



Fahrgastverband PRO BAHN

Regionalverband Starkenburg e.V.

Postfach 1269 • 64356_Mühlthal
Tel.: 01577 9217391
E-Mail: info@starkenbourg.pro-bahn.de
www.pro-bahn.de/starkenbourg

PRO BAHN Starkenburg e.V. • Postfach 1269 • 64356 Mühlthal

IG Dreieich Bahn GmbH (IGDB)
NVP Odenwaldkreis
Im Steingrund 3
63303 Dreieich

und

OREG mbH
Hulster Straße 2
64720 Michelstadt

30.4.2018

Sehr geehrter Herr Dr. Schmöe,
Sehr geehrter Herr Menzer,

wir bedanken uns dafür, dass uns die Möglichkeit eingeräumt wird zum Entwurf des Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis Stellung zu beziehen. Gleichwohl wir die Frist zur Abgabe der Stellungnahme für angemessen halten und wir durchaus eine umfangreichere Öffentlichkeitsbeteiligung ggü. dem vorherigen NVP feststellen, hätten wir uns als Fachverband gewünscht viel eher in die Erstellung einbezogen zu werden.

Ein fast fertiges bereits mit anderen Akteuren abgestimmtes Planwerk zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu bearbeiten dürfte sich mit Blick auf die bereits eingeleitete Ausschreibung aller Verkehrsleistungen aus unserer Sicht schwierig gestalten. Wir müssen daher davon ausgehen, dass viele unserer vorgebrachten detaillierten Anregungen und Überlegungen nicht im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden können. Es bleibt uns nur zu wünschen in Zukunft intensiver einbezogen zu werden. Wie Sie sehr vorbildlich dokumentiert haben, gab es über verschiedene Arbeitssitzungen ausreichende Gelegenheiten dazu.

Trotz dieses „verfahrenstechnischen Mankos“ möchten wir grundsätzlich lobend voranstellen, dass das vorliegende Planwerk nicht mehr allein auf den Schülerverkehr abstellt, sondern insbesondere potenziellen Kunden stärker in den Blick nimmt, als das in den Vorgängerversionen der Fall war.

Mit freundlichen Grüßen,

Peter Castellanos, den 30.4.2018
Vorsitzender

Regionalvorsitzender: Peter Castellanos
Steinmetzweg 38 • 64625 Bensheim
Mobil: +49(0)157 / 79217391
E-Mail: peter.castellanos@pro-bahn-hessen.de

Bankverbindung:
Volksbank Darmstadt-Südhessen
IBAN: DE83 5089 0000 0000 5713 00
BIC: GENODEF1VBD

Stellungnahme zum Entwurf des lokalen Nahverkehrsplans für den Odenwaldkreis 2019 – 2024

PRO BAHN Starkenburg e.V., 30.4.2018

0a. Grundlagen des Bewertungsverfahrens

- I. PRO BAHN bewertet als Verbraucherverband die Inhalte von Planwerken grundsätzlich nach ihrem Fahrgastnutzen. Des Weiteren spielt für uns der verantwortliche Umgang mit Steuergeldern eine zentrale Rolle. Ziel eines jeden Aufgabenträgers sollte es sein über eine hohe Nutzerzahl den Subventionsbedarf des ÖPNV möglichst niedrig zu halten.
- II. Im Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger die „ausreichende Verkehrsbedienung“ für den ÖPNV in seinem Wirkungsbereich. Neben den aus gesellschaftspolitischer und rechtlicher Sicht für die Aufgabenträger unumgänglichen Ausgestaltung des Schülerverkehrs gehört dazu auch die angemessene Vorhaltung eines Angebotes für Menschen ohne Pkw, ohne Fahrerlaubnis oder anderen Gruppen ohne Entscheidungsfreiheit in der Verkehrsmittelwahl („Captive Riders“). Die unangemessene Einschränkung von Verkehrsangeboten oder das Unterlassen von Verbesserungsmaßnahmen interpretieren wir vor diesem Hintergrund als Einschränkung der Mobilität und damit der gesellschaftlichen Teilhabe dieser Betroffenen (z.B. eingeschränkte Flexibilität in der Zielwahl, Terminfindung, Vollständige Teilnahme an gesellschaftlichen Events usw.).
- III. Der ÖPNV nimmt eine wichtige klimapolitische Funktion zur nachhaltigen Senkung der Umweltbelastungen im Verkehr ein. Als Umweltverband interpretieren wir in einer Vernachlässigung des ÖPNV bzw. alleinigen Beibehaltung eines unzumutbaren Status quo ein Desinteresse der Aufgabenträger eine für künftige Generationen intakte Umwelt zu bewahren.
- IV. Forderungen (F) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche“, sondern um „Muss-Anforderungen“ zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge.
- V. Vorschläge bzw. Anregungen (V) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei

um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV.

- VI. Als Lob (**L**) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird.
- VII. Forderungen (**F**) und Lob (**L**) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht). Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben.

Vorschläge/Anregungen (**V**) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden (Näheres unter Kapitel 9).

Die Gewichtung erfolgt individuell unter Abwägung unserer konkreten Erwartungen über eine „gute ÖPNV-Planung“. Werden unsere Erwartungen aus langjähriger Erfahrung mit der Bewertung und Begleitung von Nahverkehrsplänen in ihrer Umsetzung durch zusätzliche unter Kapitel 0b nicht beschriebene Qualitäten übertroffen, wird dies entsprechend durch Lobpunkte honoriert.

- VIII. Das soeben vorgestellte Bewertungsverfahren ist offen für Optimierungsvorschläge. Falls die an einem Planwerk bearbeitenden Stellen ihre Arbeit als nicht angemessen bewertet empfinden, würden wir uns freuen, wenn Sie uns Ihre Kritik zukommen lassen könnten (Kontaktmöglichkeiten sind dem Einführungsschreiben zu entnehmen).

0b. Anforderungsprofil zum Bewertungsverfahren

Aus Sicht von PRO BAHN sollte ein lokaler Nahverkehrsplan mindestens folgende Themenbereiche des ÖPNV behandeln (nicht notwendigerweise nach der hier dargestellten Reihenfolge/Gliederung):

- I. Bestandsaufnahme:
 - a. Verständliche Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf allen relevanten politischen Ebenen.
 - b. Darstellung aller für den ÖPNV relevanten allgemeinen Ziele der Raumplanung,
 - c. Darstellung der zentralen Orte im und in direkter Nachbarschaft zum betrachteten Planungsraum.
 - d. Ungeschönte Darstellung des ÖPNV im Status quo aus Perspektive seiner Nutzer. Hierbei sollen insbesondere behandelt werden:

- i. Reisezeitvergleiche zwischen MIV und ÖPNV, sowie Umsteigehäufigkeiten auf den in b) ermittelten Relationen zwischen den zentralen Orten innerhalb des Planungsraumes und von diesen zu außerhalb des Planungsraumes nächstliegenden zentralen Orten. Die Reisezeitvergleiche und Umsteigehäufigkeiten sind hinsichtlich ihrer Relevanz für die weitere Planung zu kommentieren.
 - ii. Fahrzeuge und Haltestellen (darunter Verknüpfungspunkte, Barrierefreiheit, Anteil eingesetzter Niederflurfahrzeuge etc.)
 - iii. Tarifsituation (Darstellung aller angewendeten Tarife, deren räumlicher Geltungsbereich, Übergangstarife etc.)
 - iv. Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (Zuwegung von Haltestellen im Fußverkehr, Integration des Fahrrades, P+R usw.)
 - v. Vorhandene Nachfrage im ÖPNV- und MIV-Netz
 - e. Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der Bürgerinnen und Bürger, Kommunen, ÖPNV-Kunden, Verbände, Verkehrsunternehmen, sowie anderen Akteuren
- II. Anforderungsprofil: Zu den unter Absatz I genannten Themen sind geeignete Soll-Werte durch den Aufgabenträger zu definieren.
- III. Mängelanalyse: Soll-Ist-Abgleich der Bestandsaufnahme mit dem formulierten Anforderungsprofil
- IV. Angebotskonzeption: Konzept zur Beseitigung der beschriebenen Mängel (inklusive Umsetzungskonzept mit Angaben zur Finanzierung und ungefähren Zeiträumen).
- Aus den unter Absatz I.c ermittelten zentralen Orten und übrigen Orten im Planungsraum ist ein Netzkonzept nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN 2008)¹ zu entwickeln. Den so ermittelten Betrachtungskorridoren werden Verbindungsfunktionsstufen zugewiesen, denen wiederum ein differenziertes Bedienungsangebot abhängig von den räumlichen Rahmenbedingungen eines jeden Betrachtungskorridors (Einwohnerpotenzial, Nachfragedaten etc.) zuzuordnen ist.
- V. Planungsdokumentation: Das Verfahren zur Erstellung des Nahverkehrsplans ist so zu dokumentieren, dass nicht am Planungsprozess Beteiligte die Planungsprämissen und Maßnahmenentwicklung im Nachhinein nachvollziehen können. Eine größtmögliche Transparenz sollte angestrebt werden – schließlich werden zur Erstellung des Planwerks Steuergelder aufgewendet.

¹ Richtlinie für integrierte Netzgestaltung 2008, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2008

1. Allgemeines & Bestandsaufnahme

- I. Das Beteiligungsverfahren ist hervorragend dokumentiert. Die umfangreiche Transparenz ermöglicht eine große Nachvollziehbarkeit und zeigt deutlich die Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der verschiedenen Akteure (L x 4).
- II. Wir bedauern, dass wir nicht eher in den Planungsprozess eingebunden worden sind und würden es begrüßen, wenn dies in Zukunft anders gehandhabt würde (V).
- III. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargelegt und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (L x 2).
- IV. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor den Integralen Taktfahrplan als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV zu verfolgen („HESSEN-Takt“). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nur über die Festlegung von Bedienungshäufigkeiten und einigen Anschlussrelationen (Kapitel VI-10.2) darauf Bezug genommen. Es fehlen jedoch Anforderungen bzw. Darstellung von Ausnahmen der Ausbildung von Taktknoten (z.B. Entwicklung von Reichelsheim zu einem 00-Knoten). Es wird daher vorgeschlagen konkrete Taktnoten und Anschlussrelationen dieser Taktnoten zu ergänzen (V).
- V. Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus dem Ziel 5.1.3-9 (Z) hervor, dass die Odenwaldbahn eine „überregional bedeutsame Nahverkehrsstrecke“ auf der Relation Hanau/Darmstadt – Eberbach – Stuttgart darstelle. Dies und das ebenda formulierte landesplanerische Ziel diese Relation in das Fernverkehrsnetz einzubeziehen sollte unseres Erachtens im Abschnitt „Verkehrsachsen“ informell vermerkt werden (V).
- VI. Es werden nur die zentralen Orte innerhalb des Odenwaldkreises in Abb. IV-4 dargestellt, obwohl im Text zuvor auf die Relevanz außerhalb liegender zentraler Orte hingewiesen wird. Die hinter der Kreisgrenze nächstgelegenen zentralen Orte sind in die Abbildung aufzunehmen (F x 2).
- VII. S.45f: Es werden mehrfach die Begriffe „Beschäftigte am Wohnort“ und „Beschäftigte am Arbeitsort“, „Binnenpendler“, „Auspendler“, „Einputler“ verwendet. Ein kurzer Erläuterungstext zur Abgrenzung der Begriffe wäre für so manchen fachfremden Leser sicher eine Hilfe. (V).
- VIII. Die Pendlerbeziehungen sollten deutlicher visualisiert werden (wenn möglich relationsbezogen und nicht mit Balkendiagrammen; vgl. Abbildung unten). Aus den Angaben können keine Anforderungen an den lokalen und regionalen Busverkehr in den jeweiligen Betrachtungskorridoren abgeleitet werden (V).
- IX. Aus Abb. IV-9 oder Abb. IV-11 sollten die Pendlerverflechtungen in die benachbarten Mittel- und Unterzentren außerhalb des Odenwaldkreises hervorgehen, um valide Aussagen über kreisgrenzen übergreifende Pendlerverflechtungen treffen zu können. Abb. IV-10 stellt nur die Verflechtungen zwischen Gemeinden im Odenwaldkreis und den benachbarten Kreisen dar. Dies ist unzureichend, um Aussagen über vorhandenen oder fehlenden Bedarf für kreis-

übergreifende lokale Relationen² zu treffen. Die Verflechtungen zu benachbarten zentralen Orten außerhalb des Odenwaldkreises sind daher in einer der bestehenden oder einer neuen Abbildung zu ergänzen (F x 4).

- X. Die Planung des ÖPNV-Angebotes muss auf die freie Schulwahl in Hessen Rücksicht nehmen. Fehlende bzw. uneinheitliche Daten können selbstverständlich nicht ohne Weiteres kompensiert werden (vgl. S.58), doch kreisübergreifende Relationen innerhalb Hessens sollten zumindest darstellbar sein.

Im Text (S.55ff) werden mengenmäßige Angaben zu einigen kreisübergreifenden Relationen getroffen. Zur Klarstellung sollten auch Schulauspendler zwischen dem Odenwaldkreis und den Schulstandorten im Kreis Bergstraße und Kreis Darmstadt-Dieburg dargestellt werden. Sofern es keine Schulauspendler gibt, ist dies nachrichtlich zu vermerken (F x 2).

- XI. Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen etc.) und berücksichtigt betriebliche Besonderheiten (Linienkonzept der Odenwaldbahn). Alle Angaben sind gut visualisiert (L x 4)
- XII. Gute ausführliche Darstellung der touristischen Destinationen! (L x 4)

Wir regen an in der Auflistung der touristischen Ziele auf Seite 62 die Brauerei Schmucker in Ober-Mossau zu ergänzen. Neben Führungen mit Bierverkostung finden dort auch Festivitäten (z.B. Brauereifest), statt. Gerade die unlimitierte Bierverkostung bei Führungen könnte als Marketinggag zur ÖPNV-Nutzung animieren (V).

- XIII. S.62 im Vergleich zu Anlage II-02, S.4: Einerseits wird der Marbach-Stausee als tegestouristische Destination betont, andererseits wird eine bessere Erschließung aus dem Kreis Bergstraße nicht für erforderlich gehalten (Aussage Linie 50 sei ausreichend). Die touristische Erschließung der Oberzent (insbesondere in Richtung der Mittelzentren Weinheim/Heppenheim nur über „TaxiMobil“ auf einer Teilstrecke halten wir für unattraktiv und nicht konkurrenzfähig zum MIV.

Zusammen mit einer Durchbindung zu den touristischen Zielen Brauerei Schmucker, Erbach und Michelstadt halten wir eine Durchbindung der VRN-Linie 667 mit Halt in Hüttenthal (Erschließung des Marbach-Stausees aus Richtung Osten) und in Ober-Mossau (Brauerei Schmucker) für erforderlich (F x 2). Eine Umsetzung ist mit dem Kreis Bergstraße bzw. dem VRN abzustimmen.

- XIV. S.63: Die Freizeitbuslinien sind nicht vollständig aufeinander abgestimmt. Nibelungenbus und NaTourBus 50N verpassen sich in Michelstadt auf der Relation Eberbach – Reichelsheim um 7 Minuten zur geraden Stunde. In Fahrtrichtung West – Ost von Nibelungenbus auf 40N beträgt der Übergang 1h 11

² Z.B. Erfassung wie viele Pendler auf den Relationen Beerfelden – Wald-Michelbach – Weinheim bzw. Weschnitztal, Michelstadt – Fürth bzw. Weschnitztal, Reichelsheim – Wald-Michelbach

Minuten. In der Gegenrichtung kommt nur ein knapper 2-Minütiger Übergang zu Stande, der im Alltagsbetrieb wohl kaum als solcher beworben werden kann. Daher sollte auf S.63 der Satz im fünften Absatz wie folgt formuliert werden: „Eine Besonderheit ist die zeitliche und räumliche Vernetzung einiger Freizeitbuslinien untereinander.“ (V)

- XV. In Tabelle IV-2 sollte die touristischen Ziele in Lindenfels (Altstadt, Burgruine und „Schöne Aussicht“) im Linienverlauf der Linie 665 ergänzt werden. Der Text unter der Tabelle sollte entsprechend ergänzt werden (V).
- XVI. Die Fahrgastnachfrage ist vorbildlich produktspezifisch dargestellt. Es fehlen lediglich ausführlichere Angaben zum regionalen Busverkehr (gleichwohl dieser nicht in die Zuständigkeit des lokalen NVP fällt) und eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung (L x 1)
- XVII. In der Bestandsaufnahme fehlt eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes. Hessen mobil stellt Verkehrsmengenkarten kostenlos online bereit. Wenngleich die gegenwärtig verfügbaren Daten etwas veraltet sind, sollten sie dennoch informell erwähnt werden, um daraus Rückschlüsse zur Verkehrsnachfrage auf den zu betrachtenden Korridoren zu ziehen. Für eine vollständige Darstellung des Verkehrsgeschehens sind diese in die Betrachtungen aufzunehmen (F x 4).

2. Anforderungen

- I. Wir begrüßen es sehr, dass der Odenwaldkreis Anforderungen an den lokalen & regionalen ÖPNV in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert! (L x 4)
- II. Die Forderung nach Infrastrukturerweiterung, verbesserten Taktzeiten, kürzeren Reisezeiten und Prüfung einer Elektrifizierung (S.68) teilen wir als Mitinitiatoren der letzten Modernisierung 2005 uneingeschränkt (L x 4)! Wir regen mittelfristig zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen statt einer kostspieligen Bahnsteigerweiterung aller Bahnhöfe den (Wieder-)Einsatz von Doppelstock-Zügen (ggf. elektrisch, wenn die Tunnel für einen Oberleitungsbetrieb entsprechend hergerichtet werden können) zu prüfen (V).

Die Forderung nach einem Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (S.68f) teilen wir ebenso uneingeschränkt! Wir regen zusätzlich an südlich von Erbach die (Wieder-)Einrichtung folgender (Bedarfs-)Haltepunkte für die Odenwaldbahn zu prüfen, um dem geforderten Stunden-Takt zusätzliche Potenziale zuzuführen und die Wohnstandorte südlich Erbach attraktiv zu halten: Erbach-Lauerbach, Ebersberg, Friedrichsdorf (Rhein-Neckar-Kreis), Gaimühle (Rhein-Neckar-Kreis; hier allerdings auch im Interesse der Erschließung des Sensbachtals) (V). Nach unseren Kenntnissen, dürfte der zusätzliche Zeitaufwand von ca. 3 Minuten zwischen Erbach und Beerfelden-Hetzbach und 3 Minuten zwischen Beerfelden-Hetzbach und Eberbach betriebs- und anslusstechnisch unproblematisch sein.

- III. Wir begrüßen einerseits die verkehrspolitische Forderung nach einem verlässlichen ÖPNV-Angebot und einem Basisangebot ggü. dem MIV auf nachfragestärkeren Neben- und Erschließungskorridoren (vgl. S.69), vermissen jedoch

andererseits Aussagen zugunsten eines systematisierten kreisgrenzen übergreifenden Angebotes (L x 1).

Für eine Tourismus-Region ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken durch einen ungehinderten Austausch diametral entgegen. Eine alleinige Bedienung wichtiger kreisübergreifender Busverbindungen zum Kreis Bergstraße mittels des vorbestellungspflichtigen Produkts „taxOmobil“, sowie fehlenden Aussagen zu Verbindungen in den südlichen Landkreis Miltenberg außerhalb der NaTourBus-Saison halten wir für unzureichend.

Verwunderlich ist in diesem Zusammenhang die hervorragende Darstellung der langfristigen Rahmenbedingungen auf Seite 69 (Abnahme Schülerzahlen, Zunahme Pkw-Verfügbarkeit bei Senioren, Erfordernis neue Kundengruppen zu erschließen (L x 1)), während kaum flächendeckende systematische Konsequenzen daraus gezogen werden (V).

- IV. Die allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind gut dargestellt und es wurden verständliche Grundsätze für die weitere Planung abgeleitet (L x 2). Die Grundsätze aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 (z.B. Ausgestaltung des ÖPNV nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans („HESSEN-Takt“; 5.1.3-7 (G)) sollten jedoch ergänzt bzw. für den Odenwaldkreis konkretisiert werden (V).
- V. Die Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (L x 2). Im Kapitel V-4.2 wird jedoch nur auf eine Barrierefreiheit gezielt, um Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen (Hochbetagte, Gehörlose etc.; vgl. S.75) nicht zu benachteiligen. Zur Herstellung einer Barrierefreiheit für Menschen, die aus der Verwaltung des ÖPNVs (z.B. Netzplanung) benachteiligt werden, wird dagegen nichts ausgeführt (Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit).

Aus unserer Sicht sollte der aus den übergeordneten gesetzlichen Instanzen hergeleitete Begriff der Barrierefreiheit auch auf die Verkehrsmittelverfügbarkeit als Voraussetzung für die räumliche Mobilität angewendet werden. Die zentrale Frage lautet: Welche elementaren Barrieren in der räumlichen Mobilität hat ein ÖPNV-Zwangskunde ggü. einer Person mit Pkw-Verfügbarkeit?

Ein ÖPNV-Netz, das fahrzeugseitig technisch zwar „vollständig barrierefrei“ nutzbar ist, aber nicht die Überwindung von Kreisgrenzen oder anderer Netzlücken des ÖPNV-Angebots ermöglicht, kann aus unserer Sicht nicht als „barrierefrei“ bezeichnet werden und benachteiligt jene Personengruppen, die aus den beschriebenen körperlichen Gründen, eines fehlenden Pkw-Besitzes oder Umweltbewusstseins betroffen sind.

Die laut §4 BGG zu vermeidende „fremde Hilfe“ bei der Nutzung des ÖPNV ist unseres Erachtens also auch auf die Zielwahl für ÖPNV-Captives zu übertragen („Kann jeder sein Ziel grundsätzlich ohne fremde Hilfe mit dem Verkehrsmittel ÖPNV erreichen?“). Wir fordern daher die Ergänzung einer entsprechenden Textpassage zur Verdeutlichung dieser Grundvoraussetzung (F x 3).

Nachfolgend ein Formulierungsvorschlag für einen Satz im zweiten Absatz des Kapitels V-4.2 „Begrifflichkeit und Systemkomponenten“:

„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.“

- VI. S.77 Ausnahmen „vollständige Barrierefreiheit“: Die benannten Ausnahmen sind aus unserer Sicht nicht hinreichend begründet (Beantwortung der elementaren Frage: „Warum werden gerade diese Komponenten im Betrachtungszeitraum nicht barrierefrei hergestellt?“). Dies muss nachgeholt werden, um den gesetzlichen Anforderungen aus dem PBefG (§8 Abs. 3 Satz 4) gerecht zu werden (**F x 2**).
- VII. S.79 Planungsleitlinien: Wir begrüßen ausdrücklich die Systematisierung und Ausweitung des Angebots in die Nachtstunden. Insbesondere die Umstellung von Rufbusfahrten in fest bediente Fahrten ohne Voranmeldung werten wir als wichtigen Qualitätssprung im Sinne einer Angebotsoffensive (**L x 4**).
- Ebenso begrüßen wir die anteilige Finanzierung von Innerortsverkehren. Damit unterstützt der Odenwaldkreis eine integrierte Verkehrsgestaltung und nimmt eine Vorbildfunktion ein (**L x 4**).
- In Planungsprämisse 8 wird (zu Recht) auf die Notwendigkeit einer Prioritätensetzung hingewiesen, andererseits aber nicht begründet, ab wann eine Haltestelle als „ausreichend frequentiert“ gilt um einen barrierefreien Ausbau zu rechtfertigen. An anderer Stelle im Bericht kommt die Ziffer „25 Fahrgäste pro Haltestellenbereich“ vor. Dies sollte an dieser Stelle im Dokument zur besseren Lesbarkeit erwähnt werden (**V**).
- Wir begrüßen die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf Hauptlinien als heutzutage selbstverständliche Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen (**L x 1**).
- VIII. Die Angaben zur Aufteilung der Fahrgastnachfrage nach Fahrkartenarten auf S.85 ist durch die fehlende Darstellung der regionalen Linien sehr unvollständig. Die Angaben sind – wenn möglich – zu vervollständigen (**F x 2**).
- IX. Es wurden differenzierte Anforderungen an Umsteigevorgänge definiert (**L x 2**; Kapitel VI-8), jedoch halten wir ein zweimaliges Umsteigen von Orten ohne zentralörtliche Funktionen für fragwürdig.
- Jeder Umstieg kostet Zeit. Insofern sollten Umstiege durch möglichst viele attraktive Direktverbindungen reduziert werden. So ist auch die Anforderung eines einmaligen Umstiegs zu nächstliegenden Mittelzentren keine unrealistische Forderung, sofern man eine intelligente Netzplanung vorantreibt (**F x 2**).
- X. Schülerverkehr: Die Standards für den Schülerverkehr sind sehr detailliert dargelegt (**L x 4**).

Das wünschenswerte Ziel den Stundenplan nach einem Integralen Taktkonzept auszurichten (ggf. weg von der pädagogisch nicht unumstrittenen Bismarck'schen Stundenplan-Systematik, bei der eine Schulstunde 45 Minuten dauert) sollte verfolgt werden, um auch die mittäglichen Taktabweichungen vom Regeltaktsystem langfristig zu eliminieren (V).

S.108 Mit freier Schulwahl verbundene Herausforderungen: Unseres Erachtens wird die freie Schulwahl im NVP-Entwurf zu stark dramatisiert und lässt den Eindruck erwecken, dass ÖPNV als Selbstzweck zur Schülerbeförderung zum nächsten Schulstandort zu verstehen ist.

Die freie Schulwahl sollte als Chance für einen Qualitätswettbewerb zwischen den Schulen und Recht auf Selbstbestimmung für Schüler bzw. Eltern verstanden werden und nicht als „Problemfall für den ÖPNV“. Schließlich bestehen auch individuelle Erfordernisse einen langjährig besuchten „nächstliegenden Schulstandort“ zu wechseln, etwa durch soziale Probleme an einer Schule oder ein fehlendes Kursangebot bzw. fehlenden Ausbildungsgang. Dem (zugespitzt) mit „Wir können Ihnen möglicherweise kein adäquates Angebot bereitstellen, da Sie halt nicht den nächsten Schulstandort besuchen“ zu antworten, halten wir nicht für kundenorientiert.

Vor diesem Hintergrund erneuern wir nochmals unser Plädoyer für eine kreisübergreifende Vernetzung der ÖPNV-Angebote mit einem kontinuierlichen Taktangebot auf Hauptachsen in alle Nachbarkreise des Odenwaldkreises. Die Stärken der Region sollten interkommunal genutzt werden können und nicht durch Organisationsschwierigkeiten überdramatisiert werden! Es gibt Lösungen für diese Herausforderungen, wenn man gewillt ist diese ernsthaft anzupacken. Mit der wochenendlichen Durchbindung Bensheim – Erbach und „Garantiert Mobil“ werden doch sinnvolle Ansätze verfolgt. Diese gilt es auszubauen!

- XI. Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut und ausführlich dargestellt (L x 4). Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für eine engagierte Anschlusssicherung mithilfe von Echtzeitdaten. So werden gute Voraussetzungen für einen integrierten ÖPNV geschaffen.
- XII. Kapitel VII-3, Fahrgastgarantien: Wir begrüßen die umfangreichen Garantien, die die OREG für ihre Fahrgäste bereitstellt. Der Mix aus Mobilitäts- und Pünktlichkeitsgarantie weisen zwar in die richtige Richtung (L x 2), die vielen für den Alltagskunden schwer nachvollziehbaren Ausnahmen bei Anwendung der Fahrtzielgarantie sind allerdings nur als kundenfern zu deklarieren. Schließlich differenziert der ÖPNV-Kunde nicht zwischen „Lokalen“ und „Regionalen“ Linien, sondern sieht Bus und Bahn als integriertes Angebot (dafür kaufen Dauerkunden schließlich ihre Zeitkarte – nicht für ein Teilnetz).

Wir fordern daher nach Lösungen zu suchen, die eine wirkliche Fahrtzielgarantie für das Gesamtsystem ÖPNV beinhaltet und nicht eine nach organisatorischen Befindlichkeiten heruntergebrochene (F x 3).

- XIII. Kapitel VII-4, Tarife: Wir begrüßen ausdrücklich die langfristigen Bemühungen der OREG die ÖPNV-Tarife für ihre Fahrgäste zu optimieren (**L x 4**). Wir begleiten diesen Prozess als unmittelbar Betroffene sehr gerne mit.
- Ebenso sehen wir neben der Beibehaltung der Anerkennungsregelungen für VRN-Netzkarten in der Aufhebung der Nutzungsrestriktion für VRN-MAXX-Ticket-Kunden an Werktagvormittagen einen wichtigen Beitrag den Tarifdschungel zu lichten (**L x 4**).
- XIV. Wir begrüßen, dass die Aufgaben der OREG klar beschrieben werden und sehen hier eine Vorbildfunktion für andere lokale ÖPNV-Aufgabenträger (Kapitel VIII-5; **L x 2**). So wird die Komplexität der ÖPNV-Organisation und die Erforderlichkeit eigener Strukturen zur optimalen lokalen Steuerung vor Ort transparent.

3. Angebotskonzeption

- I. Auf S. 70 wird festgestellt, dass unter rückläufiger Bevölkerungszahl Wegelängen zunehmen. Leider nimmt die Angebotskonzeption keinen Bezug darauf und verharret weiterhin auf der Annahme, dass für die Bevölkerung (potenzielle Fahrgäste) jeweils nur für die jeweiligen nächstgelegenen zentralen Orte (z.T. nur innerhalb der Kreisgrenzen) relevant sei. Mit dem Nibelungenbus wurde ein richtiger Ansatz verfolgt (Durchbindung von Buslinien zur Verringerung der Umsteigehäufigkeit), den es auch auf andere Relationen auszuweiten gilt.
- II. Bei den Grundsätzen zur Netz- und Fahrplangestaltung fehlt ein systematischer Ansatz auf Basis der zentralörtlichen Funktionen der Städte und Gemeinden des Odenwaldkreises. Aus im Odenwaldkreis und in seiner unmittelbaren Nachbarschaft liegenden zentralen Orten sollten Verbindungskorridore entwickelt werden, auf deren Basis abhängig von räumlichen Gegebenheiten, der Nachfrage im Straßennetz³ und Fahrgastaufkommen Angebotsstandards abgeleitet werden. Nur so ist aus unserer Sicht eine angemessene und Verwaltungsgrenzen unabhängige Netzplanung im Sinne der Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung möglich.
- Auf dem eben skizzierten Verfahren nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wurde das Straßennetz der BRD geplant bzw. die Straßenbaulast festgelegt (Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen etc.).
- Wir fordern diesen Ansatz der Straßennetzplanung auch systematisch auf den ÖPNV im Odenwaldkreis anzuwenden (**F x 4**).
- III. Der Satz auf S. 92 im Absatz 2 „Die Richt- und Grenzwerte...“ ist für fachlich nicht versierte Leser möglicherweise schwer verständlich. Daher sollte ein Lesbeispiel das Verständnis unterstützen. Wenn wir den Satz richtig erstanden

³ Hierzu bieten die Verkehrsmengenkarten von Hessen Mobil eine gute Informationsbasis. (<https://mobil.hessen.de/%C3%BCber-uns/downloads-formulare/stra%C3%9Fenverkehrs%C3%A4hlung-2015>)

haben, könnte ein Formulierungsvorschlag lauten: „Wenn 80% eines Siedlungsgebiets in einer Kernstadt mit ILS-Standard innerhalb des ÖPNV-Einzugsbereichs von 300 m erreichbar ist, gilt es als „räumlich erschlossen“ (V).

Im Übrigen halten wir als Einzugsbereiche folgende Durchschnittswerte für zumutbar: Max. 500m für Bus (außerhalb zentraler Orte), 250m für Bus (innerhalb zentraler Orte) und 1000m für SPNV für zumutbar. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z.B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind maximal 235m weit laufen, um den ÖPNV zu erreichen⁴. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir dringend – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten Regelwerken – die getroffenen Angaben der tatsächlichen Lebensrealität anzupassen (V).

- IV. Kapitel VI-6 Netzebenen & Produkte (S.93f): Die Definitionen der Netzebenen sollten nicht allein nach Aufgabenträgerschaft der Verkehre, sondern zusätzlich nach ihren konkreten verkehrlichen Funktionen erfolgen.

Die Produktzuordnung in Tabelle VI-3 ist aus unserer Sicht nutzlos, wenn nicht deutlich wird auf welchen konkreten Korridoren im Odenwaldkreis (und auf grenzüberschreitenden Relationen) welches Produkt zur Anwendung kommen soll (z.B. welches Produkt wird mit welcher verkehrlichen Begründung auf der Relation Michelstadt – Reichelsheim eingesetzt?, Welcher Bedienstandard soll mit welcher Begründung zur Erschließung des Ortsteils Fürstengrund (Bad König) zur Anwendung kommen?, Welcher Bedienstandard ist auf der grenzüberschreitenden Relation zwischen den Grundzentren Beerfelden und Wald-Michelbach (Kreis Bergstraße) anzusetzen? usw.).

Nach Anwendung der RIN 2008 schlagen wir daher folgende funktionale Ergänzungen nach raumbezogenen Kriterien vor (V):

- **Netzebene 1:** Anbindung Mittelzentren an Oberzentren, Verbindung zwischen benachbarten Mittelzentren, sowie Anbindung Unterzentren an benachbarte Mittelzentren (oder Zentren höheren Ranges),
- **Netzebene 2:** Verbindung zwischen Unterzentren und Anbindung Orte ohne zentralörtliche Funktionen mit mindestens 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (oder Zentren höheren Ranges)
- **Netzebene 3:** Anbindung von nicht im Liniennetz der den Netzebenen 1 und 2 liegenden Orten unter 400 Einwohnern an benachbarte Zentren (Grundversorgung/GVS-Standard).

Die Netzebenen und zentralen Orte sollten in einer kartografischen Gesamtdarstellung visualisiert werden (V). Ein Beispiel hierzu liefert ANLAGE 1.

Ob nun die oben dargestellte Einwohnerziffer 400 Einwohner (die oberhalb des Kennwerts anerkannter Regelwerke liegt)⁵ oder darüber bzw. darunter für

⁴ CASTELLANOS, SCHUHMANN 2017, Akzeptanz fußläufiger Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, S.26

⁵ Vgl. FGSV 2009, Empfehlungen für Planung & Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, S.7, Tabelle 4; hier werden bereits 350 Einwohner für eine Festbedienung in Betracht gezogen.

die Abgrenzung der Netzebenen 2 (Festbedienung) und 3 (Bedarfsbedienung) zur Anwendung kommt, ist durch den Aufgabenträger festzulegen. Im vorliegenden Entwurf fehlt jedenfalls eine derartige Zuordnung von Gemeinden/Ortsteilen bestimmter Kategorie zu Bedienungsstandards. Dies ist nachzuholen (**F x 4**). Die Angaben in Tabelle VI-3 diesbezüglich halten wir für zu pauschal.

- V. S.95 taxOMobil: Zur Konkretisierung, dass es sich bei den GVS-Standard-Fahrten um fahrplangebundene Fahrten handelt, regen wir an unter a) wie folgt zu ergänzen: „Zur Sicherstellung des Grundversorgungs-Standards (GVS) werden fahrplangebundene taxOMobil-Fahrten zum RMV-Grundtarif ca. alle 120 Minuten angeboten“. (**V**)
- VI. Ebenda: Wir begrüßen ausdrücklich die Schaffung zusätzlicher ÖPNV-Qualitäten durch die Möglichkeit eine vollflexible ÖPNV-Fahrt bestellen zu können. Insbesondere ÖPNV Zwangskunden erhalten so die Möglichkeit außerhalb eines starren Fahrplans Termine besser wahrzunehmen. Wir wünschen dem Projekt „Garantiert Mobil“ viel Erfolg, weisen jedoch auf folgende Bedenken hin (**L x 2**):
- Der ÖPNV konkurriert zu im ländlichen Raum sehr hohen Pkw-Verfügbarkeiten (ohne die Notwendigkeit einer Vorbestellung 60 Minuten im voraus). Wenn mit dem flexiblen taxOMobil zu b) eine aus Umweltaspekten wünschenswerte Verkehrsverlagerung im Sinne einer Substitution von MIV-Fahrten (bzw. Steigerung der Auslastung vorhandener Pkw) gewollt ist, dürfen keine zu hohen Zuschläge erhoben werden, da i.d.R. nur der Benzinverbrauch bei einem Kostenvergleich mit anderen Verkehrsmitteln herangezogen wird (gleichwohl die Kostenwahrheit natürlich eine andere ist).
 - Aus Mobilitätsstudien ist hinreichend bekannt, dass typische ÖPNV-Zwangskunden i.d.R. über ein vergleichsweise niedriges Haushaltseinkommen verfügen. Diese Personengruppe wird daher vermutlich nur unter dem Druck einer besonderen Terminalsituation die Möglichkeit einer zuschlagpflichtigen flexiblen Fahrt wählen – nicht jedoch eine ihren tatsächlichen individuellen zeitlichen Bedürfnissen entsprechende Fahrt. Es stellt sich für uns also die Frage nach der tatsächlichen Kundenorientierung des Produktes taxOMobil.
 - Vor den oben genannten Umständen (Konkurrenz zu Pkw und finanzielle Spielräume typischer ÖPNV-Kunden) darf ein Zuschlag für flexible Fahrten unseres Erachtens nicht mehr als 15% des gewöhnlichen ÖPNV-Fahrpreises (RMV-Tarif; besonders im RMV herrscht ohnehin schon ein vergleichsweise hohes Preisniveau) liegen – maximal jedoch 1€ pro Fahrt. Optimal wäre selbstverständlich eine zuschlagsfreie Nutzung der flexiblen taxOMobil-Fahrten. Nur 20% unterhalb des Taxitarifs halten wir für viel zu hoch.
 - Ohne bezahlbare Angebote für die unkomplizierte Nutzbarkeit der flexiblen Fahrten für Dauernutzer (z.B. Verbund-Jahreskarte ggf. mit einmaligem Zuschlag) sehen wir nur eine geringfügige Akzeptanz bzw.

Umsteigewilligkeit auf den ÖPNV bzw. das Produkt „flexibles taxO-Mobil“ voraus.

- VII. Ebenda: Der letzte Absatz auf S.95 deutet darauf hin, dass das ausgearbeitete Netzkonzept keiner plausiblen Systematik folgt, sondern über Ausnahmen und schwer nachvollziehbarer Spezifika (z.B. Welche Kriterien eines Ortes/Korridors müssen für eine Bedienung per taxOMobil vorliegen um eine „Notwendigkeit“ für diese Bedienform zu begründen?) versucht individuelle Einsatzbereiche für einige Gemeinden zu erklären. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen zu den Netzebenen (Absatz IV).

Der Grundversorgungsstandard sollte sich unseres Erachtens ausschließlich auf die Erschließung von Ortschaften kleiner 400 Einwohner beschränken, soweit diese Ortschaften nicht bereits über die übergeordneten Netzebenen erschlossen sind (V). Ob in jedem Fall eine Direktverbindung oder auch eine Umsteigeverbindung in das nächste Zentrum für akzeptabel gehalten wird, sollte auf Basis eines groben Betriebskonzeptes nach der Systematik des Integralen Taktfahrplans (vgl. ANLAGE 2) und den konkreten Anforderungen der Aufgabenträger entschieden werden.

- VIII. S.97 Anforderungen Jedermannverkehr Es ist zwar vorbildlich dargelegt, welcher Ort durch welchen Standard zu bedienen ist, nicht jedoch welche Kriterien maßgeblich für die Einstufung sind. Auf S.97 beschränkt man sich nur auf den allgemeinen Satz *„Die räumliche Zuordnung der einzelnen Standards und deren spezifische Angebotsniveaus orientieren sich an den Raum- und Siedlungsstrukturen (...), Verkehrsachsen, Pendlerverflechtungen und an der Fahrgastnachfrage im ÖPNV.“* ohne diesen inhaltlich zu unterfüttern.

Im Geiste der Transparenz (*„Niemand soll jemanden für dumm verkaufen, indem Informationen vorenthalten werden“*) fordern wir zugunsten einer Nachvollziehbarkeit für alle Leser des Nahverkehrsplans eine Konkretisierung der Zuordnung von ortsspezifischen Merkmalen und den festgelegten Angebotsstandards (F x 4):

- Raum- und Siedlungsstruktur mit Verkehrsachsen: Welcher Einwohnerzahlen/Verbindungskorridor Typen sind welchem Standard (HLS/ELS/GVS) zuzuordnen (vgl. Ausführungen zu Netzebenen und Netzmodellierung nach RIN 2008 in Absatz IV)?
- Ab welchem Pendleraufkommen wird welcher Standard für erforderlich gehalten?

- IX. Abbildungen VI-5, VI-6 und VI-7, S.98ff: Für uns ist nicht ersichtlich, weshalb Fürth, Reinheim und Mömlingen als zentrale Orte außerhalb des Odenwaldkreises dargestellt sind, nicht jedoch die Unterzentren Amorbach und Wald-Michelbach, die für die jeweils nahe der Kreisgrenze liegenden Ortschaften des Odenwaldkreises relevant sein dürften. Diese sind in den entsprechenden Darstellungen zu ergänzen (F x 2).

- X. Wir halten die in Anlage VI-01 dargestellten Bedienstandards im Vergleich zum vorherigen NVP für richtungsweisend, aber noch nicht differenziert genug. Wenn man sich die Tabelle ansieht, erhält man den Eindruck, dass in Orten, die im Erschließungslinienstandard (ELS), Grundversorgungsstandard (GVS) oder Lückenschluss-Standard (LS) angebunden sind ab 18/19 Uhr die Bürgersteige hochgeklappt werden. Dies ist gerade für jüngere Zielgruppen oder Langstreckenpendler mit später nächtlicher Heimkehr unzureichend.

In Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sollten auch kleinere Orte nachts bzw. mindestens bis spät abends erreichbar bleiben. Eine Zubring- und Abbringmöglichkeit zu Verbindungen des Hauptlinienstandards sollte gewährleistet werden. Wir fordern daher die Festschreibung einer Erreichbarkeit aller Orte des Odenwaldkreises bis mindestens 22 Uhr (an Wochenden bis mindestens 00 Uhr) (**F x 3**). Dies ist mithilfe bedarfsgesteuerter Bedienformen keine realisierbar. Insofern hoffen wir, dass das Konzept „Garantiert mobil“ langfristig entsprechend weiterentwickelt wird.

- XI. Es fehlt die Gesamtdarstellung aller Netzebenen, um auf einen Blick zu erkennen, welcher Ort bzw. welche Relation mit welchem Mindeststandard bedient werden soll. Wir regen an aus den planerisch sinnvollen Einzeldarstellungen der jeweiligen Netzebenen eine Gesamtdarstellung aller Netzebenen für interessierte (ÖPNV-fachlich aber weniger versierte) Leser zu produzieren (**V**). Dies wäre unseres Erachtens ein Beitrag dafür das Gesamtsystem des neukonzipierten ÖPNV im Odenwaldkreis leichter begreiflich zu machen.
- XII. S.99: Die Feststellung, dass neben Michelstadt/Erbach auch die übrigen Zentren des Odenwaldkreises Stadtverkehre vertragen könnten, begrüßen wir sehr und unterstützen diese Position (**L x 4**)

Wir begrüßen außerdem die konkrete Forderung nach der Wiedereinrichtung eines Stadtbussystems für Bad König, weisen gleichzeitig darauf hin, dass auch die außerhalb der Kernstadt liegenden Ortsteile im Falle einer eventuellen Neukonzeption zu berücksichtigen sind (**L x 1**).

- XIII. S.99ff Bedienungsstandards: Auch aus den Ausführungen zu den Bedienstandards ist nicht ersichtlich, welche Voraussetzungen ein Ort bzw. eine Relation zwischen (zentralen) Orten erfüllen muss, um einem bestimmten Bedienungsstandard zugeordnet zu werden. Es sei Auf die Ausführungen im Absatz IV verwiesen.
- XIV. Wir begrüßen die Forderung nach einer kundenfreundlicheren Ausweitung der Linienverkehre in den benachbarten Landkreis Aschaffenburg bzw. das Oberzentrum Aschaffenburg (**L x 4**), merken jedoch an, dass die offensichtlich hohe Verkehrsnachfrage mit 6 000 bis 10 000 Kfz pro Tag auf dem Abschnitt zwischen Höchst und Mömlingen⁶ besser mit einem attraktiven leistungsfähigen Schienenverkehrsmittel abgewickelt werden könnte.

Im Korridor Höchst – Aschaffenburg werden die fatalen Fehlschüsse kurz-sichtiger Nachkriegs-Verkehrspolitik plakativ deutlich. Nicht einmal eine

⁶ Quelle: Hessen Mobil 2015, Verkehrsmengenkarte für den Odenwaldkreis

vollständige Trassensicherung wurde von den damaligen Kirchturmpolitikern der jeweiligen Kommunen verfolgt. Das Ergebnis ist eine teilweise (insbesondere in Großostheim) überbaute nur schwer reaktivierbare Bachgaubahn. Am westlichen Ende der Strecke wurde bis vor wenigen Jahren noch Güterverkehr durchgeführt, bis auch diese Verkehre auf Lkw-Transporte umgestellt wurden (mit der Folge, dass die Ortsdurchfahrt Höchst heute mit knapp 400 Lkw pro Tag⁷ ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Es kann daher nur als wünschenswert beschrieben werden zukünftige Verkehrsherausforderungen mit einer wiederbelebten Bachgaubahn zu begegnen. Zumindest auf bayerischer Seite wurden letztes Jahr Bestrebungen bekannt zwischen Großostheim und Aschaffenburg einen regelmäßigen SPNV-Betrieb wiederaufzunehmen. Trotz der schwierigen Situation einer möglichen Reaktivierung sollte der Odenwaldkreis von weiteren Bebauungen absehen und sich zur weiteren Trassensicherung bekennen (V).

S.100, Hauptlinienstandards: Es ist enttäuschend festzustellen, dass der Odenwaldkreis eine Beibehaltung der unzureichenden 2-Stunden-Takte auf den Korridoren des HLS II für ausreichend erachtet. Wir halten einen Stunden-Takt auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn (Erbach – Eberbach)), wie auch zusätzliche Bahnhaltepunkte in Lauerbach und Ebersberg für dringend geboten, um die Bahn für die hiesige Bevölkerung nutzbarer zu machen (F x 4). Auf dem Korridor Michelstadt – Reichelsheim halten wir eine Bedienung dichter als im 2-Stunden-Takt für möglich und finanzierbar. Hier ist eine differenzierte Wechselbedienung auf verschiedenen Linienwegen denkbar (Mögliche Variante ist in ANLAGE 2 dargestellt).

XV. S.100, Erschließungslinien-Standard: Der Korridor Vielbrunn – Bad König – Michelstadt – Würzburg weist einen fragwürdigen Parallelverkehr zwischen Michelstadt und Bad König auf. Die „Ressource Bus“ sollte unseres Erachtens so nicht vergeudet werden. Stattdessen schlagen wir eine Linie mit folgender Führung vor: Bad König – Vielbrunn – Weiten-Gesäß – Michelstadt – Erbach – Erlenbach – Lauerbach (B45) – Haisterbach (V). Eine denkbare anschlussoptimale Lösung wird in ANLAGE 2 dargestellt.

XVI. Kapitel VI-10.2., Verknüpfungskonzept: Es wurden angemessene Standards für zumutbare Umsteigezeiten dargestellt (L x 2).

Wir weisen darauf hin, dass mit Umsetzung der Durchbindung der Linie 665 Bensheim – Erbach der Umstieg in Nieder-Kainsbach, Friedhof am Wochenende entfallen ist. Eine Möglichkeit, wie dem ohne Nachteile an anderer Stelle begegnet werden kann, wurde in ANHANG 2 beispielhaft dargelegt.

In Tabelle VI-11 fehlt die Nennung von „Affolterbach, Abzw. Beerfelden“ und „Grasellenbach, Nibelungenhalle“ (beide Kreis Bergstraße) als Verknüpfungspunkte in benachbarten Kreisen (F x 1).

⁷ Ebenda

4. Haltestelleninfrastruktur

Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind sehr ausführlich und nachvollziehbar dargestellt. Im Vergleich zu anderen Landkreisen stellen wir im Odenwaldkreis außerdem eine größtenteils gut gepflegte und sehr dichte Haltestelleninfrastruktur fest (**L x 4**).

Es wurde zwar eine ausführliche Mängeltypisierung durchgeführt, es fehlt jedoch ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und diesen möglichen Mangelsituationen. Ein Umsetzungskonzept zur Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen wäre ebenfalls wünschenswert.

Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. Kategorien A bis K ohne D, H und L) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend erforderlich, um glaubhafte Aussagen über die Aufenthaltsqualität zu treffen und einen Mindestkomfort für einen Großteil der Fahrgäste zu gewährleisten (**F x 2**). Die durchgeführte beispielhafte Darstellung halten wir nicht für ausreichend.

5. Finanzierung

Die Kosten- und Finanzstrukturen, wurden gut dargestellt. Interessierte Leser erhalten durch diese Transparenz einen Einblick in die Bestandteile der Kosten- und Einnahmearten (**L x 2**).

6. Sonstiges

- I. Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, dass eine Mängelanalyse nur indirekt auf eine Rückschau der formulierten Maßnahmen des letzten NVP beschränkt wurde. Dies halten wir für unzureichend.

Dagegen wurden die planerischen Aspekte aus der Raumplanung und den rechtlichen Rahmenbedingungen sehr gut und ausführlich dargestellt, jedoch verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands im Odenwaldkreis kaum bis gar nicht erfasst. Dazu zählen:

- Reisezeitvergleiche mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie.
- Umsteigehäufigkeiten im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden.

Unseres Erachtens ist es nur so möglich Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (**F x 4**) und Umsteigehäufigkeiten (**F x 4**) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen.

- II. Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz (siehe Absatz I) auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden.

Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage“ für eine Relation im ÖPNV-Netz abgeleitet werden darf).

Hessen Mobil stellt mit seinen Verkehrsmengenkarten eine öffentlich zugängliche hinreichend detaillierte Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann. Wir fordern von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen, um – ergänzend zu den dargestellten Daten über Pendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter – zielgerichtete Anforderungen an das künftige ÖPNV-Angebot abzuleiten (F x 3).

7. Bemerkungen & Fragen

Fundstelle	Bemerkung	Frage(n)
S.33, Kartendarstellung (Abb. IV) und S.36	Die Karte zeigt regionale und lokale Achsen. Im Regionalplan Südhessen 2010 werden jedoch nur ausschließlich „Regionalachsen“ und „überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen“ beschrieben (vgl. Regionalplan Südhessen 2010, S.19, Abb.4)	Was ist unter einer „lokalen Verkehrsachse“ in Abb. IV-1 und S.36 zu verstehen? Welche Systematik liegt der Einschätzung einer „Verkehrsachse (über)örtlicher Bedeutung“ zugrunde?
S.37	„Für die Bewohner entlang der Kreisgrenzen sind zudem die jeweils benachbarten Mittelzentren in anderen Kreisen von Relevanz“	Woraus ergibt sich eine „Relevanz“ für Kommunen im Odenwaldkreis
S.40	<u>Formulierungsvorschlag:</u> Statt „Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen statistischen Landesamtes, sondern die Angaben stammen aus dem Einwohnermelderegister der Städte und Gemeinden.“ soll der Satz umformuliert werden in „Bei diesem Zahlenmaterial handelt es sich nicht um amtliche Daten des Hessischen statistischen Landesamtes, sondern um Angaben aus dem Einwohnermelderegister“	
S.45f	Es werden mehrfach die Begriffe „Beschäftigte am Wohnort“, „... am Arbeitsort“ verwendet.	
S.60	„Die RB-Linien 81/82 verkehren zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und Eberbach in einer stündlichen Grundtaktung, zwischen Erbach und Eberbach lediglich zweistündlich“.	Sollte es nicht lauten „...zwischen Groß-Umstadt-Wiebelsbach und Erbach ...“, statt Eberbach?

S.63	Es wird festgestellt, dass die SPNV-Angebote „ <i>tagestouristischen Belangen [...] hinreichend genügen</i> “	Wie kommt diese Einschätzung zu Stande? Ab welchem Bedienungsangebot genügt nach Ansicht des Odenwaldkreises der SPNV tages touristischen Belangen? Insbesondere auf dem Südabschnitt der Odenwaldbahn sehen wir noch Verbesserungsbedarf (Stundentakt und zusätzliche Haltepunkte erforderlich).
S.75	<u>Frage/Hinweis:</u> Der letzte Satz im vorletzten Absatz scheint unvollständig zu sein: „ <i>Sind solche Einrichtungen in nicht vorhanden, entfällt die Einhaltung der vorgenannten technischen Bestimmungen</i> “	
S.77f	Die Odenwaldbahn ist nicht Bestandteil des lokalen NVP und es werden trotzdem Aussagen zur Barrierefreiheit formuliert.	Wieso wird einerseits auf S.78 betont, dass SPNV laut AEG nicht der Forderung nach „vollständiger Barrierefreiheit“ unterliegt und andererseits ausführlich dargelegt, weshalb der Südabschnitt nicht barrierefrei gestaltet wird?
S.78	Für den lokalen Busverkehr wird bei fehlender Barrierefreiheit das taxomobil als „Rückfallebene“ beschrieben.	Welcher Fahrzeugtyp kommt bei taxomobil-Fahrten zum Einsatz? Für welche Personengruppen ist die Nutzung des taxomobil tatsächlich barrierefrei? Ist eine zuschlagsfreie (adressscharfe) Beförderung mit einem Schwerbehindertenausweis mit Wertmarke gewährleistet? Ist eine taxomobil-Bestellung im Falle einer parallel bestehenden Busverbindung“ für Menschen mit Behinderung ohne Kostennachteile ggü. einer Busfahrt möglich?
S.79	Planungsprämisse 3 definiert „Erschließungskorridore mit hohem Quellpotenzial (ab ca. 175 Einwohner je Linienkilometer).“	Woher stammt die Schätzung, dass 175 Einwohner je Linienkilometer als „hohes Quellpotenzial“ einzustufen sind? (Bitte Quelle angeben).
S.80	<u>Tippfehler</u> in Planungsprämisse 9: Statt „ <i>Fahrplanjahr 21017</i> “, muss es heißen „ <i>Fahrplanjahr 2017</i> “	
S.89ff, Tab. VI-1:	Bei der Linie 3 wird die Maßnahme als „ <i>nicht umgesetzt</i> “ deklariert, obwohl „ <i>CityBus-Linien 3-4 mit Betrieb an Sonn-/Feiertagen</i> “ begründet wird	
S.89f	Es ist dramatisch festzustellen, dass von den 20 formulierten Maßnahmen aus dem NVP 2012 mit 7 nicht mal die Hälfte umgesetzt wurden. Insbesondere Maßnahmen bzgl. des Jedermannverkehr deuten auf eine Vernachlässigung hin. Wir sehen jedoch mit dem gegenwärtigen NVP einer besseren Zukunft entgegen!	
S.92	Als Quelle für Haltestelleneinzugsbereiche wird der vergangene NVP genannt	Welche Primärquelle liegt den getroffenen Angaben zugrunde? Aus der Literatur sind 800 bis 1200 m für SPNV und 500 bis 700 m für ÖSPV (jeweils in niedrigster Gemeindeklasse) bekannt ⁸ .
S.93	<u>Tippfehler</u> in Absatz „Netzebene 2“(?): Statt „... <i>Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung (1a) ...</i> “, sollte es heißen „... <i>Hauptprodukt „Bus“ in Festbedienung (2a)...</i> “(?)	

⁸ FGSV 2010, Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs, S.8

	Die Ebene 1a ist bereits dem RE-Verkehr auf der Odenwaldbahn zugeordnet	
S.95	Der letzte Absatz scheint inhaltlich unvollständig zu sein(?): „..., die zwar über ein schienen- oder straßengebundenes Angebot verfügen. Es sind zusätzliche Verbindungen...“	
Ebenda	Im letzten Absatz heißt es „Es sind zusätzliche Verbindungen für den Jedermann-Verkehr ... notwendig, die wegen geringer Nachfrage für regelmäßige Fahrten mit dem konventionellen ÖPNV nicht in Frage kommen“	Ab wann liegt eine „geringe Nachfrage“ für eine Festbedienung bzw. taxOMobil-Fahrt nach GVS vor? Welche Grenzwerte (z.B. Einwohnerzahl) wurden verwendet und welchen Quellen liegen diese zugrunde?
S.96	Erster Satz (analog zu obiger Anmerkung): Darstellung Kombination der Angebotsformen für „kleinere Stadt- und Ortsteile“	Was sind „kleinere Stadt- und Ortsteile“? Ist Bad-König Fürstengrund mit ca. 650 Einwohnern oder Breuberg Wald-Amorbach (500 Einwohner) „gleichklein“ wie Reichelsheim-Laudenau (320 Einwohner), Oberzent-Olfen (330 Einwohner), Oberzent Hesselbach oder Brombachtal-Birkert (240 Einwohner)? Betrachtet man Abb. VI-7 lautet die Antwort scheinbar Ja (?). Welche Grenzwerte für die Bedienungsstandards wurden verwendet und welchen Quellen liegen diese zugrunde?
S.99	Letzter Absatz ILS: „Für die Stadtteile Breubergs, sowie für die Kernorte von Höchst und Reichelsheim müssten im Fall einer Umsetzung adaptierte Bedienformen entwickelt werden“	Was ist mit „adaptierte Bedienformen“ gemeint? Eine Erläuterung wäre sicher hilfreich.
S.102f	Darstellung Korridore für Grundversorgungsstandard (GVS) und Lückenschlüsse (LS)	Weshalb werden LS und GVS separat thematisiert, wenn im Grunde der gleiche Bedienungsstandard festgesetzt wird (vgl. Anlage VI-01)?
S.103	Lückenschlüsse LS: Es wird dargestellt, dass der vorliegende NVP keinen GVS für die Relation Schöllnbach – Friedrichsdorf – Eberbach vorsieht.	Mit welcher Begründung wird das Busangebot dort eingestellt?
S.105	Tabelle VI-4 (Umsteigevorgänge) ist etwas irritierend: In der Zeile „Zielort“ wird jeweils „oder höher“ angefügt, obwohl für die nächsthöhere Zentralitätsstufe jeweils Standards für die Ortstypen definiert sind.	Was ist mit dem Zusatz „oder höher“ gemeint? Etwa das nächstliegende benachbarte Zentrum höheren Ranges? Bitte die Tabelle im Text deutlicher erläutern.

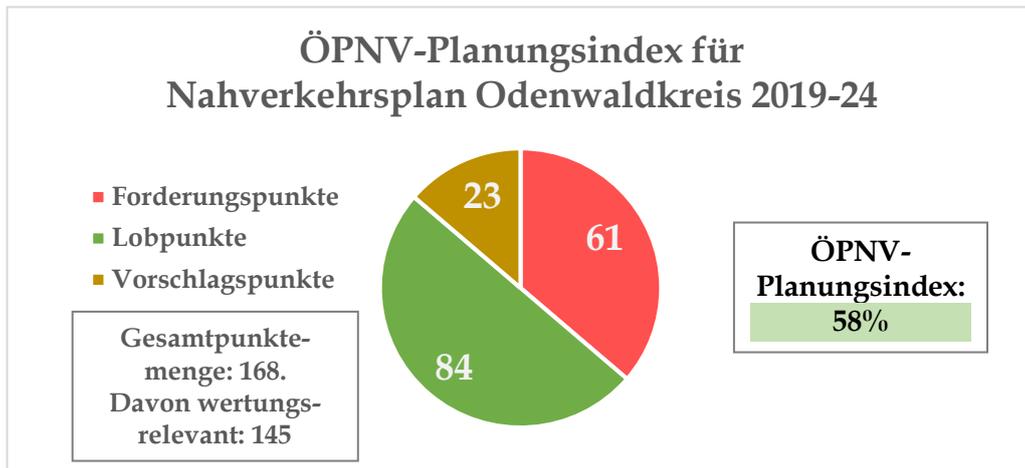
8. Ermittlung ÖPNV-Planungsindex

Kapitel + Absatz	Thema/Inhalt	Aussagen- typ F = Forderung V = Vorschlag L = Lob	Gewichtung 1 = Sehr gering 2 = gering 3 = hoch 4 = sehr hoch	
1.	I	Dokumentation Beteiligungsverfahren	L	4
	II	Frühzeitige Beteiligung	V	0
	III	Darstellung rechtliche Rahmenbedingungen	L	2
	IV	Berücksichtigung Ziel „HESSEN-Takt“ aus LEP	V	0
	V	Erwähnung Einbindung Odenwaldbahn in Fernverkehrsnetz	V	0
	VI	Fehlende Darstellung zentrale Orte außerhalb des Odenwaldkreises	F	2
	VII	Erläuterung zur Abgrenzung von Begriffen	V	0
	VIII	Relationsbezogene Visualisierung Pendlerbeziehungen	V	0
	IX.	Detailliertere Darstellung Pendlerbeziehungen in Nachbarkreise	F	4
	X	Aussagen zu Schülerströmen über Kreisgrenzen hinweg	F	2
	XI	Ausführliche Bestandsaufnahme ÖSPV & SPNV	L	4
	XII	Gute Darstellung touristische Destinationen; Vorschlag Brauerei Schmucker mitaufzulisten	L	4
			V	0
	XIII	Bessere Erschließung Marbach-Stausee aus Richtung Kreis Bergstraße	F	2
	XVI	Bemerkung nur einige Freizeitlinien abgestimmt	V	0
	XV	Ergänzung touristische Ziele in Lindenfels	V	0
	XVI	Darstellung Fahrgastnachfrage	L	1
XVII	Fehlende Darstellung Auslastung Straßennetz	F	4	
Zwischensumme Kap. 1. Allgemeines & Bestandsaufnahme F = 14 • L = 15 • V = 8 x 0				
2.	I.	Formulierung Anforderungen an regionalen ÖPNV	L	4
	II	Konkretisierung Forderung ÖPNV-Ausbau	L	4
			V	0
	III	Forderung nach verlässlichem ÖPNV-Angebot, jedoch ohne kreisübergreifende Angebote; gute Darstellung langfristiger Rahmenbedingungen	L	1+1
			V	0
	IV	Darstellung rechtliche Anforderungen ÖPNVG-HE; Grundsätze aus LEP sollten ergänzt werden	L	2
			V	0
	V	Rechtliche Anforderung Barrierefreiheit; Forderung nach Vermeidung „fremder Hilfe“ auf Netzgestaltung ausweiten	L	2
			F	3
VI	Begründung Ausnahmen von Barrierefreiheit	F	2	
VII	Planungsleitlinien, Unterstützung Stadtverkehre; Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf Hauptlinien	L	4+4+1	
		V	0	
VIII	Fehlende Darstellung Fahrkartenverkauf regionaler Linien	F	2	
IX	Anforderungen an Umsteigevorgänge	L	2+4+4	
		F	2	

	X	Standards für Schülerverkehr; Vorschlag Stundenplanung nach für Fahrplanung und pädagogisch sinnvollen Intervallen zu planen.	V	0
	XI	Betriebliche & Fahrzeugseitige Anforderungen	L	4
	XII	Fahrgastgarantien	L	2
			F	3
	XIII	Anforderungen an Tarife	L	4 + 4
	XIV	Anforderungen an Regiemanagement	L	2
Zwischensumme Kap. 2. Anforderungen				
F = 12 • L = 50 • V = 5 x 0				
3.	I.	Liniendurchbindung	V	0
	II.	Netzplanung	F	4
	III.	Haltestelleneinzugsbereiche	2 x V	0
	IV.	Definition von Netzebenen	F	4
			V	0
	V.	taxOMobil-Fahrten im GVS	L	2
			V	0
	VII.	Konkretisierung Voraussetzungen für GVS	V	0
	VIII.	Nachvollziehbarkeit Ortskategorien und Angebotsstandardss	F	4
	IX	Darstellung außerhalb des Odenwaldkreises liegende zentrale Orte	F	2
	X	Zeitliche Erreichbarkeit	F	3
	XI.	Gesamtdarstellung Netzebenen	V	0
	XII.	Forderung Stadtverkehre; Wiedereinrichtung Stadtbus Bad König	L	4+1
	XIII.	Bemerkung Bedienungsstandards	V	0
	XIV.	Ausweitung Verkehre Richtung Aschaffenburg	F	4
			L	4
			V	0
	XV.	Parallelverkehr Michelstadt - Bad König	V	0
	XVI.	Verknüpfungskonzept	L	2
			F	1
Zwischensumme Kap. 3. Angebotskonzeption				
F = 22 • L = 13 • V = 10 x 0				
4.	+	Anforderungen an Bushaltestellen, Barrierefreiheit, ausführliche Mängeltypisierung, Soll-Ist-Abgleich aufgestellter Standards für wichtige Haltestellen	F	2
5			L	4
		Darstellung Kosten- und Finanzstrukturen und einzusetzende Mittel	L	2
Zwischensumme Kap. 4. Haltestelleninfrastruktur und 5. Finanzierung				
F = 2 • L = 6 • V = 0				
6.	I.	Darstellung von Reisezeitvergleichen und Umsteigehäufigkeiten im Bestand	F	4+4
	II.	Ermittlung von ÖPNV-Potenzialen durch angemessene Darstellung der Verkehrsnachfrage	F	3
Zwischensumme Kap. 6. Sonstiges				
F = 11 • L = 0 • V = 0				

GESAMTERGEBNIS, siehe nächste Seite.

GESAMTERGEBNIS



$$PI = \frac{84}{145} = 0,579 = 58\%$$

Bewertungsskala:	
< 25%	Mangelhafte, wenig zukunftsfähige Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist auch bei Umsetzung aller Maßnahmen sehr unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird nahezu ausnahmslos auf einen eigenen Pkw angewiesen sein.
25 – 49%	Ausreichende, jedoch wenig innovative Planung. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV ist eher unwahrscheinlich. Die Bevölkerung wird größtenteils auf einen eigenen Pkw angewiesen bleiben.
50 – 75%	Gute Planung mit punktuellen innovativen Ansätzen. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint auf einigen Korridoren realistisch zu werden; es bleibt jedoch eine Restabhängigkeit von einem eigenen Pkw. Die Vorhaltung eines Zweitwagens in einem Haushalt scheint in Teilen des Planungsgebiets wenig erforderlich.
> 75%	Sehr gute Planung mit flächendeckenden Innovationen für gesamtes Planungsgebiet. Eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV scheint nahezu flächendeckend möglich zu werden. Ein Haushalt wird bei Umsetzung aller Maßnahmen mindestens problemlos auf einen Zweitwagen verzichten können.

9. Abschließende Gesamtbewertung

PRO BAHN Starkenburg e.V. zertifiziert hiermit den Planentwurf für den Nahverkehrsplan des Odenwaldkreises 2019-24 (Stand März 2018) nach Maßgabe der hier verwendeten Anforderungen mit dem Prädikat

„Gute Planung mit punktuellen Innovationen und wahrscheinlicher Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV auf einigen Korridoren“

Der vorliegende Planentwurf für den ÖPNV der nächsten mindestens 5 Jahre weist viele Innovationen auf, die ein Umsteigen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel in einem Großteil des Planungsgebiets wahrscheinlich erscheinen lassen.

Für einen flächendeckend attraktiven ÖPNV, für den glaubhaft flächendeckend bei der Bevölkerung geworben werden kann, müssen jedoch unbedingt weitere Aktivitäten folgen; dafür steht PRO BAHN in Zukunft gerne mit Rat und Tat zur Seite.

Die vorliegende Bewertung stellt unsere Stellungnahme zum uns vorgelegten Planentwurf dar. Mit unseren als „**Vorschläge**“ deklarierten Aussagen besteht die Möglichkeit einer Verbesserung des Planungsindex. Sofern unsere Vorschläge in der Endfassung berücksichtigt werden, wird der Planungsindex wie folgt verbessert:

- Ein in der Endfassung berücksichtigter Vorschlag (**V**) wird mit einem Lobpunkt (**L x 1**) bewertet.
- Unter der Annahme, dass alle 23 Vorschläge berücksichtigt werden, kann der Planungsindex für die Endfassung um 6% auf 64% gesteigert werden ($168 - 61 = 107 \rightarrow 107/168 = 0,64$).

Wird eine **Forderung** in der Endfassung umgesetzt, werden Forderungspunkte (**F**) entsprechend ihrer Gewichtung 1:1 in Lobpunkte (**L**) überführt.

Gerne kann eine nachträgliche Bewertung der Endfassung gemeinsam mit Ihnen als ÖPNV-Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Kommen Sie hierzu gerne zeitnah nach Veröffentlichung der Endfassung auf uns zu.

10. Anlagen

ANLAGE 1: Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für ein Mobilitätsgrundnetz (Netzebenen 1 und 2 in Festbedienung) in der „Region Bergstraße-Odenwald“. Das dort dargestellte Grobnetz wurde aus Verbindungskorridoren abgeleitet. Die Linienführungen wurden gemäß den jeweiligen Einwohnerschwerpunkten eines Verbindungskorridors gelenkt, sodass nicht immer die direkteste Linienführung zu Stande kommt. Wo sinnvoll, sollten zusätzlich zu den dargestellten Führungen Schnellbusverbindungen auf Korridoren für regionale Hauptlinien eingerichtet werden. Aus dem in ANLAGE 1 dargestellten Grobnetz ist ein konkretes Fahrplankonzept abzuleiten (vgl. ANLAGE 2).

ANLAGE 2: Linienkonzeption für Region Bergstraße-Odenwald

Vorschlag für Fahrplankonzept in der „Region Bergstraße-Odenwald“ nach der Logik des Integralen Taktfahrplans. Es handelt sich lediglich um einen Entwurf bzw. eine denkbare Variante, die unter der Prämisse einer Anschlussmaximierung und Herstellung von Verbindungen auf Basis des in ANLAGE 1 beschriebenen Mobilitätsgrundnetzes aufgestellt wurde. Der Entwurf dient in erster Linie als Diskussionsgrundlage, und stellt keine Forderung zur Umsetzung dar.

Impressum

An der Erarbeitung dieser Stellungnahme haben mitgewirkt:

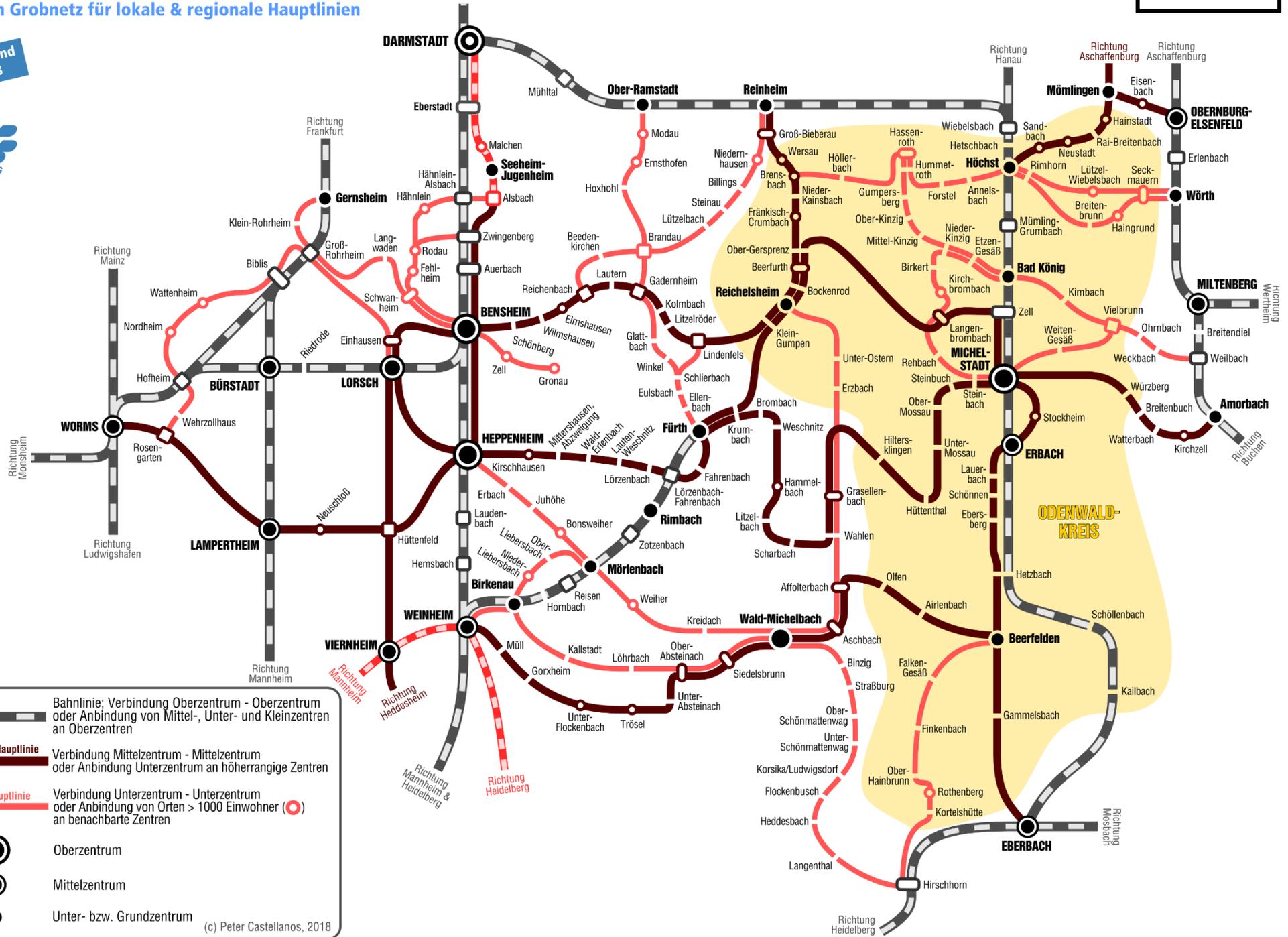
Peter Castellanos (V.i.S.d.P.) und Kurt-Michael Hess

Mobilitätsgrundnetz für Region Bergstraße-Odenwald

Konzeption Grobnetz für lokale & regionale Hauptlinien

ANLAGE 1

Planungsstand
30.4.2018



	Bahnlinie; Verbindung Oberzentrum - Oberzentrum oder Anbindung von Mittel-, Unter- und Kleinzentren an Oberzentren
	Regionale Hauptlinie Verbindung Mittelzentrum - Mittelzentrum oder Anbindung Unterzentrum an höherrangige Zentren
	Lokale Hauptlinie Verbindung Unterzentrum - Unterzentrum oder Anbindung von Orten > 1000 Einwohner (○) an benachbarte Zentren
	Oberzentrum
	Mittelzentrum
	Unter- bzw. Grundzentrum

(c) Peter Castellanos, 2018

