

Verfahrensbegleitende Materialien

1. Sitzung zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen am 30. August 2017

- Einladungsschreiben
- Präsentation
- Protokoll



odenwaldmobil.de

OREG mbH • Hulster Straße 2 • 64720 Michelstadt

Per Mail

Odenwälder Verkehrsbetriebe GmbH
Busverkehr Karl-Reinhard Wissmüller e. K.
Kirchgässner-Reisen GmbH
Omnibusbetrieb Ludwig Lust
Omnibusbetrieb Friedrich
Omnibusbetrieb Hübbe Reisen
Omnibusbetrieb Winzenhöler GmbH & Co. KG
Omnibusunternehmen Kofler
Sauter Omnibusreisen Neckartal-Odenwald
Stadtwerke Michelstadt GmbH
Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH
VIAS Rail GmbH

Internet: www.odenwaldmobil.de

Zentrale:

Telefon: 06061 97 99 - 0

Fax: 06061 97 99 - 10z

E-Mail: info@odenwaldmobil.de

Ansprechpartner: Peter Menzer

Telefon: 06061 97 99 - 18

E-Mail: p.menzer@odenwaldmobil.de

Aktenzeichen: B / 4.1.4

(bei Antwortschreiben bitte angeben)

Datum: 16.08.2017

Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2019

hier: Beteiligung der vorhandenen Verkehrsunternehmen nach § 8 PBefG

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

**30.08.2017, 9.30 Uhr
OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr
Bahnhof – 1. Stock
Hulster Straße 2
64720 Michelstadt**

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme und stehen Ihnen bei Rückfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

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

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

Kopie IGDB GmbH, Herrn Dr. Schmöe

Intern: P. Menzer, A. Weiß, H. Ihrig zur Teilnahme



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis 2018-2023



odenwaldmobil.de

Beteiligungsverfahren Verkehrsunternehmen

(redaktionell korrigierte Version)

Mittwoch, 30.08.2017
Michelstadt

Dr. Hinrich Schmoe



Gliederungsübersicht

2

1. Ausgangslage

Anforderungen im Nahverkehrsplan an:

- 2. Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr**
- 3. Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr**
- 4. Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV**
- 5. Barrierefreiheit**





1. Ausgangslage

Anforderungen im Nahverkehrsplan an:

2. Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr
3. Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr
4. Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV
5. Barrierefreiheit



1) Ausgangslage

- Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises
- Beschlussfassung am 25. Juni 2012 durch Kreistag
- Laufzeit von i. d. R. 5 Jahren: 2012-2017
- seit Oktober 2016 Prozess zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans
- Zwischenstand der Fortschreibung im August 2017
- förmliches Anhörungsverfahren im 4. Quartal 2017
- vorgesehene Beschlussfassung im 1. Quartal 2018
- neue Laufzeit: 2018-2023
- NVP ist inhaltliche Grundlage für Neuausrichtung der Leistungen im lokalen straßengebundenen ÖPNV ab Dezember 2019.



1. Ausgangslage

Anforderungen im Nahverkehrsplan an:

2. **Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr**
3. **Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr**
4. **Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV**
5. **Barrierefreiheit**



2) Anforderungen Bedienungsangebot Jedermann-Verkehr

Standards für zeitliche und räumliche Anforderungen an das Bedienungsangebot im Jedermann-Verkehr auf dem Gebiet des Odenwaldkreises über alle öffentlichen Verkehrsmittel:

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

- **Für die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs in Bezug auf die Schulstandorte sind im NVP eigenständige Anforderungen aufgestellt (vgl. Punkt 3).**



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

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

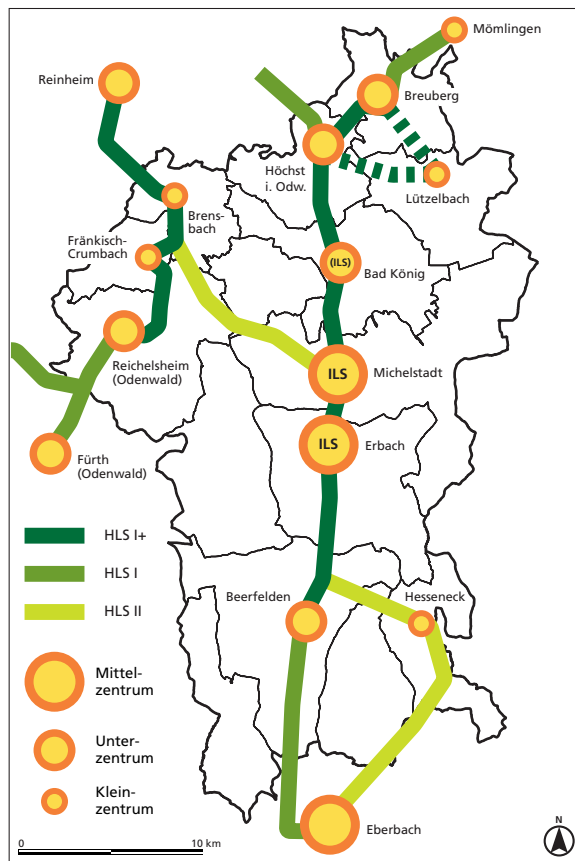


Innerortslinien-Standard (ILS):

- innere Erschließung der Kernstädte: Anbindung von Wohngebieten an
 - Alt- bzw. Innenstädte
 - publikumswirksame Einrichtungen
 - Standorte für Versorgung und Dienstleistungen
- setzt finanzielle Beteiligung der nutznießenden Kommunen voraus
- *CityBus* eignet sich für die Kernstädte Erbach, Michelstadt und Bad König

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

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



Hauptlinien-Standard (HLS):

- HLS I+
- HLS I
- HLS II

HLS bezieht ein:

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

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2018-2023

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

¹ an Schulwerktagen mit schulverkehrsrelevanten Verstärker- bzw. Verdichterverfahren

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

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2018-2023



Standard „HLS I+“:

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

Anmerkung:

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

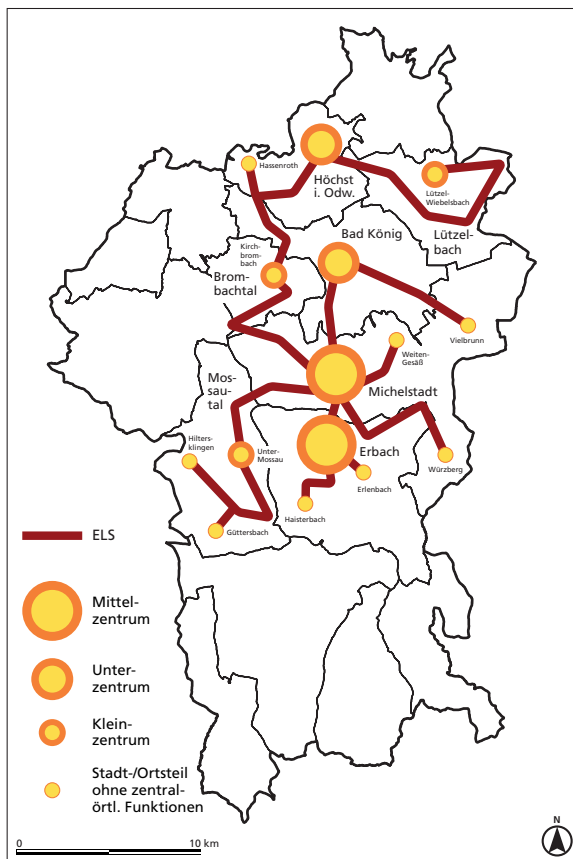


Standard „HLS I“:

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

Standard „HLS II“:

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



Erschließungslinien-Standard (ELS)

ELS bezieht ein:

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

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2018-2023

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

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

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

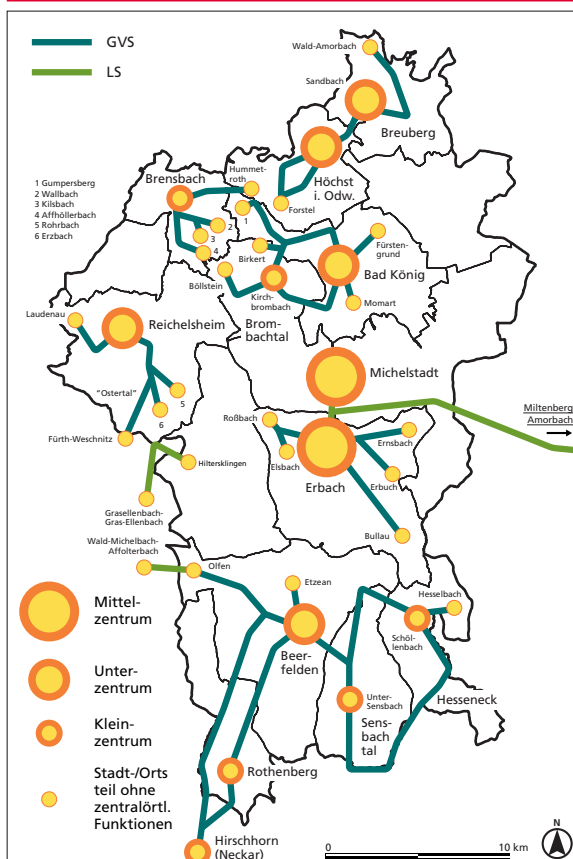
Fahrten zu Zeiten und auf Abschnitten sehr geringer Fahrgastnachfrage dürfen operativ bedarfsgesteuert und mit kleineren Fahrzeugen erbracht werden.

Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan Odenwaldkreis 2018-2023



Erschließungslinien-Standard (ELS):

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



Grundversorgungs-Standard (GVS)

GVS bezieht ein:

- *TaxOmobil*

Lückenschlüsse (LS)

- lokale Linien des straßen- gebundenen ÖPNV
 - *NaTourBus* (Bus in Festbedienung)
 - *RufBus*
 - *TaxOmobil*



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

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

**Grundversorgungs-Standard (GVS):**

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



Grundversorgungs-Standard (GVS) (Fortsetzung):

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

Lückenschlüsse (LS):

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



1. Ausgangslage

Anforderungen im Nahverkehrsplan an:

2. Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr
3. Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr
4. Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV
5. Barrierefreiheit



Anforderungen an Bedienung im Ausbildungsverkehr aus NVP 2012:

- **Rechtsgrundlage zur Schülerbeförderung**
- **Bildungspolitische Zielsetzungen**
- **Auswirkungen schulpolitischer Entscheidungen auf die Umsetzung der Anforderungen an die Schülerbeförderung im ÖPNV**
- **Kurzstreckenbeförderungen**
- **Bedienungsumfang nach Schultyp**
- **Räumliche Bedienungsstandards zu/von Schulen**
- **Zulässige Warte- und Übergangszeiten**
- **Abstimmung bzw. Staffelung der Schulzeiten**
- **Erschließung der Wohn- und Schulstandorte**
- **Einbeziehung des regionalen ÖPNV in die Schülerbeförderung**



1. Ausgangslage

Anforderungen im Nahverkehrsplan an:

- 2. Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr**
- 3. Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr**
- 4. Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV**
- 5. Barrierefreiheit**



Anforderungen an die Fahrzeuge hinsichtlich:

- Abgasnormen und Antriebsformen
- Bildung von Fahrzeugkategorien
- Barrierefreie Nutzung
- Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

Fahrzeugkategorien		Mindest- fahrzeuglängen
Hauptkategorie	Unterkategorie / Fahrzeuggrößen	
A, B	Midibus	7,0 m
A, B	Solobus	11,7 m
A, B	XL-Bus	14,6 m
A, B	Gelenkbus	17,5 m
C	Van (PKW)	4,5 m
C	Minibus (KOM)	5,5 m



Ausgewählte Anforderungen an die Fahrzeuge der Kategorie A:

- Neufahrzeuge bzw. neuwertige Fahrzeuge
- Alter Einzelfahrzeug: bis 10 Jahre; Flottendurchschnittsalter: 6 Jahre (wenn nur Neufahrzeuge zu Betriebsstart, dann bis max. 10 Jahre)
- Abgasnorm bei Diesel (bei Erstzulassung):
Euro V (Midibus) bzw. Euro VI (Solobus aufwärts)
- alternative Antriebe Hybrid, Gas und Elektro zugelassen
- Niederflur, Low-Entry (LE) mit max. Einstiegshöhe 270 mm (bei Kneeling)
- Barrierefreiheit als Fahrzeug der Klasse I gemäß § 30d Abs. 4 StVZO bzw. Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG
- manuelle Klapprampe, Kneeling, Rollstuhlstellplatz
- automatisches FGI-System nach dem „Zwei-Sinne-Prinzip“:
akustisch und optisch (TFT-Bildschirm; Hard- und Software durch OREG)
- Klimaanlage



Ausgewählte Anforderungen an die Fahrzeuge der Kategorie B:

- Verstärkerfahrzeuge für den Ausbildungsverkehr
- Fahrzeughöchstalter: 15 Jahre (keine Vorgaben Durchschnittsalter Flotte)
- Abgasnorm bei Diesel (bei Erstzulassung): Euro IV
- alternative Antriebe Hybrid, Gas und Elektro zugelassen
- Einstiegshöhe max. 380 mm
- Bodenhöhe bis max. 860 mm (Hochflurfahrzeuge zugelassen)
- Barrierefreiheit als Fahrzeug der Klasse II gemäß § 30d Abs. 4 StVZO bzw. Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG
- mindestens eine Sondernutzungsfläche
- mindestens eine Doppeltür
- geringere Anforderungen an die Ausstattung und an die FGI (keine Klimaanlage, keine TFT-Bildschirme, keine automatische FGI)



Ausgewählte Anforderungen an die Fahrzeuge der Kategorie C:

- Fahrzeuge für bedarfsgesteuerte Angebotsformen und für Fahrten in Festbedienung bei sehr geringem Fahrgastaufkommen
- Fahrzeughöchstalter: 10 Jahre bei PKW und 12 Jahre bei Minibus (KOM)
- keine Vorgaben zum Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte
- Abgasnorm bei Diesel (bei Erstzulassung): Euro 6 (bei PKW) und Euro 5 (bei Klein-KOM)
- alternative Antriebe Hybrid, Gas und Elektro zugelassen
- Einstiegshöhe max. 380 mm
- Bodenhöhe bis max. 800 mm
- Mitnahme Rollstuhl bis 50 kg, ansonsten keine weiteren Vorgaben zur Barrierefreiheit
- keine Vorgaben zu einer automatischen FGI (akustisch, optisch)
- Klimaanlage



Fahrzeugeinsatz		Bedienstandard im Jedermann-Verkehr				
Kategorie	Unterkategorie	ILS	HLS	ELS	GVS	LS
A	Midibus	X		X ¹	(X) ³	
A	Solobus		X	X	(X) ³	X
A	XL-Bus		X		(X) ³	
A	Gelenkbus		X		(X) ³	
B	alle		(X) ²	(X) ²	(X) ³	
C	Van (PKW)			X ⁴	X	X
C	Minibus (KOM)			X ⁴	X	X
X Vorgabe für Taktfahrten zur Erfüllung des Bedienstandards im Jedermann-Verkehr						
X ¹ nur für unmittelbaren Stadt-Umland-Verkehr Erbach/Michelstadt						
(X) ² nur für Verstärker-/Zusatzfahrten im Ausbildungsverkehr						
(X) ³ nur für die Bedienung während der Zeiten des Ausbildungsverkehrs						
X ⁴ nur zu Zeiten und auf Abschnitten mit geringem Fahrgastaufkommen						



1. Ausgangslage
 - Anforderungen im Nahverkehrsplan an:
2. Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr
3. Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr
4. Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV
5. Barrierefreiheit



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

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

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

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

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

Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“



Ziel der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV des Odenwaldkreises:

- in Bezug auf bauliche Infrastrukturen, Fahrzeuge, Fahrgastinformation und Kundenkommunikation, laufender Betrieb und Unterhalt
- Odenwaldbahn zwischen Höchst i. Odw. und Erbach (soweit durch eisenbahnbetriebliche und -technische Spezifika herstellbar)
- Korridore der regionalen und lokalen Bushauptlinien (HLS) mit Fahrzeugen der Kategorie A
- Korridore der künftigen lokalen Erschließungslinien, sofern bei den Taktfahrten in Festbedienung für den Jedermann-Verkehr Kraftomnibusse (KOM) der Kategorie A eingesetzt werden (ELS)
- gemeinsames CityBus-System für Erbach und Michelstadt (ILS) mit Fahrzeugen der Kategorie A (Midibus)



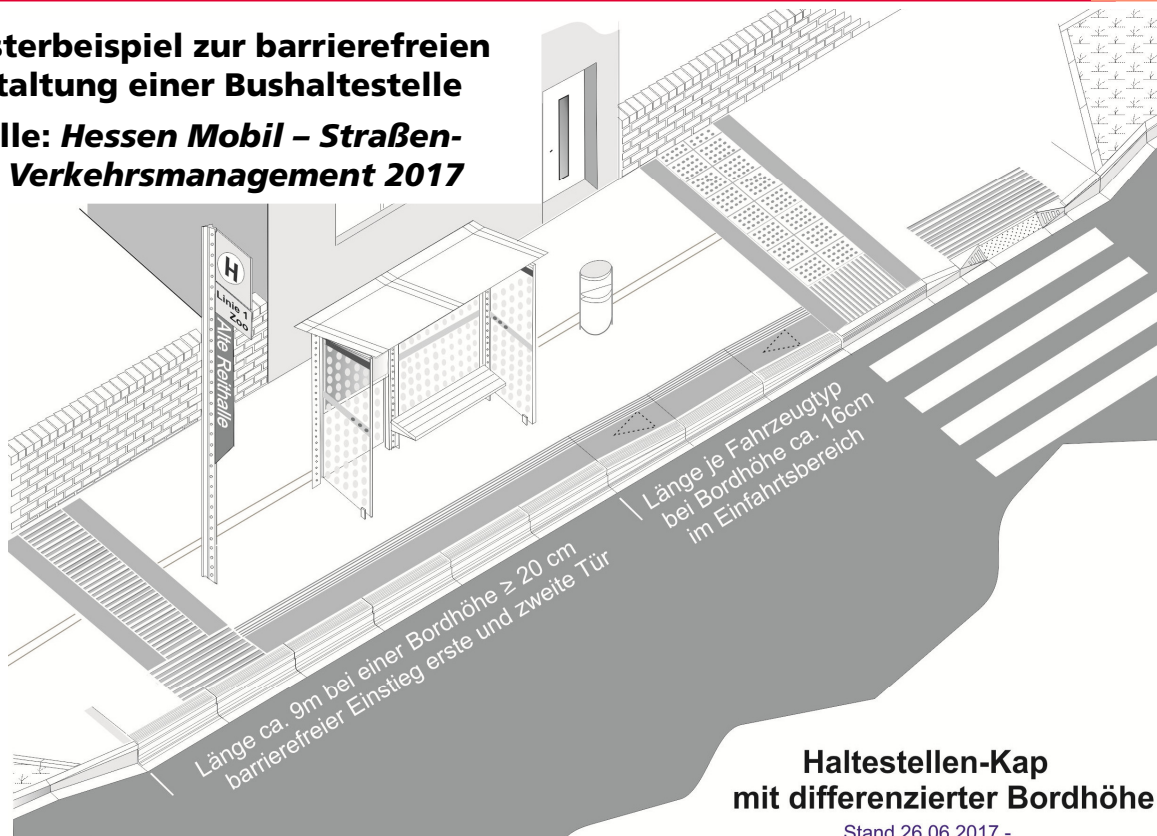
Ausnahmen von einer vollständigen Barrierefreiheit im Odenwaldkreis:

- Stationen der Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach (jeweils ausschließlich) und Höchst-Hetschbach
- Verstärkerfahrten für den Ausbildungsverkehr auf den regionalen und lokalen Buskorridoren (HLS, ELS)
- Bediengebiete abseits der regionalen und lokalen Buskorridore, in denen außerhalb der Bedienzeiten des Ausbildungsverkehr im Jedermann-Verkehr lediglich bedarfsgesteuerte Angebotsformen (*TaxOmobil*) zum Einsatz kommen (GVS)
- fest bediente Fahrplanfahrten und bedarfsgesteuerte Angebotsformen mit Kleinbussen (Van), Großraum-Pkw und Pkw (*RufBus*, *TaxOmobil*)
- Haltestellen mit einer geringen schulwerktäglichen Fahrgastfrequentierung, auch wenn diese an den regionalen und lokalen Buskorridoren (HLS, ELS) oder im Bediengebiet des *CityBus*-Systems Erbach/Michelstadt (ILS) liegen (Mindestfrequentierung ist noch festzulegen)



Musterbeispiel zur barrierefreien Gestaltung einer Bushaltestelle

Quelle: Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement 2017



Stand 26.06.2017 -

Zusammenspiel Bordsteinhöhe und Bodenhöhe Busfahrzeug:

- Die Förderrichtlinien von Hessen Mobil sehen seit 2015 Bordsteinhöhen an Bushaltestellen von 22 cm bis 25 cm über Fahrbahnniveau als notwendig an, mindestens jedoch von 20 cm.
- Bei Bordsteinhöhen ab 22 cm aufwärts kann durch den Einsatz der Kneeling-Technik die Reststufe zwischen Wartebereich (Bussteig) und Trittkante (Fahrzeugboden) auf unter 5 cm gehalten werden.
- Die maximale Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeug darf zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit 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.
- Problem: Busfahrzeugen im Überlandverkehr mit Außenschwenktüren und Bordsteinhöhen an Haltestellen über 20 cm



Quelle: *Hessen Mobil*
Vortragsfolien Herr Armin Schulz
RMV-Workshop am 03.03.2017



Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan 2018-2023 für den Odenwaldkreis

OREG mbH
Geschäftsbereich Nahverkehr

hier: Beteiligungsverfahren Verkehrsunternehmen

Datum
19.12.17

Protokoll

Aktenzeichen
B / 4.1.4

Datum / Uhrzeit: 30.08.2017 / 09:30 Uhr

Ort: OREG Geschäftsbereich Nahverkehr
Hulster Str. 2, 64720 Michelstadt

Teilnehmer/-innen: Herr Lust, Omnibusbetrieb Lust
Herr Hübbe, Omnibusbetrieb Hübbe
Herr Sternitzky, Omnibusbetrieb Winzenhöler
Herr Sauter, Omnibusbetrieb Sauter
Herr Wissmüller, Omnibusbetrieb Wissmüller
Herr Blome, NahverkehrsBeratung Südwest
Herr Dr. Schmöe, IGDB
Herr Krämer, OREG
Herr Ihrig, OREG
Herr Hennig, OREG
Herr Menzer, OREG

Pos.	Beschreibung
1	Begrüßung durch den Leiter des Geschäftsbereiches Nahverkehr der OREG Herrn Krämer
2	Ausgangslage
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 3-4
3	Bedienungsangebot für Jedermann-Verkehr
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 5-19
	<p>Herr Lust erkundigt sich, ob der Burgenbus zukünftig in Festbedienung verkehren wird. Herr Krämer antwortet, dass eine Festbedienung vorgesehen ist, sofern das Produkt Burgenbus auch ab 2019 weiter angeboten wird.</p> <p>Herr Sauter möchte wissen, ob die zeitliche Taktung im Standard HLS I+ durch schulverkehrsrelevante Verstärkerfahrten zustande kommt oder ob diese Fahrten das Angebot unabhängig des Grundtaktes noch zusätzlich ergänzen werden. Herr Dr. Schmöe antwortet, dass solche Verstärkerfahrten nur dann vorgesehen sind, sofern der Grundtakt nicht bereits durch den eigentlichen Schülerverkehr erreicht wird.</p> <p>Herr Sternitzky merkt an, dass mittels Verstärkerfahrten auch eine Taktverdichtung auf der regionalen Buslinie ERB-30 möglich wäre, diese Linie jedoch in der Vertragsherrschaft des RMV liegt und somit von Seiten der OREG wenig Einfluss auf den Fahrplan genommen werden kann. Zur Optimierung des Fahrplanes und zur Einsparung von Kosten regt Herr Sternitzky eine Lokalisierung der regionalen Buslinien an.</p>

Herr Sternitzky kritisiert die Veränderung von Schulzeiten durch die Schulen ohne Rücksichtnahme auf deren ÖPNV-Anbindung. Er betont, dass die zeitlichen Korridore zur Schülerbeförderung im NVP stringent festgelegt werden müssen, sodass Veränderungen der Schulzeiten nur insofern möglich sind, als eine sinnvolle ÖPNV-Anbindung auch dann noch aufrecht erhalten werden kann.

Herr Wissmüller erfragt, ob das Angebot des Rufbusses im dargestellten Liniennetz des Erschließungslinien-Standards weiterhin bestehen bleibt. Herr Krämer erklärt, dass dort grundsätzlich eine Festbedienung vorgesehen ist, an Wochenenden und bei Bedarf auch vereinzelt an Werktagen jedoch der Rufbus auf Grundlage eines veröffentlichten Fahrplanes verkehren soll.

Herr Wissmüller erkundigt sich nach der genauen Linienführung der Verbindung „Vielbrunn – Michelstadt – Würzburg“ und möchte wissen, ob im Rahmen dieser Relation auch eine Bedienung von Erbach stattfinden soll. Herr Krämer bestätigt den dargestellten Linienweg und betont, dass auf dieser Linie keine Bedienung von Erbach stattfinden wird.

Herr Wissmüller möchte wissen, ob auf der Relation „Haisterbach/Günterfürst – Erbach/Michelstadt – Mossautal“ eine Durchbindung von Haisterbach bis Hiltersklingen angeboten werden soll. Herr Blome erwidert, dass die Bedienung von Hiltersklingen vermutlich nur als Bedarfsverkehr im Grundversorgungs-Standard erfolgen wird.

Herr Hübbe erfragt, was unter dem Begriff Durchmesserkorridor zu verstehen ist. Herr Dr. Schmoe antwortet, dass es sich hierbei um Busverbindungen handelt, die im Umland beginnen und im Zentrum eines zentralen Ortes enden und nicht wie beispielsweise üblich, am dortigen Bahnhof.

Herr Krämer erklärt, dass die Relationen des Grundversorgungs-Standards zukünftig durch taxOMobil-Fahrten abgedeckt werden. Eine Anmeldung für diese Fahrten findet über das Buchungsportal der OREG nach der vorherigen Registrierung eines Kundenkontos statt. Weiterhin erläutert Herr Krämer, dass zu bestimmten Zeiten dort auch Fahrten angeboten werden sollen, bei denen lediglich der RMV-Grundtarif und kein Zuschlagspreis gezahlt werden muss.

Herr Krämer macht deutlich, dass die ehemals für die Vorhaltung des Rufbusses benötigten Finanzmittel zukünftig für die Ausweitung der Bedienung im Hauptlinienstandard genutzt werden sollen. Herr Sternitzky möchte wissen, ob durch das Anbieten von taxOMobil-Fahrten nicht dennoch Vorhaltekosten anfallen. Herr Krämer antwortet, dass diese Fahrten von Taxiunternehmen mit deren Fahrzeugen und Personal durchgeführt werden. Daher müssen keine für den Einsatz im Linienverkehr geschulten Fahrer und auch keine Fahrzeuge vorgehalten werden, die ganzheitlich mit der im Linienverkehr gängigen Vertriebsinfrastruktur ausgestattet sind.

Herr Sternitzky gibt zu bedenken, dass auch im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung der Linienverkehre im Odenwaldkreis zu einem späteren Zeitpunkt noch genügend Flexibilität bestehen muss, um die vergebenen Leistungen bei Bedarf anpassen zu können.

Herr Lust merkt an, dass bei einer zukünftigen Festbedienung des Burgenbusses bedacht werden muss, dass viele der dort bedienten Haltestellen mit KOM-Fahrzeugen nicht angefahren werden können.

Herr Wissmüller erfragt eine mögliche Durchbindung der zukünftigen Linie 44 („Vielbrunn – Kimbach – Bad König – Zell – Michelstadt – Würzburg“) bis Amorbach. Herr Krämer erwidert, dass dieser Lückenschluss, ebenso wie kreisübergreifende Verkehre an anderen Stellen, beispielsweise eine Erweiterung der Linie 20 bis Obernburg / Aschaffenburg, im Nahverkehrsplan zunächst zurückzustellen sind. Für eine spätere Umsetzung sollen die Möglichkeiten kreisübergreifender Kooperationsvereinbarung jedoch offengehalten werden.

	<p>An dieser Stelle erkundigt sich Herr Krämer bei Herrn Lust nach der Inanspruchnahme des Burgenbusses auf dem Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg. Herr Lust bestätigt, dass der Hauptteil der Nutzer auf der Strecke zwischen Breuberg und Höchst anfällt, das Angebot jedoch auch durchaus zur Überwindung der Kreisgrenzen bis Lengfeld genutzt wird.</p> <p>Herr Lust fragt nach einer möglichen Umsetzung von CityBus-Angeboten für die Gemeinde Höchst und die Stadt Breuberg auf der Grundlage des fortgeschriebenen NVP. Herr Krämer weist darauf hin, dass bereits im aktuell gültigen NVP festgelegt wurde, dass für Orte ab 4.500 Einwohnern ein Anspruch auf einen Innerortsverkehr besteht. Allerdings gilt hierfür die Voraussetzung einer finanziellen Beteiligung durch die nutznießenden Städte und Gemeinden. Die Regelung soll in dieser Form auch in den fortgeschriebenen NVP übernommen werden.</p>
4	Bedienungsangebot für Ausbildungsverkehr
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 20-21
	<p>Herr Sauter erfragt, ob die jetzigen Bedarfsfahrten im Schülerverkehr zukünftig als taxOMobil-Fahrten abgeleistet werden sollen. Herr Krämer teilt mit, dass diese Fahrten zukünftig in Regelfahrten überführt werden sollen. Herr Ihrig ergänzt, dass hierbei kaum zusätzliche Kosten anfallen werden, da die Fahrten bereits im Status quo stark nachgefragt und regelmäßig gefahren werden.</p> <p>Herr Sternitzky bittet darum, dass im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan die möglichen Auswirkungen des im Jahr 2017 eingeführten landesweiten Schülertickets Hessen behandelt werden. Als Beispiel benennt er potenzielle Nutzungsveränderungen der Linienverkehre im Gersprenztal.</p>
5	Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 22-27
	<p>Herr Sternitzky verweist auf die Verfügbarkeit von Bussen mit einer Fahrzeuglänge von 13 m und bittet deshalb um eine Inklusion dieses Fahrzeugtyps in die Fahrzeugkategorisierung des NVP. Nach seiner Auffassung erscheint es sinnvoll die Fahrzeugunterkategorie „XL-Bus“ im neuen NVP mit einer Mindestfahrzeuglänge von 13 m anzugeben, um die entsprechenden Busmodelle in dieser Kategorie einzuschließen. Herr Blome erwidert, dass die Fahrzeugkategorisierung im NVP nicht zwingend auf Grundlage von Mindestfahrzeuglängen erfolgen muss. Alternativ kann diese Kategorisierung auch anhand der Mindestanzahl von verfügbaren Fahrgastplätzen im Fahrzeug erfolgen (Anmerkung des Verfassers: Die tatsächliche Kategorisierung von Fahrzeugtypen im NVP wird wie von Herrn Blome vorgeschlagen auf Basis von Kapazitätsangaben erfolgen).</p> <p>Herr Sternitzky gibt zu bedenken, dass der im neuen NVP zugelassene Einsatz von Gelenkbusse äußerst fraglich ist, da der Verkehr mit solchen Fahrzeugen insbesondere bei winterlicher Witterung in Mittelgebirgsregionen ein Sicherheitsrisiko darstellt.</p> <p>Herr Sternitzky merkt zum maximal zulässigen Durchschnittsalter von 6 Jahren für Fahrzeuge der Kategorie A an, dass für den zukünftigen Auftragnehmer unter Umständen enorme Kosten entstehen, sofern durch diese Festlegung die Neuanschaffung von Fahrzeugen notwendig wird. Herr Sternitzky schlägt vor das zulässige Durchschnittsalter auf 8 Jahre anzuheben (Anmerkung des Verfassers: Das zulässige Durchschnittsalter für Fahrzeuge der Kategorie A wird im NVP auf 7 Jahre festgelegt).</p> <p>Herr Sternitzky erfragt, ob bei Ausschreibungen im RMV die Genehmigung besteht, bei B-Fahrzeugen lediglich eine Barrierefreiheit als Fahrzeuge der Klasse II gemäß § 30d Abs. 4 StVZO (bzw. Anhang VII zur EU-Richtlinie 2001/85/EG) vorzusetzen. Herr Krämer erklärt hierzu, dass die barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV im Odenwaldkreis abseits der Hauptlinien durch das Angebot von garantiert mobil! gewährleistet werden wird.</p> <p>Herr Sternitzky erklärt, dass nach seiner Meinung bei Kapazitätsengpässen in der Fahrzeugkategorie B auch der Einsatz von Fahrzeugen mit einer Bodenhö-</p>

	<p>he von über 860 mm zugelassen werden sollte. Herr Ihrig gibt zu bedenken, dass solche Regelungen mit Bedacht getroffen werden müssen, da die Ausnahme dabei oft zur Regel wird. Herr Dr. Schmoe ergänzt, dass der Einsatz solcher klassischen Reisebusse nach dem neuen NVP nicht zugelassen sein wird.</p> <p>Herr Krämer erklärt, dass möglicherweise auch bei Fahrzeugen der Kategorie B eine Fahrgastinformation im Innenraum (TFT-Bildschirme und akustische Ansage von Haltestellen) vorgeschrieben werden soll. Herr Wissmüller gibt zu bedenken, dass die meist sehr hellen Bildschirme im Fahrzeuginnenraum in dunklen Jahreszeiten das Fahrpersonal blenden können. Er merkt weiter an, dass das permanente Ansagen der Haltestellen eine enorme Zusatzbelastung für das Fahrpersonal darstellt. Herr Krämer macht deutlich, dass diese akustische Ansage in automatisierter Form stattfinden soll und für die Fahrer hierdurch kein weiterer Arbeitsaufwand entsteht.</p>
6	Barrierefreiheit
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2 , Folien 28-34
	<p>Herr Dr. Schmoe erläutert die Förderrichtlinien von Hessen Mobil zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen und weist auf die bestehende Problematik von Außenschwenktüren hin, welche an Bordsteinen mit einer Höhe von über 18 cm nicht ohne Kollision mit deren Oberkannte geöffnet oder geschlossen werden können. Herr Lust gibt zu bedenken, dass sich das Konzept der Außenschwenktür als Fahrzeugstandard bewährt hat und diese Türsysteme im Rahmen der Fahrzeugstandards des NVP zugelassen werden sollten. Um deren Einsatz zu ermöglichen, soll die Bordsteinhöhe beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Odenwaldkreis auf 18 cm festgelegt werden, was nach den Förderrichtlinien von Hessen Mobil als begründete Ausnahmeregelung zulässig ist.</p>

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

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

Anlagen

Präsentationsfolien „Fortschreibung Lokaler Nahverkehrsplan für den Odenwaldkreis 2018-2023 – Beteiligungsverfahren Verkehrsunternehmen“