB 69 ↔ RMV 693	Rel. Gersprenztal – Weinheim
Reinheim (LK DA-DI) (Bf.)	RE/RB ↔ RMV 693	Rel. Gersprenztal – Darmstadt
Otzberg-Lengfeld (LK DA-DI) (Bf.)	RB ↔ BurgenBus (ggf. Li. 35)	Freizeitverkehr; vorbehaltlich Weiterbetrieb BurgenBus
Groß-Umstadt-Wiebelsbach (LK DA-DI) (Bf.)	RE/RB ↔ RE/RB	zw. RE- u. RB-Linien in/aus Ri. Erbach, Darmstadt u. Hanau
Erläuterungen		
Linie 1 ↔ Linie 2 ↔ Linie 3: Taktverknüpfungen zwischen den Linien 1, 2 und 3 Linie 1 ↔ Linie 2, Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 und 3 (und umgekehrt) Linie 1 ↔ Linie 2/Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 oder 3 (und umgekehrt) RB, RE: besondere Systematik auf der Odenwaldbahn, daher keine Liniennummern angegeben		

Tab. VI-11: Verknüpfungspunkte im Odenwaldkreis und angrenzenden Orten

[eigene Zusammenstellung]

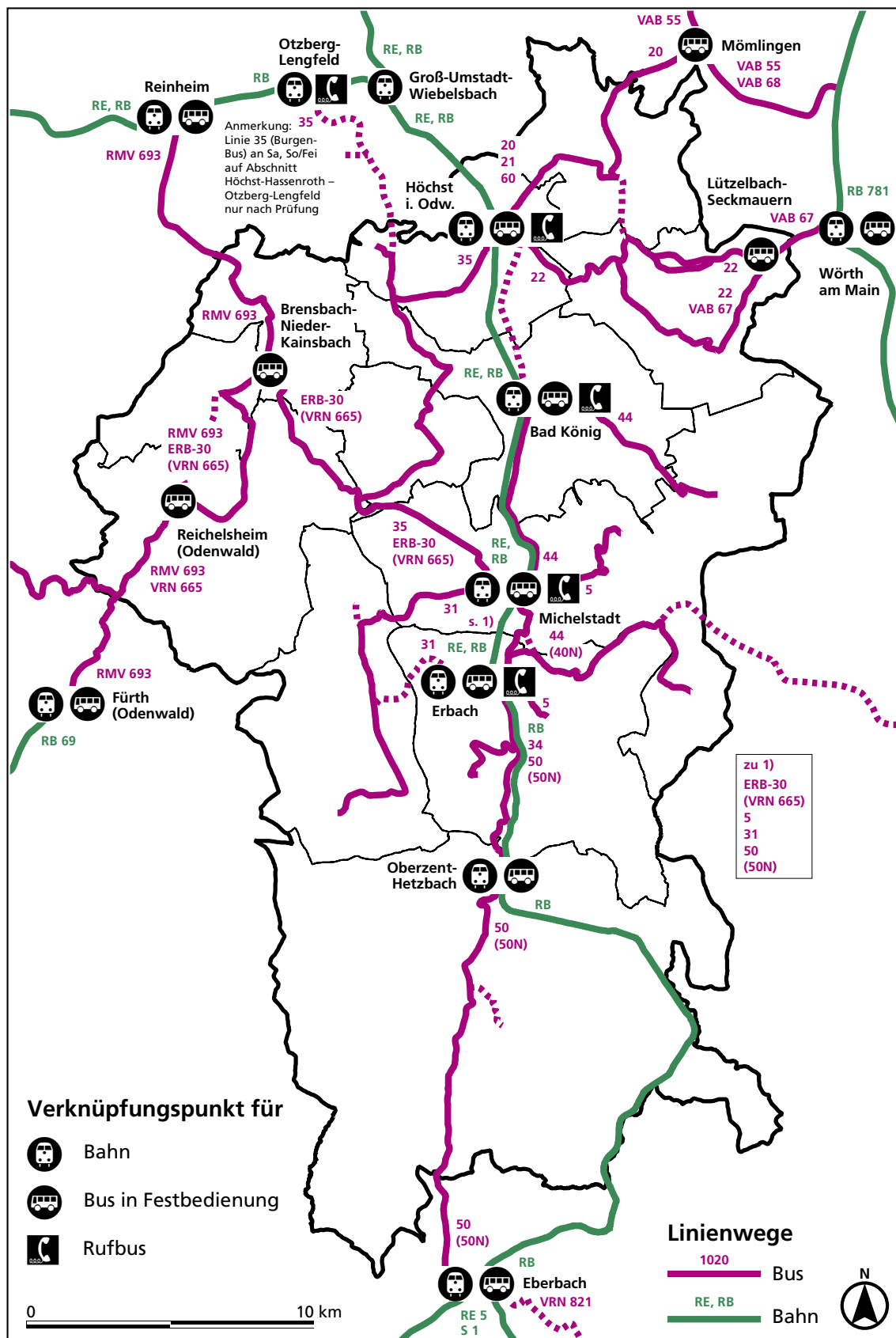


Abb. VI-17: Taktverknüpfungspunkte für SPNV und Überland-Linien

[eigene Darstellung; Kartengrundlagen nach *HLBG* und *BKG*]

VII Ergänzende Anforderungen

VII-1 Anforderungen an die Fahrzeuge

Die Leistungserbringung im straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis bedingt bei den Verkehrsunternehmen die Vorhaltung und den Betrieb eines differenzierten Fuhrparks, um der unterschiedlichen Verkehrszwecken Genüge zu tun. Deshalb sind im Nahverkehrsplan Kriterien an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge aufzustellen. Diese haben verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen.

Unabhängig der hier aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Odenwaldkreis bzw. der OREG steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen dürfen.

Abgasnormen und Antriebsformen

Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung der Fahrzeuge aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards oder eventuelle nationale Standards ebenso zur Anwendung kommen dürfen.

Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff, oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffprodukten und tragen zu einer Reduktion des Ausstoßes von CO₂ und anderer Luftschadstoffe im Verkehrssektor bei. Aus diesen Gründen bekennt sich der Odenwaldkreis grundsätzlich zum Einsatz alternativer Antriebsformen in den ÖPNV-Fahrzeugen und lässt solche Antriebstechniken zu. Ihr Einsatz steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass ein verlässlicher Fahrzeugeinsatz im Sinne der Fahrplanstabilität gewährleistet ist.

Bildung von Fahrzeugkategorien

Neben Hauptkategorien („A-Bus“, „B-Bus“, C) sind im Nahverkehrsplan auch Unterkategorien (A1, A2, B1, B2) definiert, die die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer maßgebenden verkehrlichen Funktionen näher spezifizieren (z. B. für vertakteten Überland- und Stadtverkehr, für Fahrten im Ausbildungsverkehr, für Produkte *RufBus* und *taxOMobil*). Die Mindestanforderungen an die Qualitäten und die Ausstattungen je Haupt- und Unterkategorie gehen im Einzelnen aus der sog. Fahrzeugmatrix in → **Anlage VII-1** hervor¹³.

Die Fahrzeuge für das künftige lokale Verkehrsangebot in Regie der OREG sind in folgende Kategorien unterteilt¹⁴:

¹³ Aus Gründen der Lesbarkeit und der Übersichtlichkeit sind die aufgestellten Mindestanforderungen in einer Anlage zu finden, wodurch deren Bedeutung aber nicht geschmälert wird.

¹⁴ Die hier genannten Fahrzeugkategorien dienen der Unterscheidung von Fahrzeugtypen und den ihnen zugewiesenen Mindestausstattungen im NVP des Odenwaldkreises. Diese Fahrzeugkategorien sind deshalb nicht mit jenen Kategorien zu technischen Spezifika aus EU-weiten oder anderen internationalen Richtlinien deckungsgleich (vgl. Kap. V-4.1).

- Mit der Kategorie „A-Bus“ werden alle Kraftomnibusse für den Linienverkehr versehen, die im vertakteten Überlandverkehr („A1“) und im vertakteten Innerortsverkehr („A2“), z. B. im *CityBus*-System für Erbach und Michelstadt, einzusetzen sind. Es handelt sich i. d. R. um Neufahrzeuge zum Betriebsstart oder um neuwertige Fahrzeuge, die hohe und zeitgemäße Qualitätsanforderungen erfüllen.
- Unter die Fahrzeugunterkategorie „B1“ fallen alle möglichen Formen und Typen von Kraftomnibussen, die ergänzend im Ausbildungsverkehr zum Einsatz kommen dürfen. Dies trifft auf kapazitative Verstärkerfahrten auf den Haupt- und Erschließungslinien ebenso zu wie auf die Bedienung rein schulbezogener Linien. Bei den Fahrzeugen der Kategorie „B1“ sind Abstriche beim Fahrzeugalter, beim Fahrgastkomfort und bei der Abgasnorm gegenüber Fahrzeugen der Kategorie „A“ erlaubt. Der Odenwaldkreis stellt für die Fahrzeuge der Untergruppe „B1“ wesentlich geringere Anforderungen auf als für jene der Untergruppe „A1“.
- Fahrzeuge der Untergruppe „B2“ sind für die bedarfsgesteuerte Angebotsform *RufBus* und für einzelne, fest bediente Fahrten mit geringem Fahrgastaufkommen vorgesehen (z. B. im schulbezogenen Linienverkehr auf Nebenrelationen zu/von kleinen Stadt-/Ortsteilen). Der abweichende Fahrzeugeinsatz (hier: Kleinbus mit beschränkter Sitzplatzanzahl anstatt herkömmlicher Kraftomnibus) wird gegenüber den Fahrgästen im Fahrplan kommuniziert.
- Die Fahrzeugkategorie „C“ ist speziell auf das alternative Produkt *taxOMobil* zugeschnitten. Die PKW bzw. Großraum-PKW sind zumeist kein Bestandteil der Flotte eines Verkehrsunternehmens, sondern gehören zum Fuhrpark des mit der Leistung betrauten Unterauftragnehmers aus dem Taxi- bzw. Mietwagengewerbe. Dieser Aspekt ist bei der Formulierung der Mindestanforderungen an diese Fahrzeugkategorie mit einbezogen.

Fahrzeugeinsatz			Bedienstandard				
Kategorie	Unterkat.	Fahrzeug	ILS	HLS	ELS	GVS	LS
„A-Bus“	A1	12m-Solobus ¹		X	X	(X) ²	X
	A2	Midibus	X		X ³	(X) ²	
„B-Bus“	B1	(versch.)	(X) ³	(X) ³	(X) ³	(X) ²	(X) ²
	B2	Kleinbus/Van	X ⁴		X ⁴	X	X
<i>taxOMobil</i>	C	PKW				X	X
X Vorgabe für Taktfahrten zur Erfüllung des Bedienstandards im Jedermann-Verkehr							
¹ hauptsächlich zum Einsatz kommendes Fahrzeug							
(X) ² nur für die Bedienung zu den Zeiten des Ausbildungsverkehrs							
X ³ nur für den unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr von Erbach und Michelstadt							
(X) ³ nur für Verstärker- bzw. Zusatzfahrten im Ausbildungsverkehr							
X ⁴ nur zu Zeiten und auf Linien bzw. Linienabschnitten mit geringem Fahrgastaufkommen							

Tab. VII-1: Fahrzeugeinsätze zur Erfüllung der Bedienstandards

[eigene Darstellung]

Zur fahrzeugseitigen Erfüllung der definierten Bedienstandards ILS, HLS, ELS, GVS und LS sind, soweit diese dem lokalen straßengebundenen ÖPNV zufallen, in der Matrix in Tab. VII-1 die dafür maßgebenden Fahrzeugkategorien angegeben.

Barrierefreie Nutzung der Fahrzeuge

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen. Durch die StVZO und dem Verweis auf die weiterhin gültigen technischen Spezifika in der Anlage zur EU-Richtlinie 2001/85/EG ist für „Stadtbusse“ bereits verpflichtend vorgesehen, mobilitätseingeschränkten Personen – hauptsächlich Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kap. V-4.1).

Bei „Überlandbussen“ ist eine barrierefreie Nutzung rechtlich nicht zwingend vorgeschrieben. Nur wenn diese explizit freiwillig vorgesehen wird, etwa durch den Aufgabenträger oder durch das Verkehrsunternehmen, müssen die entsprechenden Einrichtungen in den Fahrzeugen für den Überlandverkehr denselben technischen Vorschriften und Regelwerken folgen, die für Stadtbusse Anwendung finden.

Im Anforderungsprofil für die Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis ist der Ermessensspielraum hinsichtlich einer barrierefreien Nutzung bei den „Überlandbussen“ dahingehend differenziert berücksichtigt, dass alle Fahrzeuge der Kategorie „A“ die gesetzlichen Standards an eine barrierefreie Nutzbarkeit erfüllen müssen.

Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

Alle im öffentlichen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge im Odenwaldkreis haben in einem technisch und betrieblich einwandfreien sowie sauberen Zustand zu sein, darüber hinaus äußerlich und im Inneren gepflegt in Erscheinung zu treten.

Alle geforderten technischen Fahrzeugzusatzausstattungen sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach einzusetzen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahrpersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten.

Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie z. B. Fahrgastinformationssystem, Kneeling, Rampe und Videoanlagen, müssen stets einsatzbereit sein. Schäden an diesen sind unverzüglich und nachhaltig zu beheben. Im Interesse einer kunden- und qualitätsorientierten Dienstleistungserbringung sollten die Mängel daher spätestens nach 48 Stunden behoben sein.

VII-2 Anforderungen an die Qualität der Betriebsdurchführung

VII-2.1 Beförderungskapazitäten

Außerhalb der Spitzenzeiten des Schülerverkehrs sind ausreichend große Fahrzeuge einzusetzen, die es ermöglichen, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten. Im Innerortsverkehr jedoch sind kurzzeitig Stehplätze zu den Berufsverkehrszeiten hinzunehmen. Zu den Spitzenzeiten des Schülerverkehrs muss auf Stehplätze zurückgegriffen werden. Aus Komfortgründen dürfen jedoch je Standardbus **maximal 80 Fahrgäste** befördert werden, auch wenn die tatsächlich zugelassenen Fahrgastzahlen der betreffenden Fahrzeuge höher liegen. Zudem sind je Fahrt dabei **mindestens 38 Sitzplätze** anzubieten.

VII-2.2 Betriebsstöruungsmanagement

Der Umgang mit Betriebsstörungen ist einheitlich und betreiberübergreifend nach folgenden Grundsätzen zu regeln:

- **Gewährleistung der Erreichbarkeit des verantwortlichen Disponenten während der Zeit der Betriebspflicht**

Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass während des fahrplanmäßigen Betriebs ein **verantwortlicher Disponent unverzüglich telefonisch erreichbar** ist. Dieser muss ermächtigt und in der Lage sein, die im Falle einer Betriebsstörung notwendigen Handlungen vorzunehmen sowie den Einsatz von Ersatzfahrzeugen und Ersatzpersonalen oder die Organisation von Ersatzbeförderungen zu veranlassen.

Für den Kunden muss während der gesamten Betriebszeit die **telefonische Erreichbarkeit eines kompetenten Ansprechpartners unter der kreiseinheitlichen Rufnummer** der Mobilitätszentrale möglich sein, der etwaige Störungsmeldungen an den zuständigen Disponenten des betreffenden Verkehrsunternehmens weiterleitet. Ist der Disponent nicht erreichbar, wird im Rahmen des Betriebsstöruungsmanagements durch die OREG nach Kapitel VII-3 unmittelbar eine Ersatzbeförderung zur Fahrtzielerreichung des Fahrgastes organisiert.

- **Fahrtzielgarantie innerhalb des Liniennetzes des Odenwaldkreises im Falle von Betriebsstörungen durch kostenfreie Ersatzbeförderung (binnen 30 Minuten im Überlandlinienverkehr bzw. binnen 15 Minuten bei Innerortslinien) nach Bekanntwerden der Betriebsstörung.**

Im Falle einer Betriebsstörung aufgrund von Unfall, Panne, plötzlicher Krankheit des Fahrpersonals oder anderer unvorhersehbarer Ereignisse stellt das Betriebsstöruungsmanagement des Verkehrsunternehmens sicher, dass den betroffenen Fahrgästen eine Ersatzbeförderung mit Einsatzwagen, Taxi oder anderen geeigneten Verkehrsmitteln gewährt wird.

VII-2.3 Anschlusssicherung

Für **definierte Knotenpunkte** im Liniennetz (vgl. Tab. VI-11 in Kap. VI-10.2) erfolgt eine **verbindliche Anschlusssicherung** zwischen den Verkehrsmitteln.

Grundsätzlich wird auf verspätete Anschlussverkehrsmittel bis zu 5 Minuten gewartet, bei Innerortsverkehren bis zu 3 Minuten (**Wartezeitvorschrift**). Die Anschlussinformationen werden als Echtzeit-Daten auf dem Bordrechner bereitgestellt. Das Fahrpersonal entscheidet nach den Umständen des Einzelfalls, ob aufgrund der tatsächlichen Verspätungslage der Anschluss über die generelle Wartezeitvorschrift hinaus gewährleistet wird oder ob entsprechend den Regeln der Betriebsstörung eine Ersatzbeförderung im Rahmen der Fahrtzielgarantie bereitzustellen ist.

VII-2.4 Fahrgastinformation

Die Fahrgast- und Anschlussinformationen sind auf der Grundlage **abgestimmter Fahrpläne** betreiberübergreifend sicherzustellen.

Eine **gemeinsame Fahrplan- und Leistungsplanung** zwischen der Aufgabenträgerorganisation OREG und den Verkehrsunternehmen sichert ein hohes Qualitätsniveau des Fahrplanangebotes.

Die Fahrgastinformation erfolgt auf der Grundlage von **Print- und Online-Medien** unter vorzugsweiser Nutzung des **Informations- und Buchungssystems odenwaldmobil.de**. Im Rahmen der Integration in eine verbundweite Datendrehscheibe nach VDV-Standard wird die Pünktlichkeit von Verkehrsmitteln auf **Echtzeit-Datenbasis** auf stationären oder mobilen Endgeräten dargestellt (ITCS).

Zum Zwecke der Mobilitätsberatung, des Mobilitätsmanagements und des Vertriebs sowie zur Sicherung des barrierefreien Systemzugangs ist mindestens eine **personalbediente Mobilitätszentrale** im Kreisgebiet vorzuhalten. Diese ist betreiberübergreifend bei der lokalen Nahverkehrsorganisation einzurichten und übernimmt wesentliche betriebliche Aufgaben des Mobilitätsmanagements.

VII-2.5 Beschwerdemanagement

Die Entgegennahme und die Weiterbearbeitung von Beschwerden, Anregungen und Hinweisen der Fahrgäste in schriftlicher, mündlicher, telefonischer oder digitaler Form erfolgt bei regionalen Linien i. d. R. durch die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH, bei lokalen Linien durch die OREG als lokale Nahverkehrsorganisation.

Im Odenwaldkreis wird das Beschwerdemanagement betreiberübergreifend von der OREG nach Kapitel VII-2.5 im Rahmen des Regiemanagements wahrgenommen. Für die Annahme und Weiterleitung von Hinweisen und Beschwerden sind alle Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens mit Kundenkontakt verpflichtet, ebenso das Fahrpersonal nach der jeweiligen verkehrlichen Einzelsituation.

Die Verkehrsunternehmen und die OREG als lokale Aufgabenträgerorganisation nehmen am verbundweiten Beschwerdemanagementsystem in partnerschaftlicher Gegenseitigkeit teil. Hierfür nutzt die OREG das mandantenfähige **Softwaretool „ELMA“** des RMV. Für die laufende Verbesserung der Qualität der angebotenen Verkehrsleistungen werden die eingehenden Beschwerden statistisch ausgewertet. In einem rückgekoppelten Verfahren sind bekannt werdende betriebliche Qualitätsmängel dann durch die Verkehrsunternehmen zu beheben.

VII-2.6 Vertrieb

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen auf allen eingesetzten Fahrzeugen und in den von den lokalen Betreibern geführten Vertriebsstellen ist einheitlich und betreiberübergreifend organisiert. Das Hintergrundsystem ist bei der OREG als lokaler Aufgabenträgerorganisation eingerichtet. Die jeweiligen Betreiber von Verkehrsdiensten im Odenwaldkreis sind in das Hintergrundsystem einzubinden bzw. haben dieses zu nutzen.

Abonnements des Jedermann- und Ausbildungsverkehrs werden im Odenwaldkreis ausschließlich im zentralen Vorverkauf durch die RMV-Mobilitätszentrale der Aufgabenträgerorganisation oder durch besonders zugelassene Stellen vertrieben. **Hierzu bedient sich die OREG des verbundweiten Hintergrundsystems des RMV für das eTicket Rhein-Main.**

Weiterhin betreibt die OREG das **Informations- und Buchungssystem odenwald-mobil.de** für Bedarfsverkehre, das ebenfalls als mandantenfähiges System den Betreibern von Verkehrsdiensten zur Verfügung steht. Die Nutzung anderer Systeme ist nicht zugelassen.

VII-2.7 Fahrpersonal

Auf dem Gebiet des Odenwaldkreises darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten straßengebundenen ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen.

Entlohnung des Fahrpersonals

Die Untergrenze der Entlohnung des Fahrpersonals richtet sich bundesweit grundsätzlich nach der Mindestlohnhöhe, die in § 1 des Gesetzes zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz – MiLoG)¹⁵ nebst Rechtsverordnung in der jeweils aktuellen Fassung angegeben ist.

Soweit Verpflichtungen bei der Angebotsabgabe und Durchführung von Leistungen nach Maßgabe des HÖPNVG begründet sind, sieht das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG)¹⁶ in § 1 Abs. 3 die Beachtung einschlägiger Tarifverträge verpflichtend vor. Der nach HVTG vorgegebene Mindestlohn für das ÖPNV-Gewerbe ist für den Hauptauftragnehmer und auf dessen Unterauftragnehmer anzuwenden, sofern deren Leistungen unter die Bestimmungen des HVTG fallen.

Qualifizierung des Fahrpersonals

Über die gesetzliche Berufskraftfahrer-Qualifizierung nach der Richtlinie 2003/59/EG zur Grundqualifikation und Weiterbildung von Kraftfahrern hinaus sind weitergehende Anforderungen zu erfüllen, die in einem **Qualifizierungsprogramm zur „Fachkraft**

¹⁵ in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2739)

¹⁶ in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 2014 (GVBl. I, S. 354)

im Verkehrsservice“ vermittelt werden. Alle im lokalen Busverkehr eingesetzten Fahrpersonale müssen über das Zertifikat „Fachkraft im Verkehrsservice“ verfügen. Dazu ist verpflichtend an den von der OREG durchgeführten Schulungen teilzunehmen.

Hinsichtlich der Mindestanforderungen an das Fahrpersonal sind im Einzelnen folgende Kriterien nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen.
- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im RMV-Tarif (bei Bedarf in den Tarifen von Nachbarverbünden, sofern diese bei Verbundgrenzen überschreitenden Fahrten zur Anwendung kommen), im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen eines Verkehrsgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift unerlässlich.
- Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit minderjährigen Fahrgästen im ausbildungsbezogenen Linienverkehr oder mit Fahrgästen im nächtlichen Freizeitverkehr.
- Das eingesetzte Fahrpersonal hat einheitliche Kleidung nach den Vorgaben des Aufgabenträgers im *odenwaldmobil.de*-Design zu tragen.
- Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist – sofern die betriebliche Lage es zulässt – bei Ein- und Ausstieg entsprechende Hilfestellungen durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrer bei Ein- und Ausstieg in/aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen. Die Kneeling-Technik ist vorausschauend einzusetzen, wenn Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu erwarten sind. Niederflurgerecht ausgebaute Haltestellenpositionen sind gradlinig anzufahren, so dass es zu einem tritt- und spaltfreien Übergang zwischen Wartefläche und Fahrzeug kommt (mit Lückenbreiten bzw. Tritthöhen von max. 5 cm).
- Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.
- Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.

Die aufgestellten Anforderungen gelten entsprechend ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, falls diese bei bedarfsgesteuerten Angebotsformen als Unterauftragnehmer von Konzessionären fungieren.

VII-3 Fahrgastgarantien

VII-3.1 Mobilitätsgarantie

Jederzeit verfügbare, abrufbare Mobilität wird im Odenwaldkreis durch das **Versprechen einer Mobilitätsgarantie** umgesetzt.

Diese gilt im gesamten Odenwaldkreis von der Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in die Mittelzentren Erbach und Michelstadt. Eine tabellarische Übersicht der Relationen mit gültiger Mobilitätsgarantie ist als → **Anlage VII-2** beigefügt.

Die Erfüllung der Mobilitätsgarantie wird durch die **Buchbarkeit von taxOMobil-Fahrten** sichergestellt.

taxOMobil-Fahrten sind nicht fahrplangebundene, dynamische Beförderungsdienstleistungen im ÖPNV, die zur Erfüllung der Mobilitätsgarantie innerhalb des Bereitstellungszeitraums angeboten und mit einem zeitlichen Vorlauf von mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit gebucht werden können.

Die Mobilitätsgarantie stellt damit sicher, dass der Fahrgast auf den Relationen, auf denen die Garantie gilt, immer ein Mobilitätsangebot erhält, das seinem zeitlichen Fahrtwunsch entspricht.

Die Mobilitätsgarantie überlagert und ergänzt das im Rahmen der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ festgelegte Angebotskonzept des fahrplanmäßigen Linienverkehrs. Eine Hierarchisierung des Angebots findet nicht statt. Der Fahrgast kann frei entscheiden, welche Angebote er im Rahmen der Mobilitätsgarantie nutzen will.

Die Flexibilisierung öffentlicher Mobilitätsangebote erfordert ein einheitliches Management in den Handlungsfeldern „Information“, „Buchung“ und „Bezahlvorgänge“ durch ein internetbasiertes Mobilitätsportal. Für den Odenwaldkreis wurde hierfür speziell das **Informations- und Buchungssystem (IBS) odenwaldmobil.de** entwickelt, das von der OREG betrieben wird.

Über dieses Mobilitätsportal

- informieren sich Kunden über bestehende Mobilitätsangebote und deren jeweilige Betriebszustände in „Echtzeit“ (darunter Verspätungen, Anschlüsse);
- werden bedarfsgesteuerte RufBus- und taxOMobil-Fahrten gebucht;
- werden private und gewerbliche Mitnahmeangebot vermittelt;
- erfolgt die Bezahlung bestellter Fahrten und die Verwaltung von Kundendaten.

VII-3.2 Pünktlichkeits- und Fahrtzielgarantie

„10-Minuten-Garantie“ des RMV

Im Gebiet des RMV und somit auch im Odenwaldkreis sind schienen- und straßengebundenen Verkehrsmittel des ÖPNV in die „10-Minuten-Garantie“ eingebunden. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des RMV gegenüber den Nahverkehrskunden,

im Rahmen derer Fahrgäste ab einer Verspätung von zehn Minuten, einer zu frühen Abfahrt oder eines Fahrtausfalls

- den entrichteten Fahrpreis oder
- bei einem verpassten Anschluss nach 21 Uhr die Kosten einer Taxifahrt

(teil-)erstattet bekommen können. Vom Schulwegkostenträger ausgegebene Fahrkarten sind nicht erstattungsfähig. Alle Verkehrsunternehmen im RMV unterliegen diesen verbundweiten Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Anschlusssicherung, weshalb diese im laufenden Betrieb zu berücksichtigen sind. Vor allem die in den Fahrplanmedien veröffentlichten und angebotenen Umsteigeverbindungen sind durch die Anschlussverkehrsmittel auch unternehmensübergreifend sicherzustellen (s. u.).

Eine Ausnahme bei der Anwendung der „10-Minuten-Garantie“ stellen bedarfsgesteuerte Angebotsformen dar, wie der *RufBus* und das *taxOMobil* im Odenwaldkreis.

Fahrtzielgarantie der OREG für den lokalen straßengebundenen ÖPNV

Im Falle von Betriebsstörungen und bei Anschlussversäumnissen haben die betroffenen Fahrgäste im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis Anspruch auf eine für sie kostenfreie Ersatzbeförderung zum gewünschten Fahrtziel innerhalb einer Zeitspanne von 30 Minuten.

Das Fahrtziel muss auf dem Gebiet des Odenwaldkreises oder in einem Ort in einem benachbarten Landkreis liegen, sofern letzterer auch mit lokalen Linien der OREG angefahren wird. Zu den Orten außerhalb des Kreisgebietes gehören:

- Kernstadt Eberbach,
- das Ittertal mit Friedrichsdorf und Gaimühle (Stadtgebiet Eberbach),
- Hirschhorn (Neckar),
- Mömlingen,
- Wald-Michelbach-Affolterbach.

In der Fahrtzielgarantie nicht eingeschlossen ist die garantierte Erreichung weiterer, außerhalb des Odenwaldkreises gelegener Fahrtziele im RMV- oder im VRN-Gebiet sowie bei terminlichen Verpflichtungen. Die Fahrtzielgarantie gilt ausdrücklich nicht im Falle von Betriebsstörungen und damit verbundenen Zugverspätungen oder -ausfällen auf der Odenwald-, der Neckartal- und der Weschnitztalbahn.

Ferner bezieht die Fahrtzielgarantie der OREG weder die regionalen Buslinien, die „einbrechenden“ Buslinien noch jene Linien ein, die im unmittelbaren Grenzbereich zum Odenwaldkreis verkehren (z. B. als Zu-/Abbringer zu/von lokalen Buslinien der OREG):

- ERB-30 Reichelsheim – Michelstadt – Erbach,
- VRN 665 Bensheim – Lautertal – Lindenfels – Reichelsheim (– Michelstadt – Erbach),
- RMV 693 Fürth (Odw.) – Reichelsheim – Reinheim (– Darmstadt),
- K68 Mömlingen – Breuberg-Wald-Amorbach – Groß-Umstadt – Dieburg,
- VAB 55 Aschaffenburg – Mömlingen – Obernburg – Elsenfeld,
- VAB 67 Lützelbach-Haingrund – Wörth – Klingenberg (– Erlenbach – Elsenfeld),
- VAB 68 (Höchst – Breuberg –) Mömlingen – Obernburg – Elsenfeld (– Erlenbach).

VII-4 Anforderungen an die Beförderungstarife

VII-4.1 Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV)

Der Odenwaldkreis ist vollumfänglich in den Tarif des Rhein-Main-Verkehrsverbundes integriert (vgl. Abb. VII-1). Kleinräumige Anpassungen am Tarif für lokale Verbindungen, werden einvernehmlich zwischen OREG und RMV vorgenommen. Kleinere tarifliche Maßnahmen fallen u. a. bei der Änderung angebotener Linienverbindungen an.

Als zumindest mittelfristig umzusetzende tarifliche Maßnahmen ist die Einführung von Zwischenpreisstufen im Nahbereich anzustreben, um die Tarife besser der tatsächlichen Leistungen anzupassen. Aktuell sieht der RMV diese tarifliche Änderung nur für die höheren Preisstufen und als Pilotprojekt im Ballungsraum vor.

Die Fortentwicklung des RMV-Tarifs im Odenwaldkreis und den angrenzenden Bereichen soll insbesondere im Hinblick auf die Erreichbarkeit touristischer Ziele neu überdacht werden. Hierzu und auch für eine allgemeine Beurteilung des Fortentwicklungsbedarfs des lokalen Tarifs und der Tarifangebote will die OREG gemeinsam mit dem Fahrgastverbandes *ProBahn* Ansätze entwickeln, die Grundlage für entsprechende Anträge gegenüber dem RMV sein können.

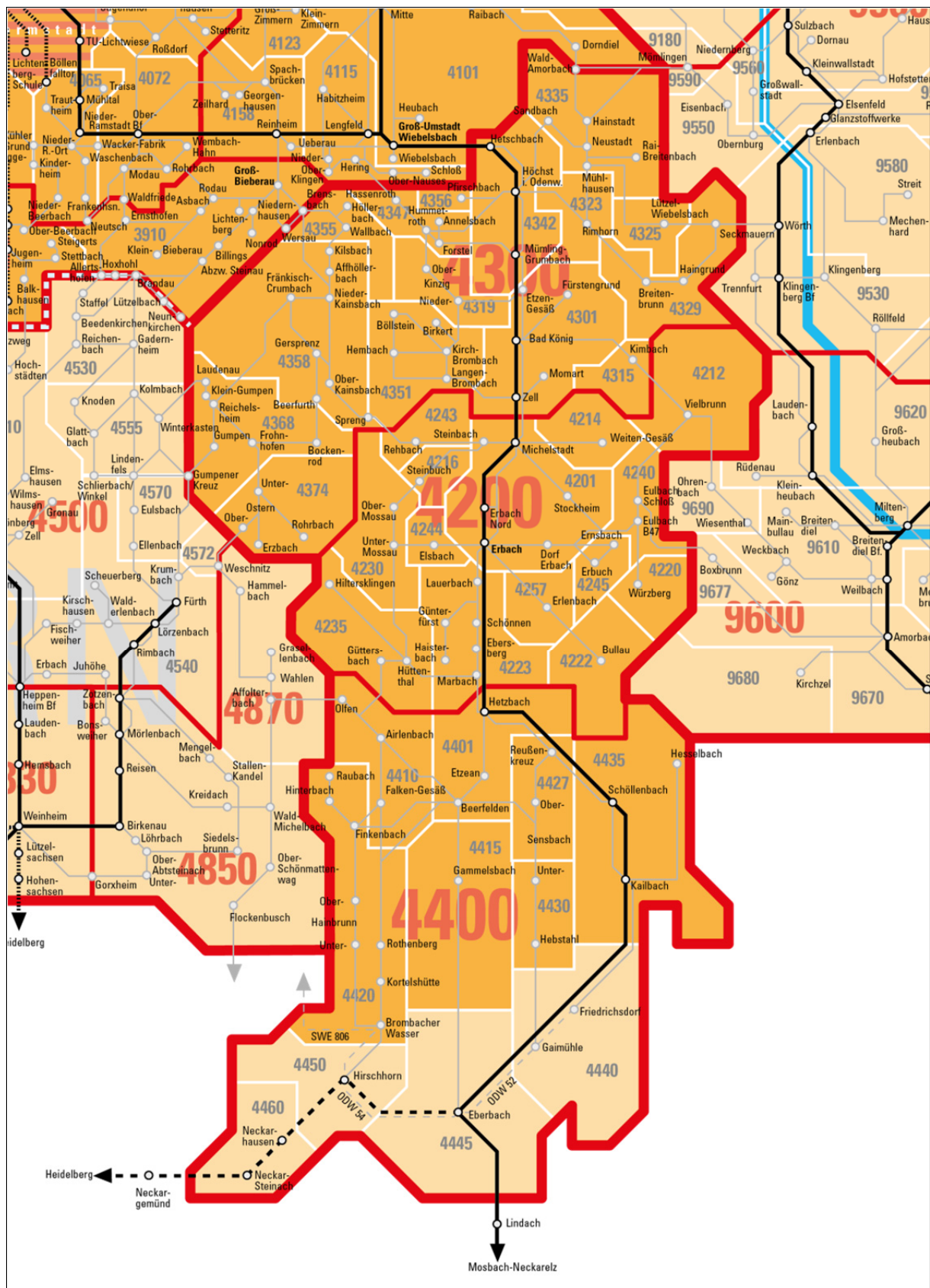


Abb. VII-1: Ausschnitt aus dem Tarifplan des RMV für den Odenwaldkreis u. angrenzende Kreise [RMV 2018]

VII-4.2 Tarif des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN)

Anerkennung von Netz- bzw. Zeitkarten

Der Odenwaldkreis grenzt im Süden (Rhein-Neckar-Kreis) und Westen (Kreis Bergstraße) an das Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN).

Aufgrund eines fehlenden und in absehbarer Zeit auch nicht realisierbaren größeren Übergangs des RMV-Tarifs zum VRN in südlicher bzw. südwestlicher Richtung (vor allem Heidelberg) wurde 2001 zwischen RMV, VRN und OREG eine Kompensationsregelung vereinbart. Diese beinhaltet eine einseitige Anerkennung von Netzkarten des VRN im Odenwaldkreis.

Die im VRN-Gebiet verbundweit nutzbaren Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs, u. a. die sog. MAXX-Tickets, gelten im Übergangsbereich zum RMV und somit auch im Odenwaldkreis an Schulwerktagen in Hessen erst ab 14 Uhr, an allen anderen Tagen ganztägig. Auf der regionalen Buslinie 665 gilt der VRN-Tarif hingegen vollumfänglich bis einschließlich Reichelsheim (Linienende an Mo-Fr).

Für die Anerkennung der o. g. Netzkarten erhalten sowohl der RMV als auch die OREG einen finanziellen Ausgleich durch den VRN. Seit 2006 vertreibt die OREG zudem auf eigene Rechnung Tages- und 3-Tages-Karten zum VRN-Tarif und partizipiert damit an dem Einnahmeaufteilungsverfahren im VRN.

Neubewertung der bisherigen Anerkennungsregelungen

Im Rahmen der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans sind die bisherigen Anerkennungsregelungen von Zeitkarten des VRN neu zu bewerten:

In Abstimmungen mit dem VRN sollen die bisherigen Anerkennungsregelungen im Odenwaldkreis zum Tarifwechsel am 01. Januar 2019 eine Anpassung erfahren. Ab diesem Zeitpunkt werden – außer der Tages- und der 3-Tages-Karte (unverändert) – nur noch die Jahreskarten des VRN anerkannt, die ausschließlich als Netzkarten ausgegeben werden. Diese sind (Stand: 2018):

- Rhein-Neckar-Ticket,
- Job-Ticket,
- „Karte ab 60“,
- Semester-Ticket,
- MAXX-Ticket.

Die Einschränkung der Gültigkeit des sog. MAXX-Tickets vor 14 Uhr an Schulwerktagen in Hessen wird aufgehoben. Mit der Einführung des Schülertickets Hessen ist die Möglichkeit der Unterlaufung des Ausbildungstarifs des RMV erheblich gesunken. Die neue Regelung gilt dann analog und einheitlich zu jener im Kreis Bergstraße (VRN). Die bisherige Sonderregelung im Odenwaldkreis, die eine ganztägige Anerkennung des MAXX-Tickets nur auf der Buslinie 665 vorsieht, kann damit ersatzlos entfallen.

In Folge der Neuregelung werden alle vorgenannten Ticketsorten des VRN einheitlich ganztägig und ganzjährig auf allen regionalen und lokalen Linien im Odenwaldkreis gültig sein.

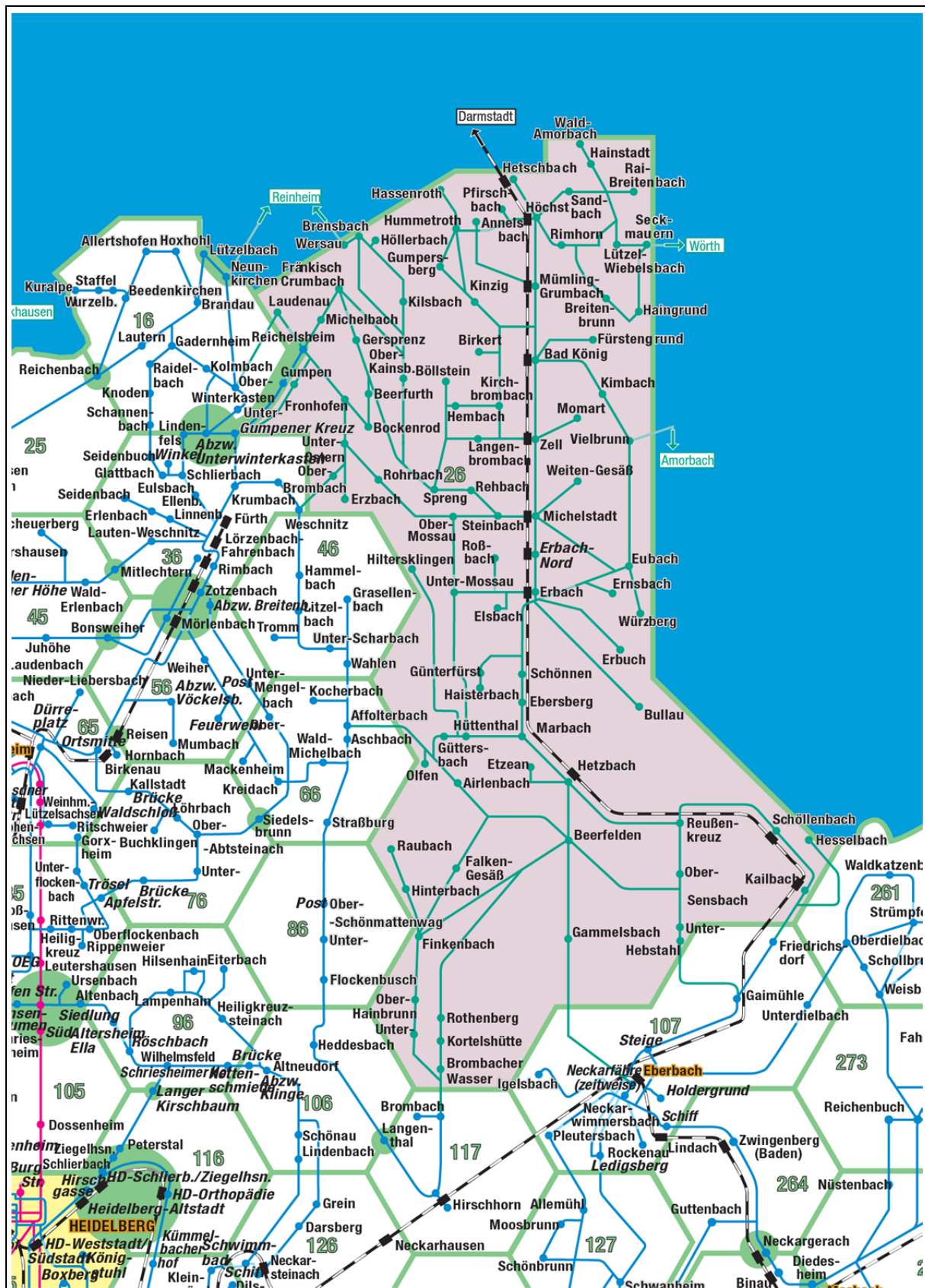


Abb. VII-2: Ausschnitt Tarifwabenplan VRN für Odenwaldkreis und angrenzende Kreise
[VRN 2017]

VII-5 Anforderungen an das Regiemanagement

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

Im Rahmen der Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers Odenwaldkreis hat die OREG als dessen Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) bzw. Aufgabenträgerorganisation gemäß § 7 Abs. 1 und 2 HÖPNVG

- die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen;
- Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen;
- zu überwachen, dass die Leistungserbringung in der vereinbarten Quantität und Qualität erfolgt;
- Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen abzuschließen;
- Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen abzuschließen.

Gemäß § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern hierbei die Aufgabenträger – d. h. im vorliegenden Fall der Odenwaldkreis für die lokalen Linien und der RMV für die regionalen Linien – die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gemäß § 9 HÖPNVG gehört zu den Aufgaben der LNO bzw. des Verbundes die Bestellung von Verkehrsleistungen, deren Finanzierung – einschließlich der Regiekosten – von den Aufgabenträgern getragen wird [vgl. § 11 Abs. 1 HÖPNVG]. Zu den Regiekosten zählen auch die Pflichten, die sich aus den Inhalten der kraft Gesetzes abzuschließenden Verkehrsverträge ergeben.

Im Sinne einer Verkehrs- und Angebotsintegration stellt die OREG sicher, dass unabhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen bzw. Betreiber die Grundsätze der Bedienungs- und Beförderungsqualität auch in wettbewerblichen Verfahren gewahrt sind. Dazu nimmt die OREG bestimmte Aufgaben des ÖPNV-Managements betreiberübergreifend wahr und finanziert diese über die Betriebsumlagen des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Dazu gehört auch eine verpflichtende Beistellung (Nutzung) von EDV-technischen Hintergrundsystemen zu Fahrgastinformation und Vertrieb, die bei der ÖPNV-Aufgabenträgerorganisation vorgehalten werden. Es ist weder sinnvoll noch zielführend, die Integration in diese komplexen Systeme nur dadurch sicherzustellen, dass dem Betreiber eines Verkehrsdienstes verbindliche Vorgaben zu Schnittstellen usw. gemacht werden, deren Realisierung im Nachhinein nicht gewährleistet werden kann oder zusätzliche Kosten verursacht.

Die Aufgaben der OREG im **Verkehrsmanagement** sind:

- OREG-Bordrechner- und ITCS-System (OBIS),
- Informations- und Buchungssystem für Bedarfsfahrten (IBS),
- Tarif- und Fahrplandatenverwaltung,
- Einnahmen- und Verkaufsdatenmanagement,
- Zeitfahrkartenvertrieb ausschließlich über verbundweites Hintergrundsystem der OREG.

Im **Mobilitätsmanagement** besteht die Rolle der OREG darin:

- Mobilitätsberatung,
- Fahrgastinformation und ÖPNV-Marketing,
- Vermittlung und Disposition von Bedarfsfahrten,
- Beschwerdemanagement,
- Betriebsstörsungsmanagement.

In Bezug auf die **Haltestelleninfrastruktur** fallen folgende Aufgaben bei der OREG an:

- Infrastrukturvertrag mit der Regelung von Benutzungsentgelten und der Verpflichtung zur diskriminierungsfreien Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur:
 - Verpflichtung zu jährlichen Ersatzinvestitionen,
 - Mustervorgaben der Ausstattungselemente.
- Haltestellenmanagement
 - Haltestellenverzeichnis,
 - Aushangfahrpläne,
 - Beseitigung von Beschädigungen,
 - Reinigung.

Die OREG nimmt die **Qualifizierung des Fahr- und Vertriebspersonals** vor:

- Qualifizierung als „Fachkraft im Verkehrsservice“.

VIII Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

VIII-1 Bestandsaufnahme zu den Haltestellen

Im Odenwaldkreis gab es mit Stand September 2017 rund 470 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV, die zusammen über etwa 820 Mastpositionen verfügten.

Die Aufstellung in Tab. VIII-1 gibt die Anzahl der Haltestellen je Stadt bzw. Gemeinde (Gebietsstand bis Ende Dez. 2017) und die Anzahl der Positionen mit wesentlichen Ausstattungsmerkmalen wieder. Die Angaben stammen aus dem Haltestellenmanagementsystem (HMS) des RMV bzw. der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (RMS).

Von allen Mastpositionen bzw. Haltestellenbereichen im Kreisgebiet waren etwa 44 % mit Fahrgastunterständen und 40 % mit Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Stadt/ Gemeinde	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit ...				
	Haltestellen	Mastpositionen	Fahrgastunterständen	Sitzgelegenheiten	stufenfreien Zugängen	Sonderbordsteinen ¹	taktile Leitelementen
Bad König	52	83	35	32	55	5	5
Beerfelden	37	74	28	30	74	5	6
Brensbach	17	30	17	14	28	0	0
Breuberg	23	46	27	23	44	0	0
Brombachtal	14	22	8	8	22	0	0
Erbach	74	125	56	47	117	15	12
Fr.-Crumbach	8	13	8	8	13	0	0
Hesseneck	8	13	6	7	13	0	0
Höchst i. Odw.	26	36	23	18	35	5	4
Lützelbach	26	42	14	17	36	0	0
Michelstadt	68	122	47	41	104	10	6
Mossautal	28	51	24	25	51	0	0
Reichelsheim	57	102	47	41	95	0	0
Rothenberg	17	31	13	13	31	0	0
Sensbachtal	14	28	7	7	28	0	0
Summe	469	818	360	331	746	40	33
¹ Haltestellenposition mit einem niederflurgerechten Sonderbord (Höhe ab 16 cm aufwärts)							

Tab. VIII-1: Haltestellen und deren Ausstattungsmerkmale im Odenwaldkreis (Stand: Sept. 2017)
[eigene Darstellung; Daten nach HMS der RMS]

Hinsichtlich der baulichen Elemente zur Barrierefreiheit waren immerhin über 90 % der Positionen stufenfrei erreichbar. Im Gegensatz dazu waren nur ca. 5 % mit niederflur-gerechten Sonderbordsteinen versehen. Hierbei wurde eine Bordsteinhöhe von mindes-tens 16 cm zugrunde gelegt. Nur etwa 4 % der Haltepositionen waren mit taktilen Lei-telementen für sehbehinderte Fahrgäste ausgestattet. Auf den Stadtgebieten von Er-bach und Michelstadt befanden sich die meisten Haltestellen mit baulichen Elementen zur Barrierefreiheit.

Die Fotos in Abb. VIII-1 geben eine beispielhafte Auswahl an ausgebauten Haltestellen-positionen mit Sonderbordsteinen und taktilen Leitelementen wieder: in Bad König („Am Bahndamm“; oben links), Oberzent-Beerfelden („Gesamtschule“; oben rechts), Er-bach (Krankenhaus; unten links) und Erbach-Günterfürst („Post“; rechts unten).



Abb. VIII-1: Beispiele für ausgebauten Bushaltestellen mit Elementen für die Barrierefreiheit
 [Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

Die Fotos in Abb. VIII-2 zeigen die Umsteigehaltestellen bzw. die Busbahnhöfe in

- Bad König (oben links),
- Erbach (oben rechts),
- Höchst i. Odw. (unten links),
- Michelstadt (unten rechts).

Diese Anlagen befinden sich alle in direkter Nachbarschaft zu den Bahnhöfen der Odenwaldbahn. Diese haben in der Vergangenheit umfassende Modernisierungen erfahren und verfügen somit alle über

- stufenfreie Zuwegungen sowohl vom öffentlichen Straßenraum aus als auch zu/ von den Bahnsteigen,
- Sonderbordsteine an den Haltepositionen (mit einer Höhe von 16 cm aufwärts),
- taktile Leitsysteme (teils durchgehend),
- dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) mit visueller Ausgabe der Ist-Zeiten zu den nächsten Abfahrten von Bahn- und Buslinien,
- wie oben, mit akustischer Ausgabe der Ist-Zeiten auf individuelle Anforderung mittels Knopfdruck.



Abb. VIII-2: Ausgebaute Umsteigehaltestellen an den Bahnstationen der Odenwaldbahn

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-2 Anforderungen an die Haltestellen

VIII-2.1 Allgemeine Anforderungen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essenzielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste, weshalb die Haltestellen die „Visitenkarten“ des ÖPNV sind.

Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich die tief- und hochbaulichen Infrastrukturen im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden befinden – unter Mitwirkung der Straßenbaulastträger, sofern diese nicht mit den kreisangehörigen Kommunen identisch sind. Die nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Ausstattungselemente sind im Odenwaldkreis im Eigentum der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (ODVB) in ihrer Funktion als Infrastrukturunternehmen (vgl. Kap. VIII-4).

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- diese hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt gegenüber den Gefahren durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sicher sind;
- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen können (soziale Sicherheit);
- keine Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen;
- die Belange mobilitätseingeschränkter Personen eingehalten werden;
- allgemeine fahrgastseitige Anforderungen Beachtung finden (vgl. Kap. V-3.3);
- diese lage- und verkehrsgünstig zu Quellgebieten und Zielpunkten liegen;
- diese sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren und aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dennoch dezent gestaltet sind.

Im Sinne des Verbundcharakters sind RMV-weite standardisierte Ausstattungen vorzunehmen und einzuhalten, sobald diese vorliegen. Dabei muss der konkrete Situationsbezug einer Haltestelle berücksichtigt werden.

In Zusammenhang mit den hier definierten Mindeststandards für Haltestellen wird auf die Informationen von *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen in Hessen in der jeweils aktuellen Fassung verwiesen.

VIII-2.2 Priorisierung von Haltestellenbauformen

Die Frage, ob eine Haltestelle am Fahrbahnrand, als Buskap oder als Busbucht anzulegen ist, hängt von mehreren Faktoren ab und erfordert stets eine Einzelfallprüfung. Dazu lassen sich u. a. die Lage der Haltestelle im Straßenraum, die Klassifizierung der Straße, das Aufkommen an Kfz, die Fahrgastfrequentierung, die verkehrliche Bedeutung, die verkehrliche Funktion der Haltestelle oder die dort verkehrenden Angebotsformen bzw. Produkte (z. B. Hauptlinie im Überlandverkehr, nur Fahrten im Ausbildungsverkehr, *CityBus*, *RufBus*) nennen.

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind Bushaltestellen primär am Fahrbahnrand anzulegen. Die Anlage von Kaphaltestellen ist besonders entlang von bebauten, innerörtlichen Straßen mit seitlichen Parkstreifen geeignet, da

- durch ein Vorziehen des Wartebereichs der Haltestelle bis zum Fahrbahnrand der Platzbedarf für die fahrgeometrisch aufwendigen Ein- und Ausfahrflächen einer Busbucht entfällt;
- ein nahezu spaltfreies und somit barrierefreies Heranfahren an die Bordsteinkante gewährleistet ist;
- das Kap eine wirksame Maßnahme zur Verminderung von Störpotenzialen ist und
- damit zur Einhaltung der Fahrzeiten beiträgt.

Busbuchten weisen dagegen eine Reihe von Nachteilen auf, denn diese

- haben einen höheren Platzbedarf, so dass Flächen für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen;
- erfordern einen höheren baulichen Aufwand;
- erschweren das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und niederflurgerechtem Sonderbordstein zur Gewährleistung barrierefreier Ein- und Ausstiege, wodurch die Gefahr der Beschädigung von Anlage und Fahrzeug besteht (Bordhöhen von über 16 cm sind wegen Überstreifen der Haltestellenflächen beim Ein- und Ausfahren i. d. R. nicht realisierbar, an unebenen Straßen sind häufig nur 14 cm möglich);
- werden häufig von anderen Verkehrsteilnehmern als Kurzzeitparkflächen genutzt, wodurch ein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante fahrdynamisch verhindert wird und ein barrierefreies Ein- und Aussteigen nicht mehr möglich ist;
- behindern den Bus bei der Wiedereinfädelung in den fließenden Straßenverkehr, wodurch sich Verspätungen ergeben.

Aus diesen Gründen sollten Busbuchten nur noch dann gezielt angelegt werden, sofern

- betriebliche Besonderheiten (notwendige Standzeiten der Fahrzeuge, End- oder Umsteigehaltestellen);
- verkehrliche Argumente (hohes Fahrgastaufkommen, viele Barzahlungsvorgänge);
- verkehrssicherheitsrelevante Aspekte (z. B. an Schulen, bei Haltestellen an Außenortsstraßen);
- straßenverkehrstechnische Restriktionen gemäß den Regelwerken und Richtlinien zum Straßenentwurf, wie der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) oder der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL);
- in Kombination mit baulichen Gegebenheiten (ausreichend Platz für Wartefläche vorhanden)

eindeutig überwiegen.

Aus diesen Gründen wird im vorliegenden Nahverkehrsplan eine Empfehlung für das Halten am Fahrbahnrand und für Buskaps ausgesprochen, die bei Neuanlagen und grundlegenden Modernisierungen zu bevorzugen sind. Buskaps treten bei Haltestellen in Bereichen mit geschlossener Bebauung immer mehr in Erscheinung und haben sich wegen der überwiegenden Vorteile für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen bewährt.

VIII-2.3 Kategorisierung der Haltestellen

Die im Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises aus dem Jahr 2012 vorgenommene Kategorisierung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV [vgl. *OREG und NahverkehrsBeratung Südwest* 2012, S. 54] wird durch einen neuen Ansatz des RMV für eine verbundweite Systematisierung von Haltestellen ersetzt.

Seitens des RMV wurden für die einzelnen Haltestellenkategorien noch keine Mindestausstattungsmerkmale zugeordnet (Stand im Dezember 2017). In Anlehnung an dessen Leitfaden zu Haltestellen und Fahrgastwartehallen [vgl. *RMV* 2016] wird dies im vorliegenden Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreises gebietsspezifisch vorgezogen (vgl. Kap. VIII-2.4). Unter Umständen kann die nachfolgende Ausstattungsliste von späteren verbundweiten Vorschlägen in einzelnen Punkten abweichen.

Gemäß der Matrix in → **Anlage VIII-1** sieht der RMV bezüglich der Verknüpfungsfunktion und der Gewichtung der Bedienung drei verkehrliche Grundfunktionstypen von Haltestellen vor:

- zentrale ÖPNV-Verknüpfungsfunktion: ZOB oder mindestens drei straßen- bzw. schienengebundene Linien (Kategorien A, B, C, D);
- Bedienung durch Schnellbus oder Bus/Schiene-Verknüpfung mit Fern- bzw. Regionalverkehr (Kategorien E, F, G, H, I);
- Erschließungsverkehr, ohne nennenswerte Verknüpfungsfunktionen (Kategorien J, K, L, M, N).

Bei der Lage der Haltestelle wird unterschieden nach:

- zentrale Haltestelle im Stadtgebiet von Ober- und Mittelzentren mit (sehr) hohem Fahrgastaufkommen (Kategorien A, E);
- zentrale Haltestelle im Stadtteil oder in Ortslage oder sonstige zentrale Haltestelle mit mittlerem bis hohem Fahrgastaufkommen (Kategorien B, F, J);
- Haltestelle mit Sondernutzung mit mittlerem bis hohem Fahrgastaufkommen, z. B. an publikumswirksamen Einrichtungen oder an Standorten mit hohem Zielverkehrsaufkommen: Krankenhaus, Altenheim, Behinderteneinrichtung, Hochschule, Schulzentrum, großes Unternehmen, überörtliche Freizeiteinrichtung (Kategorien C, G, K);
- Streckenhaltestelle innerorts an verkehrswichtigen Straßen, wie Haupt- bzw. Ausfallstraßen oder Sammelstraßen, mit mittleren Fahrgastaufkommen (Kategorien D, H, L);
- Streckenhaltestelle in Wohn- und Erschließungsstraßen mit geringem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (Kategorie M);
- Haltestelle außerhalb bebauter Gebiete an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen mit (sehr) geringem Fahrgastaufkommen (Kategorien I, N).

Aus der Kombination aus Verknüpfungsfunktion, verkehrlicher Bedeutung und der Lage ergeben sich für das gesamte Verbundgebiet 14 sinnhafte Kategorien, von denen nicht alle für den Odenwaldkreis relevant sind oder von denen einige Kategorien auch zusammengefasst betrachtet werden können (vgl. Tab. VIII-2). Die OREG wird jede aktive Haltestelle im Kreisgebiet einer neuen Kategorie zuordnen.

Haltestellen- kategorie	Bedeutung für Odenwaldkreis	Beispiele / Erläuterungen
A + E	X (als Kombination aus A und E)	Höchst, Michelstadt „Bahnhof“ (ZOB) Bad König, Erbach „Bahnhof“
A	X	Michelstadt „Hallenbad“ Erbach „W.-von-Siemens-Str.“
B	X	Brensbach-Nieder-Kainsbach „Fried- hof“ in Kombination mit „B38“ Erbach „Post“ Oberzent-Beerfelden „Markt“ Reichelsheim „Schwimmbad“, „Volksbank“
C	X (für Umstiege im Ausbildungsverkehr)	Breuberg-Rai-Breitenbach „Schule“ Oberzent-Beerfelden „Gesamtschule“
D	-	-
E	X (in Kombination mit A)	s. o.
F	X	Oberzent-Hetzbach „Bahnhof“
G	-	-
H	X	Bad König-Zell „Bahnhof“
I	-	-
J	X	Haltestelle in zentraler Lage von Stadt- bzw. Ortsteil
K	X	Bad König „C.-Weyprecht-Schule“ Breuberg-Neustadt „Fa. Pirelli“ Erbach „Krankenhaus“ Michelstadt „Altenwohnanlage“
L	X	„gewöhnliche“ Haltestelle an Haupt- str. ohne besondere zentrale Lage (i. d. R. im Überland-Verkehr)
M	X	„gewöhnliche“ Haltestelle in Neben- straße (i. d. R. im Stadtbusverkehr)
N	X	„gewöhnliche“ Haltestelle außerorts an klassifizierten Straßen
X Haltestellenkategorie trifft auf den Odenwaldkreis zu.		
- Haltestellenkategorie trifft auf den Odenwaldkreis nicht zu.		

Tab. VIII-2: Bedeutung der verbundweiten Haltestellenkategorien für den Odenwaldkreis
[eigene Darstellung]

VIII-2.4 Ausstattungsmerkmale

Mindestausstattung und Haltestellenschild

Die Ausstattung der Haltestellen besteht mindestens aus den in § 32 BOKraft vorgeschriebenen Elementen, die überwiegend der verkehrsrechtlichen Kennzeichnung der Haltestelle und der Fahrgastinformation dienen (Mast, Schild und Aushangkasten). Im Innerorts- und Nachbarortsverkehr ist zudem ein Papierkorb vorgeschrieben, der im Odenwaldkreis von den Städten und Gemeinden gestellt wird.



Abb. VIII-3: Muster eines im Odenwaldkreis zu priorisierenden Haltestellenschildes mit abgerundeten Ecken nach den Standards des RMV [Quelle: OREG]

Darüber hinaus gehören zur Mindest- bzw. Minimalausstattung der Bushaltestellen im Odenwaldkreis nachfolgend aufgeführte Komponenten:

- Haltestellenmast bzw. Haltestellenstele,
- Haltestellenschild mit abgerundeten Ecken bzw. Beklebung der Haltestellenstele nach den verbundweiten Standards des RMV,
- Fahrplankasten bzw. Fahrgastinformationsvitrine.

Die spezifischen Haltestellenkomponenten dienen der Wiedererkennung und der Fahrgastführung im Sinne einer hochwertigen Visitenkarte des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis. Die Komponenten sind auch Voraussetzung für eine einheitliche Bestückung mit Fahrgastinformationsmedien.

Für einen zeitgemäßen ÖPNV muss eine betreiberübergreifende Integration verschiedener Verkehrsunternehmen auf einem einheitlichen Haltestellenschild und einem einheitlichen Aushangplan erfolgen. Die Ausstattung von Haltestellen im Verbundgebiet des RMV bestimmt sich nach einheitlichen und verbundweiten Gestaltungsregeln [vgl. RMV 2016].

Haltestellenkennzeichnungen, die vor deren Inkrafttreten nach anderen Regeln im Odenwaldkreis vorgenommen wurden, behalten weiterhin Gültigkeit. Dieser Altbestand wird als Haltestellenmastzeichen nach dem Standard der vormaligen Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis – kurz „VGO-Standard“ – geführt. Diese werden sukzessi-

ve durch neue Schilder im RMV-Design ersetzt. Der genaue Standort des Haltestellenzeichens bzw. der genaue Punkt für die Aufstellung des Haltestellenmastes bestimmt sich nach verkehrsbehördlicher Anordnung.

Kategoriebezogene Mindestausstattungen

Die Aufstellung bestimmter Mindestausstattungen für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis ist als Zielvorstellung anzusehen, an der sich künftige Investitionen ausrichten sollen. Die hier aufgestellten Vorgaben orientieren sich u. a. an den Ausstattungsmerkmalen des bisherigen Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2012 [vgl. OREG und *NahverkehrsBeratung Südwest* 2012, S. 55]. Die Ausstattungsmerkmale sind thematisch getrennt nach (vgl. Tab. VIII-3):

- baulicher Anlage des Haltestellenbereichs,
- baulichen Ausstattungskomponenten,
- Ausstattungskomponenten zur Fahrgastinformation,
- weitergehende Ausstattungsmerkmale.

Alle über die Mindestanforderungen nach § 32 BOKraft hinausreichenden Ausstattungen an den Haltestellen dienen dem Fahrgastkomfort und der Barrierefreiheit und sind freiwillige kommunale Leistungen. Deren Umsetzung ist nur in organisatorischer Kooperation mit den Städten und Gemeinden, auf deren jeweiligen Gemarkungsgebieten sich die Haltestellen befinden, und mithilfe von staatlichen Fördermitteln möglich.

Bereits vorhandene bauliche Gegebenheiten an den Haltestellen – ungünstige bauliche Anlage, fehlende Sonderbordsteine oder taktile Bodenelemente – können vorerst noch in ihrem Bestand verbleiben. Die formulierten kategoriebezogenen Mindeststandards in Bezug auf die bauliche Gestaltung und auf die barrierefreie Anlage (für Rollstuhlfahrer, Geh- und Sehbehinderte) kommen daher bei Neureinrichtungen oder bei Modernisierungsprogrammen zum Tragen.

In Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen gelten Bushaltestellen, die mit niederflurgerechtem Sonderbordsteinen und mit taktilen Leitstreifen versehen sind, in Hinblick auf den Systemzugang zum ÖPNV als „barrierefrei“. Die Sonderbordsteine können als Buskapstein oder als Formstein vom Typ „Kasseler Bord“ oder ähnlicher Bauart ausgestaltet sein (vgl. Kap. VIII-2.5). Damit entsprechen diese Haltestellen grundsätzlich den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für eine Barrierefreiheit (vgl. Kap. V-4).

Bushaltestellen, die nur mit niederflurgerechten Sonderbordsteinen und mit taktilen Leitstreifen versehen werden, können zwar als „teilweise“ oder „weitgehend“ barrierefrei, aber nicht grundsätzlich als „vollständig“ barrierefrei bezeichnet werden. Die „vollständige Barrierefreiheit“ geht über das bloße Vorhandensein dieser beiden Ausstattungsmerkmale hinaus [vgl. ausführlich Kap. VIII-2.5 und *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2017].

Infrastruktur- bzw. Ausstattungselement	Haltestellenkategorien				
	A, E	B, F, J	C, K	H, L, M	N
bauliche Anlage des Haltestellenbereichs					
verkehrssichere Anlage und Zuwegungen	X	X	X	X	X
konfliktarme Gestaltung (für Ein- und Aussteiger)	X	X	X	X	(X)
befestigte Wartefläche	X	X	X	X	(X)
optische bzw. bauliche Abgrenzung gegenüber dem übrigen Verkehrsraum	X	X	X	X	
barrierefreie Anlage (vgl. Kap. VIII-2.5)	X	X ¹	X ¹	(X) ¹	
stufenfreie Zuwegung	X	X	X	X	(X)
hindernisfreie Fläche mindestens 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür	X	X	X	X	(X)
bauliche Ausstattungskomponenten					
Haltestellenmast mit abgerundetem Mastschild oder Haltestellenstele nach RMV-Standard	X	X	X	X	X
Anwendung der Gestaltungsrichtlinien des RMV	X	X	X	X	X
überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden (Ausführung nach Siedlungsform)	X	X	X	(X)	
Sitzgelegenheiten im Wartebereich	X	X	X	(X)	
Beleuchtung im überdachten Bereich	X	X	X	(X)	
Beleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs	X	X	X	X	
Ausstattungskomponenten zur Fahrgastinformation					
Kasten für haltestellen- oder linienbezogenen Aushangfahrplan	X	X	X	X	X
betriebliche Hinweise (temporäre Sonderinformationen)	X	X	X	X	X
Fahrgastinformationsvitrine (anstelle oder ergänzend zum Fahrplankasten)	X	X	X		
weiterführende Fahrgastinformationen (Linien-netzpläne, Tarif, Stadt-/Orts-/Umgebungspläne usw.)	X	X	X		
DFI-Anzeige mit visueller und akustischer Ausgabe	X	(X)			
weitergehende Ausstattungsmerkmale					
Uhr	X	(X)			
Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage)	X	(X)	(X)	(X)	
Kurzzeitparkplatz (Kiss+Ride-Anlage)	X				
öffentlicher WLAN-Bereich	(X)				

Legende	
¹	Dies betrifft Haltestellen von Bushauptlinien und von Innerortslinien in Erbach und Michelstadt mit mehr als 25 Ein- und Aussteigern pro Schulwerktag über alle Mastpositionen.
X	Mindestausstattung (X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung

Tab. VIII-3: Kategoriebezogene Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Odenwaldkreis
[eigene Darstellung]

Zu den kategoriebezogenen Ausstattungsmerkmalen ist anzumerken:

- Zu einer barrierefreien Anlage des Haltestellenbereichs gehören Sonderbordsteine mit einer Höhe von mindestens 18 cm und taktile Leitelemente (vgl. Kap. VIII-2.5).
- Die barrierefreie Ausgestaltung des Haltestellenbereichs muss mit einer barrierefreien (stufenfreien) Zuwegung zur Haltestelle einhergehen.
- Die hindernisfreie Fläche von mindestens 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür dient der 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer; idealerweise liegt diese Fläche jenseits von Konfliktzonen mit angrenzenden Geh- und Radwegen.
- Eine Voraussetzung für die Ausstattung von Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) ist die verbund- bzw. kreisweite Vorhaltung entsprechender Hintergrundsysteme. Diese sind bei der OREG vorhanden.
- Die Haltestellen sollen sich in den Orts- und Stadtbildcharakter einfügen. Im Odenwaldkreis kommen standardmäßig zwei Ausführungen in Frage: Stahlkonstruktion mit transparenten Seitenwänden für städtisches Umfeld und Holzblockbauweise mit transparenten Seitenwänden für dörfliche Umgebung (vgl. Abb. VIII-4).



Abb. VIII-4: Wartehallen als Stahlkonstruktion (links) und in Holzblockbauweise (rechts)

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

Für den Odenwaldkreis ergeben sich ca. 220 weitere Haltestellenbereiche, die an regionalen und lokalen Bushauptlinien sowie an Innerortslinien (*CityBus*) in Erbach und Michelstadt liegen und die barrierefrei auszubauen sind. Die Mindestfrequentierung muss an Schulwerktagen 25 Ein- und Aussteiger in der Summe über alle Mastpositionen betragen.

In → **Anlage VIII-2** sind die Haltestellen mit HLS und ILS (vorläufig) kategorisiert und vorgemerkt. Damit wird keine Aussage darüber getroffen, ob eine Bushaltestelle an ihrem bisherigen Standort ausgebaut werden kann. Wegen der benötigten Fördermittel, der erforderlichen Gremienbeschlüsse, der Planungs-, Genehmigungs- und Bauphasen geht die OREG von einer tatsächlichen Realisierung des barrierefreien Ausbaus am Großteil der dafür vorgesehenen Bushaltestellen erst nach dem Stichtag 01. Januar 2022 aus.

In → **Anlage VIII-3** befindet sich eine Auflistung über diejenigen Bushaltestellen, für die bis 01.01.2022 (Stichtag Umsetzung Barrierefreiheit) bzw. bis 2024 (Laufzeitende des vorliegenden NVP) kein barrierefreier Ausbau vorgesehen ist. Dies betrifft die Bedienstandards ELS (zurückgestellt für Zeit nach 2024), GVS und reinen Schülerverkehr (SV).

VIII-2.5 Elemente einer barrierefreien Bushaltestelle

Die Ausführungen in diesem Unterkapitel beziehen sich auf die Förderrichtlinien von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement, die periodisch neu aufgestellt und herausgegeben werden [vgl. *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2017].

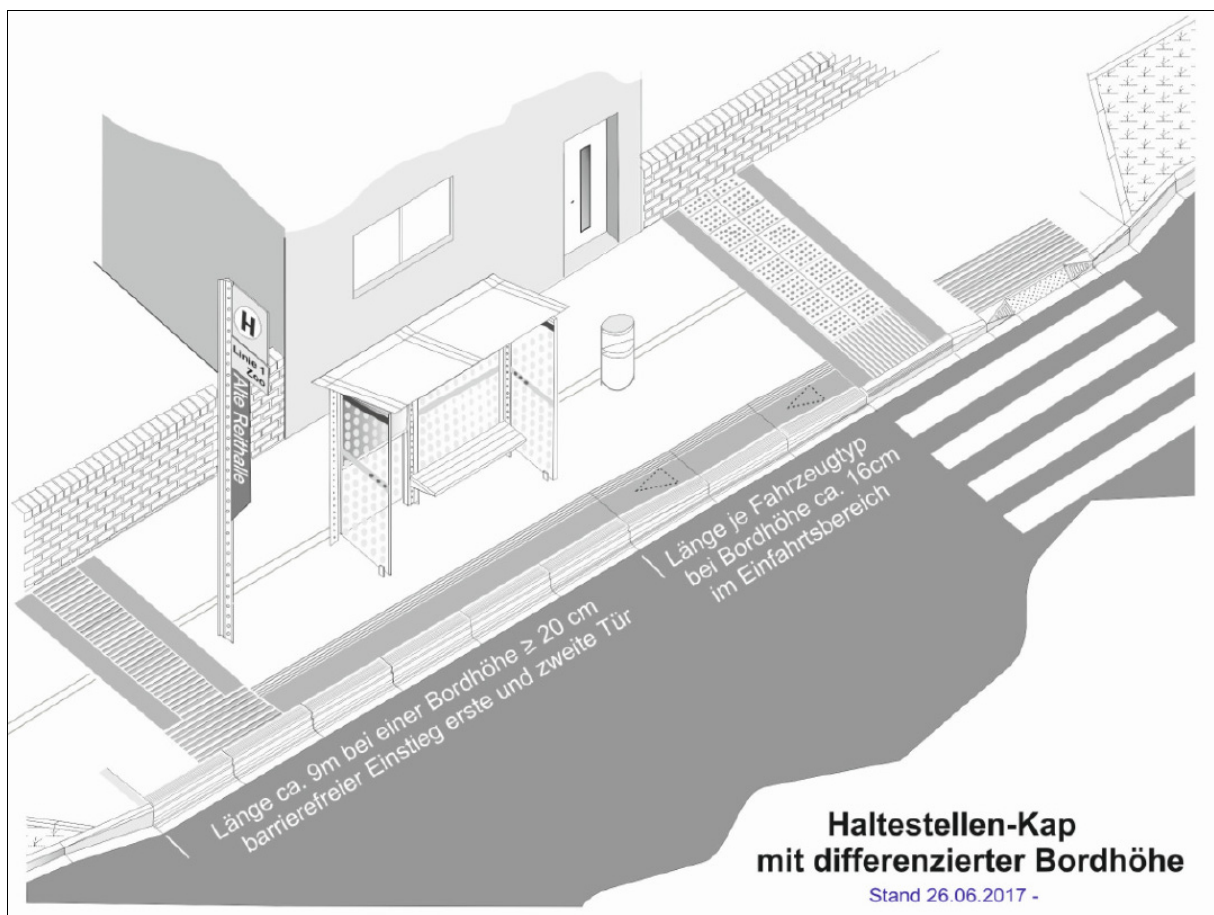


Abb. VIII-5: Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle

[Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement 2017, S. 1]

Bordsteinhöhen

Die Förderrichtlinien des Landes Hessen sehen seit 2015 Bordsteinhöhen von 22 cm bis 25 cm über Fahrbahnniveau als notwendig an, mindestens jedoch von 20 cm. Damit kann die Reststufe zwischen Wartebereich (Bussteig) und Trittkante (Fahrzeugboden) auf unter 5 cm gehalten werden. Die maximale Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeug darf im Idealfall ebenfalls nur maximal 5 cm betragen. Diese Reststufenhöhe bzw. diese Restspaltbreite erlaubt es Rollstuhlfahrern, den Ein- und Ausstieg ohne fremde Hilfe – somit auch ohne die vom Fahrpersonal zu bedienende Klapprampe – zu bewältigen.

Die angegebenen und zum Fahrzeug korrespondierenden Bordsteinhöhen sind darin begründet, dass die europäischen Normen zur Konstruktion von Kraftomnibussen vorgeben, dass die Höhe für die erste Stufe über der Fahrbahn 25 cm (an einer Tür) bzw. 27 cm (an zwei Türöffnungen) durch Kneeling nicht überschritten werden dürfen. Rollstuhlfahrer oder andere Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen (Rollator, Kinderwagen, schwerem Gepäck) steigen normalerweise an der zweiten Bustür ein- oder aus, weshalb sich bei der Reststufenhöhe von maximalen 5 cm eine notwendige Bordsteinhöhe von mindestens 22 cm über Fahrbahnniveau ergeben [vgl. *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2017, S. 7 f.]. Ideal ist eine Bordsteinhöhe von 25 cm.

Bei der Anlage von Sonderbordsteinhöhen über 20 cm ist eine Beschädigung der Busse an der Karosserie und an den Türen zu vermeiden, weshalb eine abschnittsweise Differenzierung mit unterschiedlichen Bordsteinhöhen empfohlen wird. Im Anfahrbereich ist eine niedrigere Bordsteinhöhe anzulegen (vgl. Abb. VIII-5).

Eine Anhebung der Warteflächen bzw. der Bordsteinhöhen auf ein Niveau von 18 cm darf gemäß der neuen Förderrichtlinie nur noch an Haltestellenpositionen erfolgen, an denen wegen ungünstiger straßenbaulicher Bedingungen für die Betriebsabwicklung eine Anhebung auf mindestens 20 cm – besser 22 bis 25 cm – nicht umsetzbar ist. Zum Ausnahmetatbestand von den Förderrichtlinien zählt im Odenwaldkreis der regelmäßige und überwiegende Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Stadt- und Überlandverkehr mit Außenschwenktüren, die mit Bordsteinhöhen über 18 cm nicht kompatibel sind (Beschädigungen am Türsystem). Für eine Förderung mit diesem Ausnahmetatbestand ist vom Zuwendungsempfänger ggü. Hessen Mobil der Nachweis der Notwendigkeit zu erbringen.

Orientierungshilfen

Bei der Neuanlage von Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen, an zentralen Einrichtungen und an Umsteigeanlagen sind verschiedenartige Orientierungshilfen für Fahrgäste mit Mobilitätsbehinderungen vorzusehen (vgl. Abb. VIII-5):

- taktils Leitsystem für Sehbehinderte mit markierten Einstiegsstellen, Bodenindikatoren im Wartebereich und optisch kontrastierenden Merkmalen;
- analoge behindertengerechte Zuwegungen im unmittelbaren Haltestellenumfeld, wobei Rampen eine Neigung von höchstens 6 % haben dürfen;
- ausreichend große Wendefläche im Wartebereich in Höhe der Einstiegstür für Rollstuhlfahrer (i. d. R. der zweiten Bustür).

Um einheitliche Standards zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum in Hessen zu gewährleisten, so auch bei den Zuwegungen zu den Haltestellen des

straßengebundenen ÖPNV, bietet Hessen Mobil den Kommunen den Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ an [vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* 2006].

Warteflächen und deren Breiten

Die Wartefläche an der Haltestelle sollte eine Breite von mindestens 2,50 m aufweisen, gemessen vom Bordstein bis zum Geh- oder Radweg. Bei Flächen mit Mischnutzungen sollten größere Breiten angestrebt werden, um Behinderungen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen einerseits und Fußgängern und Radfahrern andererseits zu unterbinden [vgl. *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2017, S. 8 f.].

Zu den maßgebenden Belangen der Barrierefreiheit gehört auch die Berücksichtigung ausreichender Bewegungs- und Rangierräume, die in Abhängigkeit von der Fahrgastfrequenz einer Haltestelle jedoch Variationen zulässt. Vor haltestellenbezogenen Einbauten (Wartehallen) und Fahrzeugrampen ist eine Freifläche zum Bewegen und Rangieren von Rollstühlen und Kinderwagen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. In engen Ortsdurchfahrten reicht der vorhandene Straßenquerschnitt oftmals nicht aus, um einen eigenständigen Wartebereich zusätzlich zum Gehweg anzulegen. Oftmals sind Gehwegbreiten deutlich unter 2,50 m anzutreffen.

Falls bei einem Haltestellenausbau eine Positionsverlegung nicht möglich ist, sind für Warteflächen mit gleichzeitiger Gehwegfunktion einige Randbedingungen zu beachten:

- Warteflächen mit einer Breite unter 1,50 m sind in Hessen nicht förderfähig, da diese keine ausreichende Breite zum Rangieren bieten. Die Anforderungen der Fußgänger und der Fahrgäste an der Haltestelle sind nicht erfüllt. Es empfiehlt sich, einen anderen Standort für die Haltestelle zu suchen.
- Eine Wartefläche mit einer Minderbreite von 1,50 m bis unter 2,50 m verhindert den hilfsweisen Einsatz der fahrzeugseitigen Klapprampe, weil für Rollstuhlfahrer nicht mehr ausreichend Platz zum Rangieren zur Verfügung steht. Als Ausweg bieten sich Bordsteinhöhen von 22 cm an der ersten und zweiten Bustür an.
- Bei Wartefläche mit einer Mindestbreite von 2,50 m kann die Regellösung an einem Haltestellen-Kap mit differenzierten Bordsteinhöhen zur Anwendung gelangen. Der Rangierraum für Rollstuhlfahrer ist ausreichend bemessen, sofern keine Hindernisse durch Einbauten bestehen. Beträgt die Bordsteinhöhen mindestens 20 cm, ist im Normalfall die Unterstützung durch eine Klapprampe zur Überbrückung des Spaltes nicht notwendig. Bei Bordsteinhöhen zwischen 18 cm bis 20 cm wird die Klapprampe ggf. notwendig, wodurch Fahrzeitverluste entstehen können.

Länge von Haltestellen

Die Länge einer Haltestelle bestimmt sich anhand verschiedener Faktoren:

- betrieblich bzw. fahrplanseitig notwendige Anzahl gleichzeitig haltender Busse;
- im Verkehrsgebiet eingesetzte Fahrzeugkategorien bzw. Fahrzeuglängen (Midi-, Solo-, Gelenkbus);
- Sicherheitsabstände und sonstiger Raumbedarf.

Bei den meisten standardisierten Fahrzeugtypen ist die vordere Tür in einem Bereich von 0,50 m bis 1,90 m angebracht, während sich die zweite Tür zwischen 4,80 m und 8,00 m hinter der Fahrzeugfront befindet. Zählt man eine angrenzende Fläche hinzu, ergibt sich eine Soll-Länge einer Standardhaltestelle für einen 12m-Solobus von rund 9

m für den Längsabschnitt, der eine Bordsteinhöhe von mindestens 20 cm über Fahrbahnniveau aufweisen muss (vgl. Abb. VIII-5).

Die im Einfahrabschnitt der Haltestelle empfohlene niedrigere Bordsteinhöhe einer differenziert ausgestalteten Kap-Haltestelle dient dazu, dass Busfahrer an spurführende Hochborde heranfahren können, ohne dass der Fahrzeugboden dadurch Beschädigungen erleidet [vgl. *Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement* 2017, S. 9 f.].

Verhindern Grundstückseinfahrten oder andere Unterbrechungen die Anlage einer regelkonformen Haltestellenlänge, so ist deren Anpassung u. U. akzeptabel. Die zweite Fahrzeugtür muss noch auf Höhe des angehobenen Haltestellenabschnitts zum Stehen kommen. Dafür muss die Haltestelle schon im Zulauf geradlinig erreichbar sein, damit der Busfahrer ohne größere Lenkbewegung den verkürzten Hochbordabschnitt anfahren kann. Ansonsten ist eine Standortverlegung der Haltestellenposition zu prüfen.

Hier wird auf die Prioritätensetzungen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit hingewiesen, zu denen in Kapitel V-4.2 entsprechende Ausführungen stehen.

VIII-3 Typisierung von Mängeln im Haltestellennetz

Im Odenwaldkreis wurden in den vergangenen Jahren sukzessive ein Großteil der Haltestellenmasten modernisiert. Neben Fördermitteln vom Land Hessen flossen in das damalige Investitionsprogramm auch Eigenmittel des Kreises und der Kommunen ein. Das vormals uneinheitliche Erscheinungsbild wurde durch einen standardisierten Auftritt im Corporate-Design, zuerst der VGO und später des RMV abgelöst. Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den nachfragestarken Haltestellen systematisiert.

Die Mehrheit der Umsteigehaltestellen und die aufkommensstärkeren Haltestellen sind mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Allerdings sind die Modernisierungsmaßnahmen in Bezug auf die Gesamtheit der Haltestelleninfrastruktur noch nicht voll umfänglich durchgeführt. Hinzu kommen Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen barrierefreien ÖPNV. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen daher – angesichts von rund 820 Haltestellenpositionen im Odenwaldkreis – vorhandene typische Schwachstellen und Mängel bei den Haltestellen exemplarisch auf.

VIII-3.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten bei Haltestellen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen oder an Innerortsstraßen ohne Gehweg befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Masten mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (vgl. Abb. VIII-6). In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungshilfen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden – vor allem im schulbezogenen Linienverkehr –, so dass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering, weshalb ein vollwertiger Ausbau von Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Haltestellenpositionen an anbaufreien Außerortsstraßen wird die Anregung an die Straßenverkehrsbehörden herangetragen zu prüfen, ob Hinweise oder ggf. auch Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kraftfahr-

zeugverkehr eingerichtet werden können. Des Weiteren kann der Straßenbaulastträger für eine befestigte Wartefläche sorgen.



Abb. VIII-6: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortstraßen: ohne Wartefläche (links) und mit Wartefläche (rechts)

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-3.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität an Haltestellen durch fehlende Unterstände und Sitzgelegenheiten negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Schaffung eines für alle potenziellen Fahrgäste nutzbaren ÖPNV-Systems von Bedeutung (vgl. Kap. V-3.3). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände (vgl. Abb. VIII-7),

- deren Seitenwände nicht transparent sind,
- die für Fahrgäste und Passanten sowie für den Busfahrer beim Heranfahren nicht einsehbar sind,
- deren bauliche Gestaltung nicht mehr zeitgemäß ist,
- die sich in einem ungepflegten Zustand befinden,
- die für das Fahrgastaufkommen unterdimensioniert sind,
- die – obwohl ggf. modernisiert – nicht stufenfrei erreichbar sind (betrifft auch die Wartefläche),
- die – obwohl ggf. modernisiert – keine Sitzgelegenheiten bieten.



Abb. VIII-7: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthalts- und Nutzungsqualität: unzeitgemäße Wartehallen (links) und keine stufenfreie Zugänge (links u. rechts)

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-3.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV-Systems im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass mobilitätseingeschränkte Fahrgäste soweit wie nur möglich ohne Hilfestellung Dritter zurechtkommen (vgl. Kap. V-4.2). Ein wesentlicher Teilbaustein zur Gewährleistung dieser Barrierefreiheit ist der Ausbauzustand der Zugangsstellen. Insbesondere Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- oder Sehbehinderungen), die nicht mit niederflurgerechten Hochborden und taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) versehen sind, stellen eine Zugangshürde und somit eine System-schwachstelle dar. Hierzu gehören nachfolgend aufgeführte Haltestellentypen:

- Umsteigehaltestellen (Bahn/Bus und Bus/Bus)¹⁷,
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtlagen oder an Schulzentren,
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumswirksamen Einrichtungen, z. B. an Einkaufszentren und Dienstleistungsschwerpunkten, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Krankenhäusern, Schwimmbädern oder Veranstaltungshallen.

In der Förderrichtlinie von Hessen Mobil vom Mai 2015 wurde die richtlinienkonforme Bordsteinhöhe nach oben angepasst (vgl. Kap. VIII-2.5). Die in den Jahren zuvor modernisierten Anlagen weisen deshalb Sonderbordsteinhöhen von 16 bis 18 cm auf.

An den von der DB Station&Service AG betriebenen Bahnstationen der Odenwaldbahn werden auf den Bahnsteigen Fahrgastinformationen nur für den Zugverkehr visuell und akustisch übermittelt, nicht jedoch für den Busverkehr. Hinsichtlich einer barrierefreien visuellen und akustischen Fahrgastinformation zum straßengebundenen ÖPNV bieten im Status quo (Dezember 2017) nur die ausgebauten Umsteigehaltestellen an den Bahnhöfen in Bad König, Erbach, Höchst i. Odw. und Michelstadt einen zeitgemäßen Standard. Diese geben auch Informationen zum Zugverkehr auf der Odenwaldbahn aus.

¹⁷ Die ZOB und Umsteigehaltestellen an der Odenwaldbahn in Bad König, Erbach, Höchst und Michelstadt sind barrierefrei ausgebaut, weshalb keine Mängel bestehen (vgl. Kap. VIII-1).

Abb. VIII-2 in Kapitel VIII-1 gibt an, wie die genannten wichtigsten Verknüpfungshaltestellen im Odenwaldkreis mit Elementen für einen barrierefreien ÖPNV ausgestattet sind. Der Fokus der Bewertung liegt dabei auf den Bushaltestellen:

- Sonderbordsteine (mit mindestens 18 cm Höhe),
- taktile Leitsysteme,
- visuelle und akustische Fahrgastinformation (über DFI-Anzeigen).

Einigen Umsteigepunkten fehlen hingegen jegliche barrierefreie Ausstattungen (vgl. Abb. VIII-8).

Bei dieser Betrachtung wurden Umsteigehaltestellen, die hauptsächlich nur für den Ausbildungsverkehr oder für flexible bzw. alternative Bedienformen genutzt werden, außen vorgelassen. Dabei werden weiterhin Hochflurfahrzeuge (Ausbildungsverkehr) oder Pkw-Fahrzeuge (Bedarfsverkehr) eingesetzt, die keine Haltestellen mit Sonderbordsteinen benötigen.



Abb. VIII-8: Beispiele für Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreie Gestaltung: Oberzent-Hetzbach „Bahnhof“ (links) und Michelstadt „Hallenbad“ (rechts)

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-3.4 Unzureichender barrierefreier Ausbaustand

Ausgebaute Haltestellen können ihren Bestimmungszweck nicht voll erfüllen, falls die in den

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* [2006, S. 64 ff],
- Förderrichtlinien zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen von *Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement* (2017 oder Ausgaben Vorjahre)

niedergelegten Gestaltungsvorgaben und Abmessungen für Bushaltestellen nicht eingehalten werden.

Im Odenwaldkreis wurden in den Jahren vor 2017 – neben den mehrfach erwähnten Verknüpfungsanlagen an der Odenwaldbahn – mehrere Haltestellenpositionen sukzessive erneuert. Vor allem wurden diese mit Sonderbordsteinen für einen niederflurige-

rechten Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeug und mit taktilen Leitelementen versehen.

In der Praxis kommt es vor, dass ausgebaute Haltestellenpositionen den ihnen zugeordneten Aufgaben nicht in vollem Umfang gerecht werden (generelle Feststellung):

- Die Sonderbordsteine weisen eine geringere Höhe als 18 cm auf (16-18 cm), wodurch weiterhin eine zu hohe Reststufe in das Fahrzeug besteht.
- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Abschnitte mit Sonderborsteinen fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RAST 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen (zu Busbucht vgl. linkes Foto in Abb. VIII-9).
- Bei Haltestelle mit Sonderbordsteinen in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten weit über 5 cm verbleiben. Bei einer Krümmung der Sonderbordsteinanlage nach Innen sind zudem Beschädigungen am Bordstein und am Fahrzeug unvermeidlich.
- Die erforderliche Mindestbreite der ausgebauten Wartefläche von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (vgl. rechtes Foto in Abb. VIII-9). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Bei Haltestellen mit Sonderbordsteinen geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die Sonderbordsteine nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind und das Fahrzeug auf Distanz halten. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.
- Haltepositionen mit zu kleinen Warteflächen oder zu kleinen Fahrgastunterständen sind einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen oder für einen stärkeren Fahrgastwechsel nicht geeignet.
- Die Länge des Sonderbordabschnittes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (neben Midibussen auch Solobusse und ggf. Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt (vgl. rechtes Foto in Abb. VIII-9).
- Haltestellenpositionen sind zwar ausgebaut und mit Sonderbordsteinen versehen, aber es gibt vom übrigen öffentlichen Straßenraum keine stufenfreie Zuwegungen dorthin.
- Haltestellen wurden in jüngster Vergangenheit zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, gleichwohl fehlen taktile Leitelemente für sehbehinderte Fahrgäste (vgl. linkes Foto in Abb. VIII-9).
- Hinweis, kein gravierender Mangel: Haltestellen wurden zwar in Ansätzen mit taktilen Elementen für sehbehinderte Fahrgäste versehen (Leitstreifen oder Aufmerksamkeitsfelder), die jedoch nicht als eine durchgehende bzw. geschlossene Kette an entsprechenden Leitelementen ausgebildet sind.



Abb. VIII-9: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-3.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (ruhender motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben (vgl. linkes Foto in Abb. VIII-10).
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht.
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder fahrgast- noch behindertengerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen oder andere bauliche Situationen zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernisse werden (vgl. rechtes Foto in Abb. VIII-10).
- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.



Abb. VIII-10: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-3.6 Keine durchgängige Außendarstellung

Haltestellen werden als „Visitenkarten“ des ÖPNV bezeichnet, deren optisches Erscheinungsbild zugleich eine wirksame Form der Außendarstellung ist (zu einer unzeitgemäßen Erscheinung der Wartehallen vgl. Kap. VIII-3.2). Im Odenwaldkreis folgt ein Großteil der Haltestellenmasten einem verbundweit standardisierten System mit relativ hohem Wiedererkennungswert für Fahrgäste und Öffentlichkeit, sei es durch das Design der vormaligen VGO (nur noch im Altbestand) oder mittlerweile durch jenes des RMV.

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren eine durchgehende Außendarstellung im Corporate Design. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:

- Haltestellenpositionen fehlen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), Haltestellennamensschild oder Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgegeben wird.
- Haltestellenpositionen werden dauerhaft mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre und fahrplanmäßig angefahrene Haltestellen handelt.
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht im vorgegebenen Alt- oder Neudesign gehalten, obwohl diese regelmäßig bedient werden.

VIII-3.7 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegeketten gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind [vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG]. Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können.

Die Informationsmöglichkeiten an regulär bedienten Haltestellen des Linienverkehrs sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne sowie ergänzende Fahrgastinformationen temporär oder dauerhaft fehlen (vgl. linkes Foto in Abb. VIII-11);

- Fahrgastinformationen bei Innerortshaltestellen in bebauter Umgebung wegen fehlender Straßenbeleuchtung bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese permanent oder temporär für alle Nutzergruppen nicht oder nur schwer erreichbar oder erkennbar sind (vgl. rechtes Foto in Abb. VIII-11);
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl, Gehbehinderten und Kindern nicht erkennbar sind, weil zu hoch angebracht oder nicht stufenfrei erreichbar;
- Sondersituationen nicht hinreichend bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegänderungen, temporäre Nichtbedienung);
- Vitrienen und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unleserlich sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.



Abb. VIII-11: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten

[Fotos: HMS des RMV bzw. der RMS]

VIII-4 Betreiberübergreifendes Haltestellenmanagement

Die von der OREG wahrgenommene Regieaufgabe des Haltestellenmanagements (vgl. Kap. VII-5) dient einer betreiberübergreifenden Integration verschiedener Verkehrsträger mittels eines einheitlichen Haltestellenschildes und eines einheitlichen Aushangfahrplans sowie der Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zuganges zu der mit öffentlichen Mitteln geförderten Haltestelleninfrastruktur.

Die gesetzliche Mindestausstattung von Haltestellen nach § 32 BOKraft (Mast, Schild und Aushangkasten) befindet sich im Odenwaldkreis im Eigentum der Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH (ODVB) als Infrastrukturunternehmen. Diese verpflichtet sich auf Grundlage der mit der OREG getroffenen Vereinbarung über die Bereitstellung von ÖPNV-Haltestelleninfrastruktur im Odenwaldkreis nach § 7 Abs. 1 Ziff. 6 i. V. m. § 10 HÖPNVG zur diskriminierungsfreien Überlassung an dritte Verkehrsunternehmen und führt in Zusammenarbeit mit der OREG jährliche Investitionsprogramme zur Erneuerung der Haltestellen gemäß den Standards der OREG durch.

Das betreiberübergreifende Haltestellenmanagement, für dessen Gewährleistung die OREG vom Verkehrsunternehmen eine Betriebsumlage erhebt, umfasst folgende Leistungen:

- Herstellung und Austausch der Abfahrtspläne,
- zweimal jährlich Sichtprüfung auf Beschädigung und festen Stand,
- Beseitigung eventueller Beschädigungen,
- einmal jährlich Reinigung von Haltestellenschild und Kasten für Aushangfahrplan.

Übergeordnete und langfristige Zielsetzung des Haltestellenmanagements ist die Beseitigung der in Kapitel VIII-3 aufgeführten Mängel. Insbesondere wird von der OREG die Herstellung eines kreisweit einheitlichen Ausstattungsniveaus aller Abfahrtspositionen nach den Mustervorgaben in Kapitel VIII-2 bis zum Jahr 2029 sowie nach den Festlegungen der vorgenannten Vereinbarung verfolgt.

Auf Grundlage des Erneuerungsstandes der Haltestellen des Odenwaldkreises zum Jahr 2017 sowie auf Basis noch zu erwartender Maßnahmen bis zum Jahr 2019 ergibt sich für die Jahre von 2019 bis 2029 ein Erneuerungsbedarf von rund 580 Haltestellenpositionen. Die durchschnittlichen Kosten für die Erneuerung eines Haltestellenmastes liegen bei ca. 530 Euro (netto) inklusive Beschaffung, Beschriftung und Montage. Hieraus ergibt sich ein Gesamtvolumen von etwa 300.000 Euro für die Jahre 2019 bis 2029. Dies entspricht wiederum einem jährlichen Investitionsvolumen von 30.000 Euro, um im Rahmen des jährlichen Investitionsprogrammes bis zum Jahr 2029 einen kreisweit einheitlichen Erneuerungsstand aller Haltestellenmasten im Odenwaldkreis zu erreichen.

IX Finanzierungskonzept

Nach § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern die Aufgabenträger für den ÖPNV die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes. Sie übernehmen u. a. die Verpflichtungen aus Verkehrsverträgen und tragen die Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation.

IX-1 Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation

Hinsichtlich der Anforderungen an das Regiemanagement im ÖPNV wird auf die Ausführungen in Kap. VII-5 verwiesen. Im Rahmen eines Organisationsgutachtens aus dem Jahr 2016 untersuchten die *NahverkehrsBeratung Südwest* und die *KCW* das Aufgabenspektrum der OREG als lokale Aufgabenträgerorganisation. Dabei wurden die folgenden grundsätzlichen Feststellungen getroffen:

- Die OREG übernimmt zu 60 % betreiberspezifische Aufgaben im Sinne von Verkehrsintegration oder betreibernahe Aufgaben.
- 40 % der Aufgaben sind hoheitliche Aufgaben oder Aufgaben des Regiemanagements, die der OREG durch den Hoheitsakt der Beleihung übertragen sind und die der eigentlichen Aufgabenstellung einer Aufgabenträgerorganisation nach § 7 HÖPNVG entsprechen.

Nur für die unter dem letzten Punkt genannten Kosten besteht eine originäre Ausgleichspflicht des Odenwaldkreises im Rahmen der Beleihung. Diese ist einem Organisationsstatut für den ÖPNV im Odenwaldkreis nach dem Beschluss des Kreisausschusses vom 28. Januar 2008 niedergelegt.

Für hoheitliche Aufgaben und Aufgaben des Regiemanagements entstehen jährliche Kosten von ca. 625.000 Euro (Stand mit Preisfortschreibung für 2020). Der Personalaufwand beträgt 6,7 Vollzeitäquivalente (VZÄ). Darin enthalten sind 2,0 VZÄ, deren Personalkosten zurzeit unmittelbar aus dem Kreishaushalt getragen werden. Um diese bereinigt, beträgt der Zuschussbedarf im Rahmen der Beleihung ca. 450.000 Euro.

Betreiberspezifische oder betreibernahe Aufgaben werden von der für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträgerorganisation übernommen. Deren einheitliche und betreiberübergreifende Erledigung liegt im übergeordneten Interesse des Aufgabenträgers oder weil die Aufgabenträgerorganisation EDV-technische Hintergrundsysteme vorhält, deren Nutzung vorgegeben wird. Die Leistungen, die zur Verkehrsintegration und zum Betrieb verpflichtend durch die OREG beigestellt werden, sind in Kap. VII-5 beschrieben.

Die Kosten für diese Leistungen fallen – als Nebenleistung – im Rahmen der verkehrsvertraglichen Verpflichtungen an (vgl. Kap. IX-2.1), sofern der Aufgabenträger diese als Standards zur Beförderungsqualität im Nahverkehrsplan definiert. Die Frage ist nur, ob diese Kosten beim Verkehrsunternehmen, weil dieses die Beförderungsleistungen erbringt, oder bei der Aufgabenträgerorganisation anfallen, weil eine zentrale Erledigung dort geboten erscheint. Letztere Variante wird im Odenwaldkreis favorisiert, zumal sich diese Form der betreiberübergreifenden Dienstleistungen über Jahre bewährt hat und auch im Ausschreibungswettbewerb ein geeignetes Mittel der diskriminierungsfreien Bereitstellung von betreiberübergreifenden Leistungen ist.

Für betreiberspezifische bzw. betreibernahe Dienstleistungen, die für Verkehrsunternehmen erbracht werden, entstehen jährliche Kosten in Höhe von rund 700.000 Euro

(Stand mit Preisfortschreibung für 2020). In dieser Position sind die Kosten für die Bereitstellung des OREG-Bordrechner- und ITCS-Systems (OBIS) enthalten. Der Personalaufwand für betreiberspezifische bzw. -nahe Dienstleistungen beträgt 10,3 VZÄ.

Die Kosten für betreiberspezifische bzw. betreibernahe Aufgaben sind Nebenkosten zur Verkehrsleistungserbringung und keine Regiekosten der Aufgabenträgerorganisation. Die Kosten werden als solche vom Betreiber des Verkehrsdienstes als „durchlaufend“ behandelt.

IX-2 Kosten und Erlöse zu gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

Unter diese Überschrift zu subsummieren sind die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und die vertraglichen Verpflichtungen im Rahmen der Schülerbeförderung nach § 161 HSchG. Dabei handelt es sich um „kommunizierende Röhren“: Durch die integrierte Schülerbeförderung und die Zuweisung der Organisation des Schülerverkehrs an die OREG im Rahmen der Beleihung stellt der tarifliche Aufwand für anspruchsberechtigte Schüler (auf der Seite des Schulwegkostenträgers) gleichzeitig Tarifierlöse dar, die das Bestellerentgelt des Aufgabenträgers für den ÖPNV mindern.

IX-2.1 Ausgleichsleistungen aus Verkehrsverträgen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im ÖPNV

Operator	Position	Erläuterung
	Kosten nach Betriebsleistungsstatistik für - Fahrzeuge - Fahrleistung - Einsatzzeit	Mengengerüst der Leistung, getrennt nach - Jedermann-Verkehr - Ausbildungsverkehr
x	spezifischer Kostensatz	
+	Nebenkosten für betreiberspezifische oder betreibernahe Dienstleistungen	vgl. Kap. IX-1
=	Bestellerentgelt	
-	Verkehrserlöse (netto)	vor bzw. nach EAV, getrennt nach - Jedermann-Verkehr und - Ausbildungsverkehr
-	Drittfinanzierung	- Landesmittel - kommunale Mitfinanzierung
=	Ausgleichsleistungen	in der Finanzierungspflicht des ÖPNV- Aufgabenträgers

Tab. IX-1: Grundprinzip der Ermittlung der Ausgleichsleistungen für das künftige lokale ÖPNV-Angebot im Odenwaldkreis

[eigene Zusammenstellung]

Bei den Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen handelt es sich um den Zuschussbedarf, der sich aus der Abrechnung des Verkehrsvertrages nach dem in Tab. IX-1 aufgestelltem Schema ergibt.

Mengengerüst der Leistungen und der Kosten

Aus dem Angebotskonzept nach Kap. VI-10.1 resultiert ein Mengengerüst für die künftigen Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis bezüglich der

- in den Verkehrsspitzen an Schulwerktagen eingesetzten Fahrzeuge,
- Fahrleistungen, angegeben in Nutzwagen- bzw. Fahrplankilometern (Nkm),
- Einsatzstunden des Fahrpersonals.

Grundlage dieser Berechnungen ist ein je Linie hinterlegter sog. „Schattenfahrplan“ zur Bestimmung der o. g. Schlüsselgrößen. Aufgrund der beabsichtigten funktionalen Beschreibung des künftigen Leistungsangebots im Vergabeverfahren ist nicht voraussehbar, wie sich das Mengengerüst in den Angeboten der Bieter tatsächlich gestalten wird.

In der internen Kalkulation der OREG zu den lokalen Leistungskategorien

- Innerortslinien für Erbach und Michelstadt,
- Bushauptlinien,
- Erschließungslinien (inkl. *RufBus*),
- Linien und Zusatzfahrten speziell für den Ausbildungsverkehr (soweit über Regelfahrten der Haupt- und Erschließungslinien hinausgehend),
- Bedarfsverkehr mit alternativem Produkt *taxOMobil*

wird die Menge an Fahrzeugen, Nutzwagenkilometern und Einsatzstunden mit angenommenen spezifischen Kostensätzen multipliziert. Daraus ergeben sich die voraussichtlichen kalkulatorischen Kosten der Verkehrsleistungserbringung durch ein Verkehrsunternehmen. Grundlage ist zunächst der Sollkostensatz für das Bestandsangebot für das Jahr 2016, der mit den Parametern der mittelfristigen Finanzplanung auf das Jahr 2020 fortgeschrieben wird.

Verkehrserlöse

Verkehrserlöse sind

- Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf von Verbundfahrausweisen,
- Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 145 SGB IX.

Im Rahmen des Bruttovertragsprinzips stehen die Verkehrserlöse dem Aufgabenträger bzw. dem Besteller zu und werden dem Bestellerentgelt zur Ermittlung der Ausgleichsleistungen, also des Zuschussbedarfs, gegengerechnet. Maßgebende Kennzahl ist hier der Nettowert der Verkehrserlöse nach der verbundweiten Einnahmenaufteilung.

Die Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG für die Ausgabe und Anerkennung vergünstigter Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs sind im Verständnis der OREG keine Verkehrserlöse i. e. S., sondern fallen unter die Position „Drittfinanzierung“ (s. u.).

Drittfinanzierungen

Die Drittmittel zur Finanzierung des Bestellerentgelts der OREG sind

- verschiedene Landeszuwendungen für den lokalen ÖPNV, darunter auch die (vormaligen) Ausgleichsmittel nach § 45a PBefG,
- Mittel von Städten und Gemeinden zur Finanzierung von Angeboten für den Innerortsverkehr, hier konkret des *CityBus*-Verkehrs in Erbach und Michelstadt
- dito, für Event- bzw. Sonderverkehre bei Veranstaltungen,
- Zuschüsse benachbarter Landkreise oder Kommunen für „ausbrechende“ Linien.

IX-2.2 Weitere Aufwendungen

Aufwendungen nach § 161 HSchG

Unter dieser Position rangieren

- tarifliche Aufwendungen des Schulwegkostenträgers für die Beförderung von anspruchsberechtigten Schülern (Regelschüler und Erstattungsleistungen),
- Aufwendungen im freigestellten Schülerverkehr für die Beförderung von Schülern zu/von Förderschulen.

Die Beförderung von Regelschülern im Odenwaldkreis ist vollständig in den ÖPNV integriert. Bei den Aufwendungen nach § 161 HSchG handelt es sich nicht um die Kosten der Leistungserbringung durch das Verkehrsunternehmen speziell für den Ausbildungsverkehr, sondern um den Tarifaufwand (brutto) auf der Grundlage des sog. Schattentarifs zum neuen landesweiten Schülerticket Hessen, da dieser erlösrelevant ist. Die Höhe dieses Tarifentgelts beträgt im Schuljahr 2017/2018 pro anspruchsberechtigten Schüler 420,30 Euro (brutto).

Verbundkooperationen

Die Ausgaben für Verbundkooperationen betreffen die Partnerschaftsfinanzierung mit

- RMV zur Odenwaldbahn,
- RMV zur regionalen Buslinie Linie ERB-30,
- VRN zur regionalen Buslinie 665.

IX-2.3 Prognose der konsumtiven Aufwendungen

Unter Berücksichtigung des Mengengerüsts der Leistungen aus der Angebotskonzeption und der bis zum Jahre 2020 zu erwartenden Kosten- und Drittmittelentwicklungen wird ein voraussichtlicher Finanzierungsbedarf von 8,2 Mio. Euro erwartet, der durch den Kreishaushalt bereitzustellen ist. Dieser Wert entspricht den bisher dafür angesetzten Aufwendungen des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger und als Schulwegkostenträger im Jahr 2020 bezogen auf die derzeit gültige mittelfristige Finanzplanung.

IX-2.4 Investitionskosten für den Haltestellenausbau

Investive Kosten für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen fallen bei den jeweiligen Bauträgern, i. e. den Städten und Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern an, die dafür vom Land Hessen auf Antrag eine finanzielle Förderung erhalten. Die OREG als Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV im Odenwaldkreis wird den Stadt- und Gemeindeverwaltungen beratend zur Seite stehen, u. a. bei der konzeptionellen Festlegung geeigneter Haltestellenstandorte und bei der Beantragung von Fördermitteln.

Der barrierefreie Ausbau soll sich bis 2025 prioritär auf jene Bushaltestellen im Odenwaldkreis konzentrieren, die

- entlang regionaler und lokaler Bushauptlinien,
- in den Kernstadtgebieten von Erbach und Michelstadt und in den unmittelbar daran angrenzenden Stadtteilen

liegen. Die ausbauwürdige Untergrenze wird bei einer schulwerktäglichen Frequentierung von 25 Fahrgästen angesetzt (Summer der Ein- und Aussteiger an allen Mastpositionen). Die Haltestellen, die in die Bedienungsstandards HLS und ILS einbezogenen sind, gehen aus der korridorbezogenen Aufstellung in → **Anlage VIII-2** hervor. Das Thema Barrierefreiheit bei Bushaltestellen ist ausführlich in Kapitel VIII-2.5 behandelt.

Für die Herstellung eines barrierefreien Zustandes an bis zu 250 Haltestellenbereichen setzt die OREG für den Zeitraum von 2020 bis 2025 ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 9,0 Mio. Euro an (zum Preisstand von 2017). Hierbei ist ein mittlerer förderungsfähiger Kostenaufwand pro Haltestellenbereich von ca. 36 Tsd. Euro (brutto) unterstellt (ohne Haltestellenmöblierung). Pro Jahr sollten rund 50 Haltestellenbereiche für zusammen etwa 1,8 Mio. Euro barrierefrei ausgebaut werden. Dieser Finanzbedarf ist abzüglich des Eigenanteils der Kommunen über den RMV beim Land Hessen angemeldet.

Abbildungsverzeichnis

Abb. IV-1:	Lage des Odenwaldkreises mit Regionalachse und lokalen Verkehrsachsen	33
Abb. IV-2:	Stadt- und Ortsteile der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises bis Dez. 2017	34
Abb. IV-3:	Stadt- und Ortsteile der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises ab Jan. 2018	35
Abb. IV-4:	Zentrale Orte mit Relevanz für den Odenwaldkreis (vor Gebietsreform Oberzent)	38
Abb. IV-5:	Altersstruktur der Wohnbevölkerung in den Städten und Gemeinden des Odenwaldkreises (Stand: 31.12.2015)	41
Abb. IV-6:	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Odenwaldkreis	42
Abb. IV-7:	Altersstruktur der Wohnbevölkerung des Odenwaldkreises im Zeitvergleich.....	43
Abb. IV-8:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte je Stadt bzw. Gemeinde (Stand: 30.06.2015)	46
Abb. IV-9:	Auspendler in die benachbarten Oberzentren (Stand: 30.06.2015)	49
Abb. IV-10:	Auspendler in die benachbarten (Land-)Kreise (Stand: 30.06.2015)	50
Abb. IV-11:	Kreisbinnenpendler in die zentralen Orten (Stand: 30.06.2015)	51
Abb. IV-12:	Schulstandorte im Odenwaldkreis mit Stand Beginn Schuljahr 2015/2016	54
Abb. IV-13:	Binnenverflechtungen zu den Standorten mit Mittelstufenschulen.....	56
Abb. IV-14:	Binnenverflechtungen zu den Standorten mit Oberstufen- und Berufsschulen	57
Abb. IV-15:	Entwicklung der Schülerzahlen an den Schulen im Odenwaldkreis 2009-2017	59
Abb. IV-16:	Odenwaldbahn mit Bahnstationen und deren Merkmale (Stand: August 2017)	61
Abb. VI-1:	Schematisierter Gesamtliniennetzplan für den Odenwaldkreis im Fahrplanjahr 2017	84
Abb. VI-2:	Fahrgastaufkommen auf den lokalen Buslinien (Stand: Januar bis April 2017)	86
Abb. VI-3:	Struktur der Fahrgastnachfrage an Schulwerktagen in den lokalen Buslinien 2015	86
Abb. VI-4:	Fahrgastaufkommen je Verkehrstagsgruppe in den RufBus-Bediengengebieten 2016.....	88
Abb. VI-5:	Orte für Innerortslinien-Standard und Bedienkorridore für Hauptlinien-Standard	98
Abb. VI-6:	Lokale Bedienkorridore für Erschließungslinien-Standard	103
Abb. VI-7:	Lokale Bedienkorridore für Grundversorgungs-Standard und Lückenschlüsse	104
Abb. VI-8:	Hauptsächlicher Bedienstandard für den Jedermann-Verkehr je Stadt- bzw. Ortsteil.....	105

Abb. VI-9:	Einzugsbereiche der Grundschulen als Grundlage für ÖPNV-Bedienungsstandards	115
Abb. VI-10:	Bedienungsstandards f. Gesamtschulen Bad König, O.-Beerfelden, Breuberg, Erbach	118
Abb. VI-11:	Bedienungsstandards für die weiterführenden Schulen in Michelstadt.....	119
Abb. VI-12:	Bedienungsstandards für die weiterführenden Schulen in Höchst und Reichelsheim	120
Abb. VI-13:	Angebotskonzeption für regionale und lokale Bushauptlinien, NaTourBus-Linien.....	133
Abb. VI-14:	Angebotskonzeption für die lokalen Erschließungslinien	134
Abb. VI-15:	Angebotskonzeption für die lokalen Buslinien des Ausbildungsverkehrs	135
Abb. VI-16:	Angebotskonzeption für Stadt-/Ortsteile mit taxOMobil zum RMV-Tarif	136
Abb. VI-17:	Taktverknüpfungspunkte für SPNV und Überland-Linien	139
Abb. VII-1:	Ausschnitt aus dem Tarifplan des RMV für den Odenwaldkreis u. angrenzende Kreise	150
Abb. VII-2:	Ausschnitt Tarifwabenplan VRN für Odenwaldkreis und angrenzende Kreise.....	152
Abb. VIII-1:	Beispiele für ausgebaute Bushaltestellen mit Elementen für die Barrierefreiheit	156
Abb. VIII-2:	Ausgebaute Umsteigehaltestellen an den Bahnstationen der Odenwaldbahn	157
Abb. VIII-3:	Muster eines im Odenwaldkreis zu priorisierenden Haltestellenschildes mit abgerundeten Ecken nach den Standards des RMV [Quelle: OREG]	162
Abb. VIII-4:	Wartehallen als Stahlkonstruktion (links) und in Holzblockbauweise (rechts).....	165
Abb. VIII-5:	Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle.....	166
Abb. VIII-6:	Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortstraßen: ohne Wartefläche (links) und mit Wartefläche (rechts).....	171
Abb. VIII-7:	Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthalts- und Nutzungsqualität: unzeitgemäße Wartehallen (links) und keine stufenfreie Zugänge (links u. rechts).....	172
Abb. VIII-8:	Beispiele für Verknüpfungshaltestellen ohne barrierefreie Gestaltung: Oberzent-Hetzbach „Bahnhof“ (links) und Michelstadt „Hallenbad“ (rechts).....	173
Abb. VIII-9:	Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit begrenzter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	175
Abb. VIII-10:	Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität	176
Abb. VIII-11:	Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten.....	177

Tabellenverzeichnis

Tab. IV-1:	Angaben zu Einwohner und Fläche der Städte und Gemeinden (Stand 31.12.2015)	39
Tab. IV-2:	Vermarktete Freizeitbuslinien in der Odenwaldregion (Stand: September 2017)	64
Tab. VI-1:	Stand der Maßnahmenumsetzung zum Fahrplanjahr 2017 für den lokalen straßengebundenen ÖPNV aus dem Nahverkehrsplan 2012	90
Tab. VI-2:	Einzugsradien um die Zugangsstellen des ÖPNV im Odenwaldkreis	92
Tab. VI-3:	Definition von Netzebenen und ÖPNV-Produkten im Odenwaldkreis	94
Tab. VI-4:	Maximale Umsteigevorgänge bei Fahrten zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufe	106
Tab. VI-5:	Bedienungsumfang im ÖPNV nach Schultypen	112
Tab. VI-6:	Maximale Wartezeiten vor bzw. nach den Unterrichtszeiten (ohne Wegezeiten)	121
Tab. VI-7:	Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. morgendlichen Schulbedienung	123
Tab. VI-8:	Schematische Darstellung d. zeitlichen Staffelung d. mittäglichen Schulbedienung	124
Tab. VI-9:	Schematische Darstellung d. zeitl. Staffelung d. nachmittäglichen Schulbedienung	125
Tab. VI-10:	Angebotskonzeption für die lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im Odenwaldkreis	130
Tab. VI-11:	Verknüpfungspunkte im Odenwaldkreis und angrenzenden Orten	138
Tab. VII-1:	Fahrzeugeinsätze zur Erfüllung der Bedienstandards	141
Tab. VIII-1:	Haltestellen und deren Ausstattungsmerkmale im Odenwaldkreis (Stand: Sept. 2017)	155
Tab. VIII-2:	Bedeutung der verbundweiten Haltestellenkategorien für den Odenwaldkreis	161
Tab. VIII-3:	Kategoriebezogene Ausstattungsmerkmale für die Haltestellen im Odenwaldkreis	165
Tab. IX-1:	Grundprinzip der Ermittlung der Ausgleichsleistungen für das künftige lokale ÖPNV-Angebot im Odenwaldkreis	180

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Köln

HA Hessen Agentur GmbH (2015): Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung. Wichtige Ergebnisse im Überblick. Wiesbaden

HA Hessen Agentur GmbH (2016): Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung. Wichtige Ergebnisse im Überblick. Wiesbaden (HA-Report Nr. 912)

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2015): Verkehrsmengenkarte für Hessen – Ausschnitt Odenwaldkreis. Ausgabe 2015. Wiesbaden

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2017): Verkehrsinfrastrukturförderung: Informationsblatt für Haltestellen – Aktualisierung der Regelungen für Förderanträge. Stand: Juli 2017. Wiesbaden

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hrsg.) (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden (Heft Nr. 54)

HMWVL (= *Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – Oberste Landesplanungsbehörde*) (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Wiesbaden

HMWVL (= *Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung*) (2009): Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009. Wiesbaden

Odenwaldkreis – Der Kreisausschuss, Schulverwaltung (2007): Schulentwicklungsplan (SEP) des Odenwaldkreises. Fortschreibung 2007-2012. Erbach

OREG und NahverkehrsBeratung Südwest (= *Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH und NahverkehrsBeratung Südwest*) (2012): Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises. Schlussbericht in der Fassung des Kreistagsbeschlusses vom 25. Juni 2012. Erbach und Heidelberg

Regierungspräsidium Darmstadt (= *Geschäftsstelle der Regionalversammlung Südhessen beim Regierungspräsidium Darmstadt*) (2011): Regionalplan Südhessen / Regionaler Flächennutzungsplan 2010. Darmstadt

RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) (2016): RMV-Leitfaden Haltestellen und Fahrgastwartehallen – Gestaltungsrichtlinien für Haltestellen und Fahrgastwartehallen im RMV-Design. Hofheim am Taunus

Verzeichnis der Datenquellen

BKG (= Bundesamt für Kartographie und Geodäsie) (o. Jahresangaben): Digitales Landschaftsmodell. Frankfurt am Main

Bundesagentur für Arbeit (o. Jahresangaben): Statistiken zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nürnberg

DB Station & Service AG (o. Jahresangaben): Ausstattung der Bahnstationen der DB Station & Service AG. Berlin. URL: <http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/start> [05.07.2017]

HA Hessen Agentur GmbH (2017): Hessisches Gemeindelexikon: Bevölkerungsvorausschätzung. Wiesbaden. URL: <https://www.hessen-agentur.de/dynasite.cfm?dsid=18822> [03.07.2017]

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (o. Jahresangaben): Digitale Verwaltungsgrenzen. Wiesbaden

Hess. Stat. LA (= Hessisches Statistisches Landesamt) (o. Jahresangaben): Amtliche Statistiken. Wiesbaden

Hessisches Statistisches Landesamt (o. Jahresangaben): Amtliche Statistiken. Wiesbaden

HLBG (= Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation) (o. Jahresangaben): Digitale Verwaltungsgrenzen. Wiesbaden

OREG (= Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH) (2016): Liniennetzplan Odenwaldkreis für das Fahrplanjahr 2017. Michelstadt

OREG (= Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH) (2017): Fahrgastzahlen zum lokalen Ruf-Bus im Odenwaldkreis im Jahr 2016. Michelstadt

OREG und ODVB (= Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH und Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH) (2017): Fahrgastzahlen auf den lokalen Buslinien im Odenwaldkreis, erhoben im März und April 2017. Michelstadt

RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) (ohne Jahresangabe): Daten zur Verbunderhebung 2015. Auszüge. Hofheim am Taunus

RMV (= Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH) (2018): Tarifgesamtplan. Hofheim am Taunus

VRN (= Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH) (Hrsg.) (2017): Tarifwabenplan. Mannheim

Verzeichnis der Quellen zum Europarecht

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (Amtsblatt der Europäischen Union vom 03.12.2007, L 315/1 ff.)

Verzeichnis der Quellen zum Bundesrecht

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 19 Abs. 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz – MiLoG) vom 11. August 2014 (BGBl. I S. 1348), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2739)

Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), zuletzt geändert durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282)

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 18. Mai 2017 (BGBl. I S. 1282)

Verzeichnis der Quellen zum Hessischen Landesrecht

Hessisches Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz – HessBGG) vom 23. Dezember 2004 (GVBl. I, S. 482), zuletzt geändert durch Artikel 64 des Gesetzes vom 13. Dezember 2012 (GVBl. I S. 622)

Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (Hessisches ÖPNV-Gesetz – HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG) vom 30. Juni 2017 (GVBl. S. 150)

Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz (HVTG) vom 19. Dezember 2014 (GVBl. I S. 354)

Verzeichnis der Quellen zum Kommunalrecht des Odenwaldkreises

Satzung über die Bildung von Schulbezirken für die Grundschulen des Odenwaldkreises vom 17. Dezember 2007

Abkürzungsverzeichnis

ACE	Auto Club Europa
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
AWO	Arbeiterwohlfahrt
B	Bundesstraße oder <i>BurgenBus</i> (je nach Kontext)
BA	Bundesagentur für Arbeit
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BT	Bundestag
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
B+R	Bike and Ride (englisch für „Fahrrad und Reisen“)
CB	CityBus (Erbach/Michelstadt)
CD	Corporate Design
CO ₂	Kohlendioxid
DA	kreisfreie Stadt Darmstadt
DA-DI	Landkreis Darmstadt-Dieburg
DADINA	Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DIN	Deutsches Institut für Normung
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
EAV	Einnahme-Aufteilungs-Verfahren
EG	Europäische Gemeinschaft
ELS	Erschließungslinien-Standard
ERB	Odenwaldkreis oder Kreisstadt Erbach (je nach Kontext)
EU	Europäische Union
EVG	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen

EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
F	Ferienwerktag
FAG	Gesetz über d. Finanzausgleich zw. Bund u. Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
Fei	Feiertag
FGZ	Fahrgastzahlen
FOH	Fachverband Omnibusverkehr Hessen
FrStllgV	Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)
GB	Geschäftsbereich
GesSch.	Gesamtschule
GEW	Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft
GG	Grundgesetz
GS	Grundschule
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVS	Grundversorgungs-Standard
Gymn.	Gymnasium oder Gymnasial
gymn.	gymnasial
GZ	Grundzentrum
HA	Hessen Agentur
HL	Hauptlinie
HLBG	Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation
HLS	Hauptlinien-Standard
HMS	Haltestellenmanagementsystem
HMWVL	Hess. Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (vormals)
HMWEVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HP	Kreis Bergstraße oder Kreisstadt Heppenheim (Bergstr.) (je nach Kontext)
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVTG	Hessisches Vergabe- und Tariftreuegesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IG	Interessengemeinschaft
IGDB	IG Dreieich Bahn Verkehrsplanung + Beratung

IGM	Industriegewerkschaft Metall
IHK	Industrie- und Handelskammer
ILS	Innerortslinien-Standard
ITCS	Intermodal Transport Control System (englisch für „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem“)
ITF	Integraler Taktfahrplan
J-V	Jedermann-Verkehr
K	Kreisstraße
KB	Kleinbus
KBS	Kursbuchstrecke
KC	Kompetenz-Center
KCW	KCW GmbH (hervorgegangen aus „Kompetenz-Center-Wettbewerb“)
KLZ	Kleinzentrum
KOM	Kraftomnibus
Krad	Kraftrad
KV	Kreisverband
K+R	Kiss and Ride (englisch für „Bringen/Abholen und Reisen“)
L	Landesstraße
LA	Landesamt
LB	Linienbündel
LDD	Linienbündel Darmstadt/Odenwald
LE	Low-Entry (englisch für „Tiefeinstieg“)
LEP	Landesentwicklungsplan
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer
LK	Landkreis
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LS	Lückenschlüsse
MIL	Landkreis Miltenberg oder Kreisstadt Miltenberg (je nach Kontext)
MiLoG	Gesetz zur Regelung eines allgemeinen Mindestlohns (Mindestlohngesetz)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen)
MZ	Mittelzentrum
M+S	Matsch und Schnee
N	<i>NaTourBus</i>
NABU	Naturschutzbund Deutschland

NeO	<i>Vom-Neckar-in-den-Odenwald</i>
Nkm	Nutzwagenkilometer
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NVB SW	NahverkehrsBeratung Südwest
NVP	Nahverkehrsplan
NVV	Nordhessischer Verkehrsverbund
NVZ	Normalverkehrszeit
NW	Nebenwohnsitz
NZ	Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen)
OBIS	OREG-Bordrechner- und ITCS-Systems
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODVB	Odenwälder Verkehrsbetriebe
Odw.	Odenwald
OM	<i>odenwaldmobil</i>
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OREG	Odenwald-Regional-Gesellschaft
OS	Oberstufe
OT	Orts- bzw. Stadtteil
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest (englisch für „Ort von Interesse“)
P+R	Park and Ride (englisch für „Parken und Reisen“)
RAL	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	<i>RegionalBahn</i>
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	<i>RegionalExpress</i>
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RL	Richtlinie
RMS	Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNK	Rhein-Neckar Kreis
RP	Regierungspräsidium

S	Schulwerktag oder S-Bahn (je nach Kontext)
S-Bahn	Stadtschnellbahn
Sa	Samstag
SGB	Sozialgesetzbuch
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SV	Schülerverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWE	Stadtwerke Eberbach
SWM	Stadtwerke Michelstadt
SZ	Schulzentrum
TU	Technische Universität
UN	United Nations (englisch für „Vereinte Nationen“)
UN/ECE	United Nations Economic Commission for Europe (englisch für „Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen“)
URL	Uniform Resource Locator (englisch für „einheitlicher Ressourcenzeiger“; Internetadresse)
UZ	Unterzentrum
VAB	Verkehrs- und Tarifgemeinschaft am Bayerischen Untermain
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VHS	Volkshochschule
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGG	Verkehrsgesellschaft Gersprenztal
VGO	Verkehrsgemeinschaft Odenwaldkreis (aufgelöst)
VO	Verordnung
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VIAS	VIAS Rail GmbH
VU	Verkehrsunternehmen oder Verkehrsgesellschaft Untermain (je nach Kontext)
VZÄ	Vollzeitäquivalente
WE	Wochenende
WIFI	Wiessmann & Fischer
WLAN	Wireless Local Area Network (englisch für „drahtloses lokales Netzwerk“)
ZK	Zeitkarte
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Anlagenverzeichnis

I Zusammenfassung

-

II Einleitung und Grundlagen

Anlage II-1: Nennung von Schwachstellen im ÖPNV durch Städte und Gemeinden

Anlage II-2: Beteiligung von Bürgern und Fahrgästen von März und April 2017

Anlage II-3: Unterlagen zur 1. Beteiligung der Verkehrsunternehmen am 30.08.2017

Anlage II-4: Unterlagen zur 2. Beteiligung der Verkehrsunternehmen am 25.01.2018

Anlage II-5: Unterlagen zur Beteiligung der Behinderten- und Sozialverbände sowie des Fahrgastbeirates am 20.11.2017

Anlage II-6: Unterlagen zur Information der Kreispolitik und zur Beteiligung der Städte und Gemeinden am 22.11.2017

Anlage II-7: Auflistung der zur Teilnahme am Anhörungsverfahren aufgeforderten Institutionen

Anlage II-8: Synopse aus dem förmlichen Anhörungsverfahren

III Rechtsrahmen für den ÖPNV

-

IV Bestandsaufnahme

Anlage IV-1: Stadt- und Ortsteile (Einwohnerzahlen und zentralörtliche Einstufungen)

Anlage IV-2: Schulen und Schülerzahlen

Anlage IV-3: Verkehrliche Merkmale aller ÖPNV-Linien im Odenwaldkreis

Anlage IV-4: Verkehrsmengenkarte für Hessen 2015 – Ausschnitt Odenwaldkreis

V Grundlegende Anforderungen an den ÖPNV

Anlage V-1: Anzahl u. Struktur der Fahrgäste an Schulwerktagen auf lokalen Buslinien

VI Straßengebundener ÖPNV

Anlage VI-1: Vorgaben zu den Mindestbedienstandards für den Jedermann-Verkehr

Anlage VI-2: Bedienstandard für den Jedermann-Verkehr je Stadt- bzw. Ortsteil

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 Ergänzende Anforderungen

Anlage VII-1: Anforderungen an die Fahrzeuge im lokalen straßengebundenen ÖPNV

Anlage VII-2: Relationen für die Mobilitätsgarantie

VIII Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Anlage VIII-1: Ansatz zur verbundweiten Kategorisierung von Haltestellen

Anlage VIII-2: Korridorbezogene Auflistung der für einen barrierefreien Ausbau geeigneten Haltestellen bei der Bedienung im HLS und ILS

Anlage VIII-3: Auflistung der Bushaltestellen, für die kein barrierefreier Ausbau vorgesehen ist (mit Begründung)

IX Finanzierungskonzept

-