

Nahverkehrsplan für den Neckar-Odenwald-Kreis 2017–2021



***Nahverkehrsplan
für den
Neckar-Odenwald-
Kreis
2017–2021***

NahverkehrsBeratung Südwest

Dietmar Maier Nahverkehrsberatung
Pfinztalstraße 90
76227 Karlsruhe
Tel (0721) 499 10-983
maier@nahverkehrsberatung.de
www.nahverkehrsberatung.de



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7	5. Angebotskonzeption	27
2. Vorgehen	8	5.1. Schienenpersonennahverkehr SPNV	27
3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 bis 2008	9	5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV	29
3.1. Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004 bis 2008	9	5.3. Barrierefreiheit	34
3.2. ÖPNV-Bericht 2008 und Linienbündel	10	5.4. Verknüpfungspunkte	45
3.3. Gutachten Parallelverkehr	10	5.5. Mobilitätsmanagement	48
3.4. Gutachten Regiobuskonzept	11	5.6. Ergänzende Mobilität	48
4. Grundlagen der Angebotskonzeption	12	6. Umsetzung	52
4.1. Ziele des Aufgabenträgers	12	6.1. Maßnahmenkonzept	52
4.2. Netzhierarchie	12	6.2. Angebotsseitige Maßnahmen	52
4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	14	6.3. Investive Maßnahmen	54
4.4. Demografischer Wandel	15	6.4. Vergabe/Linienbündelung	55
4.5. Verkehrsnachfrage und Potentialanalyse	17	6.5. Qualitätssicherung	55
4.6. Achsenkonzept	25	7. Anhang	56

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Inhalte des Nahverkehrsplans	8	Abbildung 11: Schuleinzugsbereiche der Gymnasien	21
Abbildung 2: Netzhierarchie	12	Abbildung 12: Schuleinzugsbereiche der beruflichen Schulen	22
Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung	13	Abbildung 13: ÖV-Potenzial im Neckar-Odenwald-Kreis	24
Abbildung 4: Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV	14	Abbildung 14: ÖPNV-Achsenkonzept für den Neckar-Odenwald-Kreis	26
Abbildung 5: Nutzergruppen im ÖPNV des Neckar-Odenwald-Kreises	14	Abbildung 15: SPNV-Netz	28
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Neckar-Odenwald-Kreis (Quelle: Statistisches Landesamt)	15	Abbildung 16: Formen der Mobilitätseinschränkung	34
Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen	16	Abbildung 17: Barrierefreiheit im SPNV	35
Abbildung 8: Berufspendlerströme	18	Abbildung 18: Handlungsfeld Barrierefreiheit der Haltestellen	36
Abbildung 9: Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV (ohne Schülerverkehr)	19	Abbildung 19: Bordsteinhöhen an den Bushaltestellen ..	36
Abbildung 10: Schulstandorte im Neckar-Odenwald-Kreis	20	Abbildung 20: Anzahl der Haltestellen je Kategorie im Neckar-Odenwald-Kreis	37
		Abbildung 21: Haltestellenpriorisierung	37
		Abbildung 22: Intermodale und multimodale Mobilität ..	48



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmen aus dem NVP 2004 – 2008 – Umsetzungsstand	9
Tabelle 2:	Maßnahmen aus dem Nahverkehrs- entwicklungsplan – Umsetzungsstand	10
Tabelle 3:	Investitionsmaßnahmen aus dem NVP 2004 – Umsetzungsstand	10
Tabelle 4:	Linienbündel im Neckar-Odenwald-Kreis	11
Tabelle 5:	SPNV-Strecken im Neckar-Odenwald-Kreis ..	27
Tabelle 6:	ÖPNV Grundnetz	30
Tabelle 7:	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr und Grundversorgung	30
Tabelle 8:	Maßnahmen zur Vertaktung	31
Tabelle 9:	S-Bahn Zubringerverkehre	32
Tabelle 10:	Neukonzeption von Linien	32
Tabelle 11:	Stadtbusverkehre im Neckar-Odenwald-Kreis	33
Tabelle 12:	Haltestellen der Priorität I	38
Tabelle 13:	Haltestellen der Priorität II	39
Tabelle 14:	Haltestellen der Priorität III	41
Tabelle 15:	Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit (erste Abschätzung)	44
Tabelle 16:	P+R und B+R im Neckar-Odenwald-Kreis	46
Tabelle 17:	Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen ...	47
Tabelle 18:	Bürgerbusse im Neckar-Odenwald-Kreis	50
Tabelle 19:	Angebotsseitige Maßnahmen im Neckar-Odenwald-Kreis	52
Tabelle 20:	Investitionsmaßnahmen im Neckar-Odenwald-Kreis	54
Tabelle 21:	Linienbündel im Neckar-Odenwald-Kreis	55

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike und Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunter- nehmen im Personenverkehr
BRN	Busverkehr Rhein-Neckar GmbH
E_A	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
E_G	Ergänzungsnetz Grundversorgung
G_R	Grundnetz Region
DB AG	Deutsche Bahn AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integrierter Taktfahrplan
IV	Individualverkehr
LEP	Landesentwicklungsplan
MIV	motorisierter Individualverkehr
NVBW	Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVP-E	Nahverkehrsentwicklungsplan
NVZ	Normalverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs Baden-Württemberg
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park und Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
ZOB	Zentraler Omnibus-Bahnhof
ZRN	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar

1. Einleitung

Der Neckar-Odenwald-Kreis hat als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) den bisher gültigen Nahverkehrsplan fortgeschrieben und den Nahverkehrsplan 2017 – 2021 gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erarbeitet. Dieser nunmehr dritte Nahverkehrsplan ist die Grundlage für die weitere Entwicklung des ÖPNV im Neckar-Odenwald-Kreis.

Im Neckar-Odenwald-Kreis nutzen an Werktagen rund 48.000 Fahrgäste den ÖPNV. Sie fahren zur Arbeit oder zur Schule, gehen zum Einkaufen, zum Arzt oder nutzen den ÖPNV zu Freizeitzielen. So vielfältig die Nutzungszwecke sind, so vielfältig sind auch die spezifischen Anforderungen. Berufspendler möchten möglichst schnelle Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten, Schüler möglichst direkte Verbindungen zur Schule und Personen ohne PKW benötigen eine gute Erreichbarkeit von Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei muss der ÖPNV sowohl für den Aufgabenträger als auch für den Fahrgast bezahlbar bleiben.

Gemäß § 1 des Gesetzes über Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs soll der ÖPNV „als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.“ Hier ist zu berücksichtigen, dass in ländlichen Räumen die Siedlungsstrukturen teils dispers sind und die PKW-Dichte hoch. Sie liegt mit 615 PKW pro 1.000 Einwohner im Neckar-Odenwald-Kreis über dem Landesdurchschnitt in Baden-Württemberg (577 PKW pro 1.000 Einwohner)¹. Um als Alternative zur Fahrt mit dem PKW wahrgenommen zu werden, muss der ÖPNV erfahrungsgemäß mindestens im 30-Minuten-Takt verkehren. Im Neckar-Odenwald-Kreis gibt es Taktverkehre im Schienenverkehr, vor allem auf den S-Bahn-Strecken,

auf der Buslinie 833 und in den Stadtverkehren. Von 27 Städten und Gemeinden im Neckar-Odenwald-Kreis haben 16 – insgesamt 25 Stadt- und Ortsteile – Schienenanschluss. Dies entspricht etwa 50 % der Kreisbevölkerung².

Die Hauptnutzergruppe des ÖPNV im Kreis sind – wie in anderen ländlichen Räumen auch – die Schülerinnen und Schüler. Sie stellen etwa 75 % der Fahrgäste. Deshalb sind viele Buslinien – abgesehen von den vertakteten Achsen – vorrangig an den Bedürfnissen dieser Gruppe ausgerichtet.

Ein weiteres wichtiges Themenfeld ist die Barrierefreiheit. Entsprechend dem novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) soll bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit realisiert werden. Der Neckar-Odenwald-Kreis und der VRN unterstützen die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung im Bereich der Haltestellen und machen die Barrierefreiheit von Fahrzeugen zum Standard in ihren Ausschreibungen. Der Nahverkehrsplan des Neckar-Odenwald-Kreises dient zur Vorbereitung der Ausschreibungen und der Vergabeverfahren.

Der Neckar-Odenwald-Kreis und die Städte und Gemeinden engagieren sich stark für ein attraktives, bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot als abgestuftes Bedienungskonzept von der Schiene über die Buslinien bis hin zum flächendeckenden Ruftaxi-Angebot.

Der vorliegende Nahverkehrsplan setzt den eingeschlagenen guten Weg des Neckar-Odenwald-Kreises fort.

Aufgrund der Umbrüche, die sich derzeit im Mobilitätsmarkt abzeichnen (Multimodalität, Elektromobilität, Pedelecs, Bedeutungsverlust des eigenen PKW, besonders bei Jünge-

ren), müssen die aktuellen Nahverkehrspläne über Aussagen zur angestrebten Entwicklung im ÖPNV hinausgehen. Nicht mehr das Verkehrsmittel, sondern die Frage „Wie komme ich am besten von A nach B?“ steht im Vordergrund. Um diesen neuen Entwicklungen Rechnung zu tragen, haben die im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) zusammengeschlossenen Aufgabenträger beschlossen, dass sich der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) vom „klassischen“ Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln soll. Das Kernelement des Nahverkehrsplans – die gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 des PBefG geforderte Beschreibung der ausreichenden Verkehrsbedienungen – wird daher durch neue Punkte wie Mobilitätsmanagement, die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln und neue Mobilitätskonzepte ergänzt.

Wie bei den bisherigen Fortschreibungen der Nahverkehrspläne, übernimmt die VRN GmbH auch dieses Mal das zentrale Projektmanagement. Damit wird erreicht, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger im VRN-Gebiet aufeinander abgestimmt und strukturell vergleichbar sind. Die einzelnen Nahverkehrspläne finden Eingang in den verbundweiten Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Er fasst die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zusammen und beschreibt die großräumigen Entwicklungen. Des Weiteren legt der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar für Teilbereiche verbindliche Regelungen für alle Aufgabenträger fest. Dies betrifft besonders Qualitätsvorgaben für Busausschreibungen, da dadurch Insellösungen vermieden werden.

¹ Quelle: Homepage Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Abruf vom 21.12.2016

² Quelle: Neckar-Odenwald-Kreis: ÖPNV Bericht 2008



2. Vorgehen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden, den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar. In den Jahren 2014/2015 wurden alle Städte und Gemeinden vom Landratsamt des Neckar-Odenwald-Kreises schriftlich befragt. Der NVP Entwurf für das formelle Anhörungsverfahren wurde im Ausschuss für Wirtschaft, Umwelt und Verkehr am 05.04.2017 vorgestellt. Die schriftliche Anhörung der Träger öffentlicher Belange erfolgte von 12.04.2017 bis 12.05.2017. Am 25.09.2017 hat der Kreistag des Neckar-Odenwald-Kreises den vorliegenden NVP beschlossen.

Der Nahverkehrsplan umfasst im Wesentlichen folgende Themenbereiche:

- Bilanzierung des NVP 2004 bis 2008
- ÖPNV-Potenzialanalyse und daraus abgeleitetes Achsenkonzept
- Entwicklung eines Zielkonzeptes für den ÖPNV
- Maßnahmenkonzeption zur Umsetzung des Zielkonzeptes
- Darstellung ergänzender Bausteine
- Festschreibung weiterer Standards wie z.B. Fahrzeugstandards und Anforderungen des Ausbildungsverkehrs.

Der Nahverkehrsplan gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil umfasst die Bilanzierung und die Kernelemente der Angebotskonzeption. Im Anhang wird die Angebotskonzeption weiter ausgeführt. Hier werden u. a. die einzuhaltenden Mindeststandards (Anforderungsprofil) und – anhand von Liniensteckbriefen – das angestrebte Verkehrsangebot genauer beschrieben.

Die bisherigen Nahverkehrspläne legten ihren Schwerpunkt darauf, einen bestimmten normativen Kriterienkatalog abzuarbeiten. So wurde beispielsweise überprüft, ob eine bestimmte Bedienungshäufigkeit besteht – unabhängig davon, ob diese den tatsächlichen Verkehrsströmen gerecht wird. Für die jetzige Generation der Nahverkehrspläne im VRN-Gebiet wurde ein verbundweites Verkehrsmodell erstellt, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und Motorisiertem Individualverkehr (MIV) gleichermaßen berücksichtigt. Damit kann streckenbezogen der Modal-Split-Wert (Verhältnis IV/ÖPNV) ermittelt werden. Ziel dieser Analyse ist es, bisher noch nicht genutzte ÖPNV-Potentiale im Jedermannverkehr zu ermitteln und daraus planerische Vorschläge abzuleiten. Neben den nachfragestarken Achsen sind für das ÖPNV-Angebot in ländlichen Räumen, zu denen auch der Neckar-Odenwald-Kreis gehört, die Belange des Schülerverkehrs maßgebend.

Im aktuellen Nahverkehrsplan sind aufgrund der Veränderungen im Mobilitätsmarkt weitere Elemente dargestellt, welche den ÖPNV sinnvoll ergänzen können. So werden beispielsweise Hinweise zum Mobilitätsmanagement und zu gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln (CarSharing, Fahrradverleihsysteme, Mitfahrten) gegeben. Der „klassische“ Inhalt der Nahverkehrspläne wird daher um weitere Themen ergänzt (Abbildung 1).



Abbildung 1: Inhalte des Nahverkehrsplans

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 bis 2008

3.1 Bilanzierung Nahverkehrsplan 2004 bis 2008

Der Kreistag des Neckar-Odenwald-Kreises hat am 19. Juli 2004 die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2004 bis 2008 beschlossen. Die in dieser Fortschreibung enthaltene Angebotskonzeption sieht angebotsseitige Maßnahmen und investive Maßnahmen vor. Für die angebotsseitigen Maßnahmen erfolgt eine Unterteilung in Maßnahmen, die im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans (NVP) umgesetzt werden sollen, und solchen, die dem

Nahverkehrsentwicklungsplan (NVP-E) zugeordnet sind. Neben der Schließung von Vertaktungslücken im Grundnetz sind vorrangig Zubringerverkehre zur S-Bahn vorgesehen.

In Tabelle 1 sind Maßnahmen des NVP 2004 – 2008 (S. 26) für den Gültigkeitszeitraum bis 2008 dargestellt und es ist angemerkt, ob die Maßnahmen erfüllt sind. Hierzu wurden aktuelle Fahrpläne und die Zubestellungen im Rahmen der Betrauungsvereinbarung zwischen dem Landkreis und der BRN zum Winterfahrplanwechsel 2009/2010 ausgewertet.

Alle Maßnahmen zur Schließung von Vertaktungslücken waren aus dem NVP 1999 fortgeschrieben beziehungsweise aus dem NVP-E 1999 weiterverfolgt und auf allen betroffenen Linien das Fahrtenangebot bedarfsgerecht erhöht worden. Eine durchgängige Vertaktung besteht jedoch nur auf der Linie 833. Diese Buslinie spielt aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und ihres hohen Anteils des Jedermannverkehrs eine Sonderrolle. Auf den anderen Buslinien dominiert der Ausbildungsverkehr. Für diesen hat eine durchgängige Vertaktung nicht die höchste Priorität.

Priorität	Art der Maßnahme	Nr.	Linie	Abschnitt	Anmerkung	Umsetzung	Ziel erreicht
B	Schließung von Vertaktungslücken	N1-7	841	Buchen – Schweinberg	Fortschreibung aus NVP 1999, da vom Kreistag aus Kostengründen zurückgestellt	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein
B		N1-8	833	Mosbach – Haßmersheim		Verbesserung auf 30-Minuten-Takt (Mosbach – Obrigheim, Linie 833). Erhöhung Fahrtenangebot Linie 828	ja
B		N1-9	822	Mosbach – Neunkirchen		Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein
B		N1-10	832	Mosbach – Limbach		Fahrtenangebot wurde deutlich erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise
B		N1-21	821	Buchen – Mudau	Weiterverfolgung aus NVP-E 1999	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein
B		N1-24	835	Mosbach – Oberschefflenz		Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein
B	Zusätzliche Bedienung	N1-18	821	Mudau – Eberbach		Von 0 auf 2/3 Fahrten	ja
B		N1-19	644 / 746	Walldürn – Osterburken		Fahrtenangebot erhöht	ja
B		N1-20	822	Mudau – Dallau		Von 0 auf 2 Fahrtenpaare	teilweise
B		N1-22	836	Binau – Binau Bf.			nein
B		N1-23	839	Neunkirchen – Neckargerach		Umsetzung zum Fahrplan 12/2006	ja

Tabelle 1: Maßnahmen aus dem NVP 2004–2008 – Umsetzungsstand

3. Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2004 bis 2008



Priorität	Art der Maßnahme	Nr.	Linie	Abschnitt	Umsetzung	Ziel erreicht
C (NVP-E)	Schließung von Vertaktungslücken	E1-4	841	Buchen – Mosbach	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise
C (NVP-E)		E1-5	844	Osterburken – Ballenberg	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise
C (NVP-E)		E1-6	844	Buchen – Rinschheim	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise
C (NVP-E)		E1-7	822	Neunkirchen – Obrigheim	nicht umgesetzt – aber auch nicht mehr erforderlich	
C (NVP-E)		E1-8	828	Haßmersheim – Kälbertshausen	nicht umgesetzt – aber auch nicht mehr erforderlich	

Tabelle 2: Maßnahmen aus dem Nahverkehrsentwicklungsplan – Umsetzungsstand

Art der Maßnahme		Nr.	Umsetzung	umgesetzt
Investitionsmaßnahmen	Buchen: Ausstattungsprogramm B & R Anlagen	N3-8	Sechs Fahrradboxen am Bf Buchen aufgestellt (buchbar über die Stadt Buchen)	ja
	Mosbach – Neckarelz: P & R und B & R Anlage, ZOB	N3-9	P & R Parkhaus mit rund 350 Stellplätzen B & R Anlage mit ca. 50 überdachten Stellplätzen Neuanlage ZOB	ja
	Elektrifizierung Elsenzthal- und Schwarzbachtalbahn: Maßnahmen an den Stationen und der Streckeninfrastruktur (bis Aglasterhausen)	N3-10	Elektrifizierung 2009 (S-Bahn) Stationsumfeld Aglasterhausen: P & R, B & R sowie Buswendestelle inkl. neuer Haltestelle	ja

Tabelle 3: Investitionsmaßnahmen aus dem NVP 2004 – Umsetzungsstand

Die bisher nicht umgesetzte Vertaktung wird vor dem Hintergrund der aktualisierten Angebotskonzeption überprüft und gegebenenfalls als Maßnahme in den neuen Nahverkehrsplan übernommen.

Von den fünf Maßnahmen zur zusätzlichen Bedienung sind drei vollumfänglich und eine teilweise umgesetzt.

Die Maßnahmen im Nahverkehrsentwicklungsplan (Tabelle 2) beziehen sich auf die Schließung von Vertaktungslücken.

Auf den Linien wurden durch die Zusatzbestellungen im Rahmen der Betrauungsvereinbarung bedarfsgerechte Verbesserungen erzielt, das ursprüngliche Ziel einer durchgängigen Vertaktung jedoch nicht erreicht. Die bisher nicht umgesetzte Vertaktung wird vor dem Hintergrund der aktualisierten Angebotskonzeption überprüft und gegebenenfalls als Maßnahme in den neuen Nahverkehrsplan übernommen.

Die für den Zeitraum 2004 bis 2008 geplanten Investitionsmaßnahmen sind alle umgesetzt worden (Tabelle 3).

3.2 ÖPNV-Bericht 2008 und Linienbündel

Der Neckar-Odenwald-Kreis hat 2008 einen ÖPNV-Bericht verfasst, der die Maßnahmen und Kostenstrukturen im ÖPNV und der Schülerbeförderung im Kreis in den zurückliegenden Jahren darstellt. Schwerpunkt ist die Entwicklung im S-Bahn- und im sonstigen schienengebundenen Verkehr. Ein Kapitel geht auf die Linienbündelung ein. Der Kreistag hatte im März 2006 im Hinblick auf die wettbewerbsrelevanten Vorgaben im EU- und nationalen Recht die Bildung von Linienbündeln beschlossen. Zunächst wurden 23 Linienverkehrsgenehmigungen sieben Linienbündeln zugeordnet. Zwischenzeitlich erfolgte punktuell eine Anpassung der Linienbündelzuschnitte.

Tabelle 4 enthält die Übersicht über die Linien und Linienbündel.

Darüber hinaus gibt es weitere Linien in der Aufgabenträgerschaft des Neckar-Odenwald-Kreises, die derzeit aber durch benachbarte Aufgabenträger bestellt und finanziert werden. Hierzu gehören die Linien 853, 854, 855, 858 und 890.

3.3 Gutachten Parallelverkehr

2010 wurde von einem externen Gutachter der Bericht „Abbau schienenparalleler Busverkehre im Neckar-Odenwald-Kreis“ vorgelegt.

Nach differenzierter Prüfung auf parallele Verkehre und Abstimmung mit dem Landratsamt wurden die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen vorgeschlagen:

- Linie 836: Kappung der Linie am Bf. Binau: nicht umgesetzt, geringfügig reduziertes Fahrtenangebot von Binau in Richtung Mosbach

- ▶ Linie 836: Beschränkung des Fahrtenangebotes zwischen Binau und Neckargerach auf fünf Fahrtenpaare oder Umstellung auf Linientaxi: Fahrtenangebot reduziert auf unter fünf Fahrtenpaare
- ▶ Linie 841: Linienbrechung in Dallau/Auerbach: nicht umgesetzt
- ▶ Linie 842: Neukonzeption: nicht umgesetzt (Die Neukonzeption bezieht sich auf die Herausnahme von Fahrtenabschnitten und betrifft ein Fahrtenpaar werktags.)
- ▶ Linie 854: Herausnahme Abschnitt Mosbach – Gundelsheim: ist umgesetzt

Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen werden vor dem Hintergrund der aktualisierten Angebotskonzeption überprüft und gegebenenfalls als Maßnahme in den neuen Nahverkehrsplan übernommen.

3.4. Gutachten Regiobuskonzept

Seit dem Jahr 2015 fördert das Landesverkehrsministerium die Einrichtung von so genannten „Regiobuslinien“. Unterstützt werden die Neueinrichtung und der Ausbau von Buslinien zur Schließung von Lücken im Netz des ÖPNV, vorwiegend zur Anbindung von Mittelzentren an den SPNV sowie zur Schließung von räumlichen Lücken im SPNV-Netz. Die Fördervoraussetzung ist ein dem SPNV-Standard (Ziel-

konzept 2025 des Landes Baden-Württemberg für den SPNV) vergleichbares Bedienungsniveau, insbesondere ein Stundentakt von 5 bis 24 Uhr und ein hoher Standard bei der Fahrzeugqualität.

Im Neckar-Odenwald-Kreis wurden im Jahr 2016 zwei Verbindungen näher auf eine Fördermöglichkeit im Rahmen der Regiobuslinien-Förderung hin untersucht:

Regiobuslinie Buchen – Tauberbischofsheim

Diese Linie verknüpft die beiden Mittelzentren, die im SPNV nur umwegig über Osterburken – Lauda oder Miltenberg – Wertheim miteinander verbunden sind und führt über das Doppel-Unterzentrum Walldürn – Hardheim. Die Linie folgt weitestgehend der Bundesstraße 27 auf Teilen der Linien 841 und 850. Sie erfüllt alle im Förderprogramm zugrunde gelegten Parameter und hat damit das Potenzial, gegebenenfalls durch das Förderprogramm Regiobuslinien finanziell unterstützt zu werden.

Regiobuslinie Mosbach-Neckarelz – Sinsheim (– Wiesloch-Walldorf)

Die Linie soll vom Bahnhof Mosbach-Neckarelz über Aglasterhausen – Helmstadt – Neckarbischofsheim Nord – Waibstadt nach Sinsheim Bahnhof und von dort über die A6 direkt zum Bahnhof Wiesloch-Walldorf führen. Beste-hende sonstige Buslinien können nach derzeitigem Pla-nungsstand durch die Regiobuslinie nicht ersetzt werden, es handelt sich daher um ein rein zusätzliches Angebot. Die Linie erfüllt auf der Teilstrecke Mosbach-Neckarelz – Sinsheim alle im Förderprogramm zugrunde gelegten Para-meter und hat damit ebenfalls das Potenzial, gegebenen-falls durch das Förderprogramm Regiobuslinien finanziell unterstützt zu werden.

VRN-Nr.	Linienbündel	Vorab-information	nächster Vergabetermin öffentlicher Dienstleistungsauftrag	Linien mit *gekennzeichnete Linien verkehren nicht auf dem Gebiet des Neckar-Odenwald-Kreises
22	Sinsheim Nord	21.09.2016	15.12.2019	782, 795 796*, 797*
26	Mosbach	14.09.2016	09.12.2018	745, 822, 824, 828, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839
28	Buchen	14.09.2016	09.12.2018	821, 823, 841, 842, 843, 844, 845
31	Seckach-Walldürn		10.06.2023	848, 849
32	Stadtbus Walldürn		10.12.2022	846
33	Boxberg	2. Berichtigung 11.10.2016	01.01.2018	933* 934
73	Tauberbischofsheim	2. Berichtigung 11.10.2016	01.01.2018	850 940*, 941*
74	Osterburken-Lauda	2. Berichtigung 11.10.2016	01.01.2018	851, 857 937*, 942*, 943*, 945

Tabelle 4: Linienbündel im Neckar-Odenwald-Kreis

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.1 Ziele des Aufgabenträgers

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger die ausreichende Verkehrsbedienung fest.

Er bildet die Grundlage zur Umsetzung der folgenden verkehrlichen Ziele des Neckar-Odenwald-Kreises:

- ▶ Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Verbindungen im Busverkehr an die zentralen Orte angebunden werden.
- ▶ Für alle Ortsteile (ab 200 Einwohner) ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten (siehe Tabelle A3.2 im Anhang). Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Ruftaxi-Fahrten können Teil der Mindestbedienung sein.
- ▶ Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden. Sie sollen behindertengerecht gestaltet sein und über eine entsprechende Zuwegung verfügen.
- ▶ Der Kreis strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Träger der Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger.
- ▶ Die Attraktivität des ÖPNV soll verbessert werden.
- ▶ Das Verkehrsangebot muss den spezifischen Anforderungen der Nutzergruppen Rechnung tragen.

- ▶ Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen.
- ▶ Nachfragestarke Buslinien mit einem Anteil Jedermannverkehr von über 50%³ sollen durchgängig im Takt verkehren.
- ▶ An wichtigen Knotenpunkten sollen optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus-, Ruftaxi- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.
- ▶ Der Kreis arbeitet auf die Umsetzung neuer Elemente des Nahverkehrsplans, wie z.B. Mobilitätsmanagement hin.
- ▶ Alle Nahverkehrsangebote im Neckar-Odenwald-Kreis sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.

4.2 Netzhierarchie

Die unter Kapitel 4.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. Um diese Ziele verwirklichen zu können, ist unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen ein hierarchisch strukturiertes ÖPNV-Netz zu entwickeln. Abbildung 2 stellt die für den VRN-Raum entwickelte Netzhierarchie als Systemskizze, orientiert am zentralörtlichen System der Landes- und Regionalplanung, dar. Darüber hinaus werden die Ergebnisse des verbundweiten Verkehrsmodells, das im regionalen Maßstab die Nachfrageströme von ÖPNV und MIV gleicher-

maßen berücksichtigt, in die Netzentwicklung mit einbezogen.

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. Er stellt die Verbindung zu Orten hoher Zentralität her. Im SPNV können Anteile von 20% und mehr im Jedermannverkehr am Gesamtverkehr erreicht werden. Unter Jedermannverkehr werden Verkehre mit dem Zweck Beruf, Versorgung oder Freizeit verstanden. Die SPNV-Achsen sind in der Regel Bestandteil des Grundnetzes.

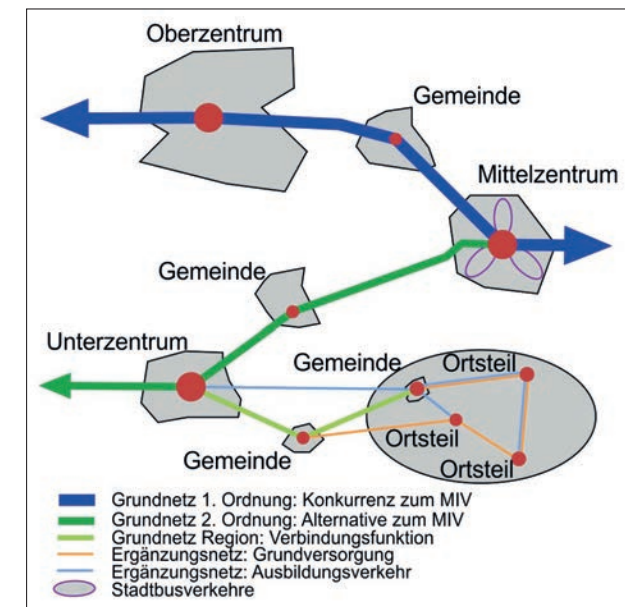


Abbildung 2: Netzhierarchie

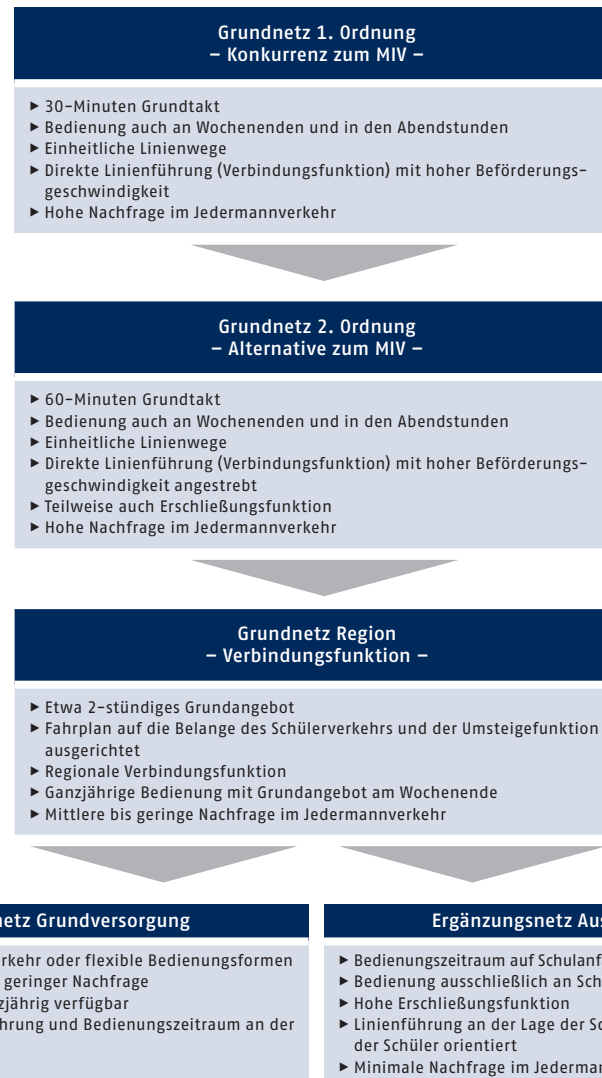
³ Das trifft im Neckar-Odenwald-Kreis für die Linie 833 zu, die im 30-Minuten-Takt verkehrt, und für die Linie 838, die innerhalb von Mosbach werktags im Stundentakt verkehrt.

Auf dem **Grundnetz 1. Ordnung** soll der Busverkehr eine echte Konkurrenz zum MIV bieten. Grundsätzlich haben PKW-Nutzer die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (Choice Riders). Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Minuten-Takt notwendig ist. Hier können im Jedermannverkehr außerhalb des SPNV ÖPNV-Anteile von bis zu 10% vom Gesamtverkehr erreicht werden. Auf Strecken, die weniger dicht bedient werden, findet keine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV in nennenswertem Umfang statt. Unter Nachhaltigkeits- und Umweltgesichtspunkten bildet der 30-Minuten-Takt daher die Untergrenze.

Auf dem **Grundnetz 2. Ordnung** soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. Die zu erwartende Nachfrage rechtfertigt jedoch keinen 30-Minuten-Takt. Der ÖPNV stellt hier eine mögliche Alternative zum MIV dar. Im Jedermannverkehr beträgt der Anteil des ÖPNV bis zu 5% am Gesamtverkehr. Damit der ÖPNV als Alternative zum MIV wahrgenommen wird, ist mindestens ein 60-Minuten-Takt notwendig. Zu Zeiten schwacher Nachfrage können gegebenenfalls auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen.

In ländlichen Räumen, wie dem Neckar-Odenwald-Kreis, sind durchgängig vertaktete Angebote im Busverkehr aufgrund des hohen Schülerverkehrsanteils und der dispersen Siedlungsstrukturen nur auf wenigen Busachsen möglich.

Daher werden zur Netzbildung und zur Schließung von Verbindungslücken noch weitere Relationen als **Grundnetz Region** festgelegt. Das Angebot orientiert sich hier an den Belangen des im Neckar-Odenwald-Kreis weiträumig vernetzten Schülerverkehrs, insbesondere zu Gymnasi-



en und beruflichen Schulen. Es ist jedoch so erweitert und ausgestaltet, dass es auch für Fahrten im Jedermannverkehr nutzbare Verbindungen bietet. Im Grundnetz Region wird ein 120-Minuten-Takt angestrebt. Je nach Nachfrage kann das Angebot auf einzelnen Fahrten oder Relationen durch flexible Bedienungsformen erfolgen.

Das **Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr** ist auf die besonderen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs ausgerichtet. Die Linien verkehren nur an Schultagen und zu den Schulanfangs- und -endzeiten. Die Linienwege sind auf die Wohnorte der Schüler und die Schulstandorte ausgerichtet. Die Nachfrage kann in einzelnen Kursen sehr hoch sein. Schülern, welche die Angebote des Ausbildungsverkehrs nutzen, stehen in der Regel keine Verkehrsmittel alternativ zur Verfügung (Captive Riders).

Das **Ergänzungsnetz Grundversorgung** soll ein Mindestmaß an eigenständiger Mobilität insbesondere für Menschen ohne Nutzungsmöglichkeit eines PKWs gewährleisten. Hier steht der Zugang insbesondere zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Einkaufsmöglichkeiten oder Ärzten, im Mittelpunkt. Die Bedienung kann durch den normalen Linienverkehr, aber auch durch flexible Bedienungsformen erfolgen. Das Angebot muss ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine nennenswerte Nachfrage ist hier nicht vorhanden.

Mosbach, Buchen und Walldürn verfügen über eigene **Stadtverkehre**. Sie ergänzen die Angebote des Grundnetzes und stellen ein Mobilitätsangebot für die Bevölkerung der jeweiligen Kommune dar.

Abbildung 3 stellt die Grundsätze der Bedienung im regionalen Busverkehr anschaulich dar.

Abbildung 3: Grundsätze der Bedienung

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

4.3. Ansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Es gibt nicht „den“ einheitlichen ÖPNV-Kunden. Die Nutzergruppen des ÖPNV sind sehr verschieden und sie stellen jeweils unterschiedliche Ansprüche (siehe Abbildung 4). Vereinfacht unterscheidet man zwischen den Segmenten Jedermannverkehr, Ausbildungsverkehr und Daseinsvorsorge.

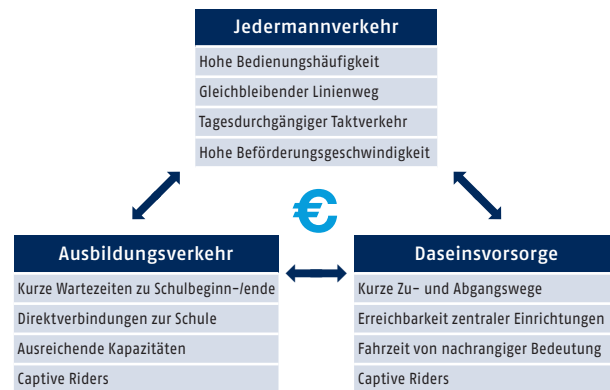


Abbildung 4: Anforderung unterschiedlicher Nutzergruppen an den ÖPNV

Bei den Kunden des Ausbildungsverkehrs und des Verkehrs zur Daseinsvorsorge handelt es sich um sogenannte „Captive Riders“. Dies sind Kundinnen und Kunden, die nicht über einen PKW verfügen und daher ihr Verkehrsmittel nicht frei

wählen können. In diesen Segmenten können keine neuen Fahrgäste in nennenswertem Umfang gewonnen werden. Nur im Jedermannverkehr kann ein besseres Angebot auch zu einer höheren Nachfrage führen. Den Kunden im Jedermannverkehr steht häufig ein PKW zur Verfügung.

Die Angebotskonzeption muss den unterschiedlichen Nutzergruppen Rechnung tragen. Dabei ist zu beachten, dass die unterschiedlichen Ansprüche an die ÖPNV-Qualität aus Kostengründen nicht überall und jederzeit gleichermaßen erfüllt werden können.

Abbildung 5 zeigt die Nachfragesegmente des ÖPNV im Neckar-Odenwald-Kreis. Der Ausbildungsverkehr nimmt mit 57% den größten Anteil ein, der Jedermannverkehr (Beruf, Freizeit, Versorgung) liegt zusammengekommen entsprechend bei etwa 43%. Im Binnenverkehr innerhalb des Kreises ist der Anteil des Ausbildungsverkehrs mit 73%

überdies größer als im ein-/auspendelnden Verkehr (42%). Die in Abbildung 5 nicht separat erfasste Nachfrage, die sich aus dem Erfordernis der Daseinsvorsorge ergibt, ist sehr klein und überschneidet sich im Wesentlichen mit den Fahrzwecken im Segment des Jedermannverkehrs. Hier handelt es sich um eine kleine Gruppe, welche auf den ÖPNV zwingend angewiesen ist und über keinen Zugang zu einem PKW verfügt. Dennoch muss auch für diese Gruppe ein flächen-deckendes Mindestangebot zur Verfügung stehen.

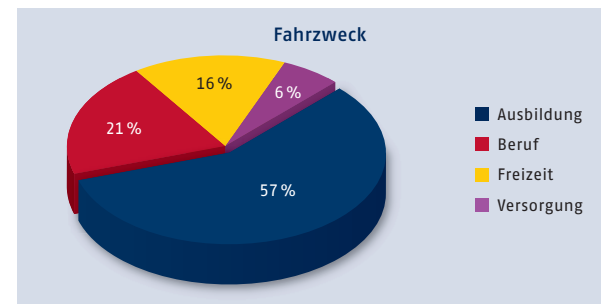


Abbildung 5: Nutzergruppen im ÖPNV des Neckar-Odenwald-Kreises

4.4. Demografischer Wandel

Die Bevölkerung Deutschlands schrumpft aufgrund geringer Geburtenzahlen und das Durchschnittsalter nimmt infolge der gestiegenen Lebenserwartung zu. Seit 2015 gehen zudem die sogenannten „Babyboomer“, die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er- und 1960er-Jahre, in Rente. Die zuwandernden Menschen sind zwar jünger, können aber die Entwicklungen nur abschwächen und nicht ausgleichen. Außerdem werden diese Veränderungen in der Altersstruktur von Wanderungsbewegungen überlagert. Vor allem jüngere Menschen zieht es in die Städte.

Abbildung 6 zeigt den bisherigen und den prognostizierten Rückgang der Gesamtbevölkerung im Neckar-Odenwald-Kreis zwischen den Jahren 2000 und 2035 in 5-Jahres-Schritten.

Die Grafik zeigt nach einem leichten Anstieg zwischen den Jahren 2000 und 2005 einen kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang bis zum Ende des Prognosezeitraums 2035, der sich ab 2020 aber verlangsamen soll (2005 bis 2020: -7,6%; 2020 bis 2035 -1%). Die Wanderungsbewegungen der letzten Jahre, speziell die Flüchtlingsströme 2015/2016 und die Unsicherheiten bezüglich der weiteren Entwicklung der Flüchtlingszahlen, beinhalten Unschärfen in der Bevölkerungsprognose,

insbesondere auf der lokalen Ebene. Im Neckar-Odenwald-Kreis liegt der Anteil der Geflüchteten zum Stand Februar 2017 bei 1%. In Gemeinschaftsunterkünften lebten zu diesem Zeitpunkt im Rahmen der vorläufigen Unterbringung rund 1.150 Geflüchtete. Zusätzlich waren noch einmal rund 300 Geflüchtete im Rahmen der vorläufigen Unterbringung in Wohnungen im Landkreis untergebracht.

In Abbildung 7 ist die Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen differenziert ausgewertet. Dabei sind die Altersklassen bezüglich der speziellen Fragestellungen im ÖPNV definiert, vor allem werden bei Kindern- und Jugendlichen mehrere Altersklassen unterschieden. Die Einwohnerentwicklung wird vergleichend mit dem Ausgangswert aus dem Jahr 2015 dargestellt. Die Abnahme der jüngeren Bevölkerung und der Anstieg der älteren Jahrgänge lassen sich deutlich erkennen. Die Rückgänge bei den Jugendlichen sind bis 2035 vor allem in den Altersklassen der 10 bis unter 18-Jährigen und noch stärker in den Altersklassen der 18-bis unter 25-Jährigen feststellbar. Diese Altersgruppen zählen zu den Hauptnutzergruppen des ÖPNV. Bei den unter 10-Jährigen ist nach den starken Rückgängen der letzten Jahre sogar wieder ein leichter Anstieg zu erwarten. Da die im Neckar-Odenwald-Kreis besonders starke Gruppe der „Babyboomer“ (Jahrgänge zwischen 1950 und 1970 – die Jahrgänge nach 1970 sind ca. 1/3 schwächer) im Prognosezeitraum durch die Altersklassen „wandert“, zeigt sich auch ein ungewöhnlich starker Rückgang in der Altersklasse der 25 bis unter 45-Jährigen. Bemerkenswert ist auch der deutliche, und während des gesamten dargestellten Zeitraums, kontinuierliche Zuwachs der Einwohner über 65 Jahre.

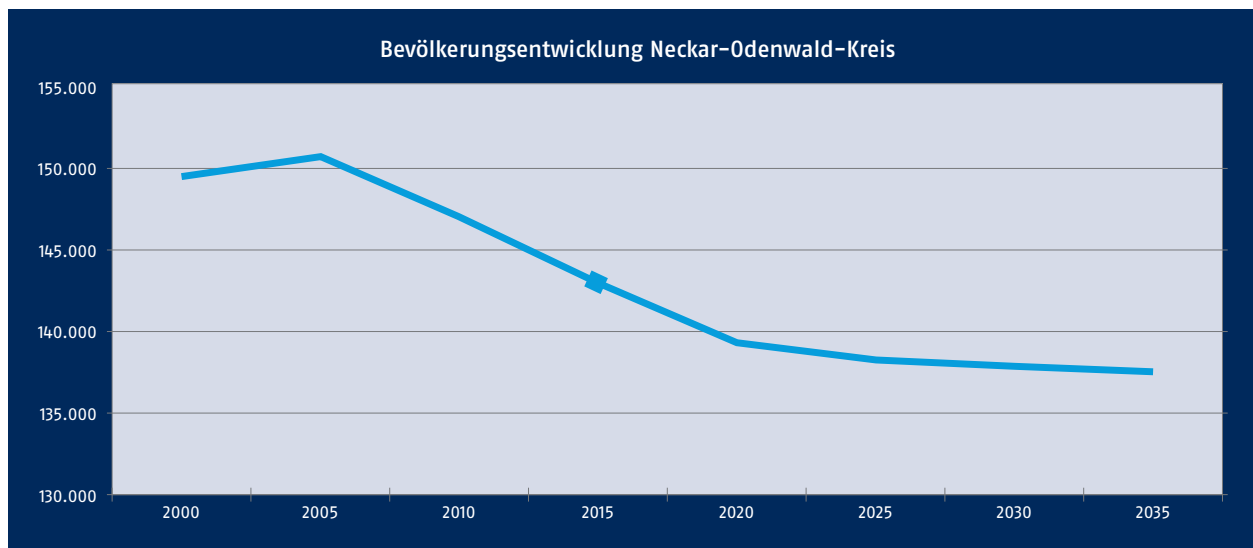


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung im Neckar-Odenwald-Kreis (Quelle: Statistisches Landesamt)

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

Konsequenzen aus der Bevölkerungsentwicklung

Es liegen drei – für die Entwicklung des ÖPNV wesentliche – demografische Entwicklungen vor: Erstens der allgemeine Rückgang der Bevölkerungszahlen, der regional und lokal sehr unterschiedlich verlaufen kann. Zweitens die steigende Zahl älterer Menschen. Die älteren Menschen stellen jedoch eine heterogene Gruppe dar, von den Best-Agern mit intensiver PKW-Nutzung bis hin zu Hochbetagten. Diese Heterogenität lässt sich auch auf deren Mobilitätsverhalten übertragen. Die dritte Entwicklung ist der Rückgang der Schülerzahlen. Dieser spielt sich bei gleichzeitiger Spezialisierung und Konzentration der Schulen ab. Weitere Rahmenbedingungen sind die freie Schulwahl, neue schulische Angebote, disperse Unterrichtszeiten und Inklusion.

Durch die aufgezeigte Bevölkerungsentwicklung werden mittel- bis langfristig Anpassungen im ÖPNV-Angebot, z.B. an die geringere Auslastung, notwendig werden. Barrierefreiheit und Sitzplatzverfügbarkeit sind Handlungsfelder, die vor allem für ältere Menschen im ÖPNV wichtig sind. Insbesondere in den dünner besiedelten Räumen abseits der Schienenstrecken wird zukünftig das Thema Daseinsvorsorge / Erreichbarkeit von Infrastrukturen und damit auch die Weiterentwicklung des Ergänzungsnetzes zur Grundversorgung an Bedeutung zunehmen.

Im Ausbildungsverkehr müssen weiterhin die Schüler aus den Gemeinden zu den Schulen gebracht werden. Das kann unter den aufgeführten Rahmenbedingungen z.B. zu geringeren Bündelungsmöglichkeiten und Verlängerung der Strecken und damit zu höheren Aufwendungen im Ausbildungsverkehr führen.

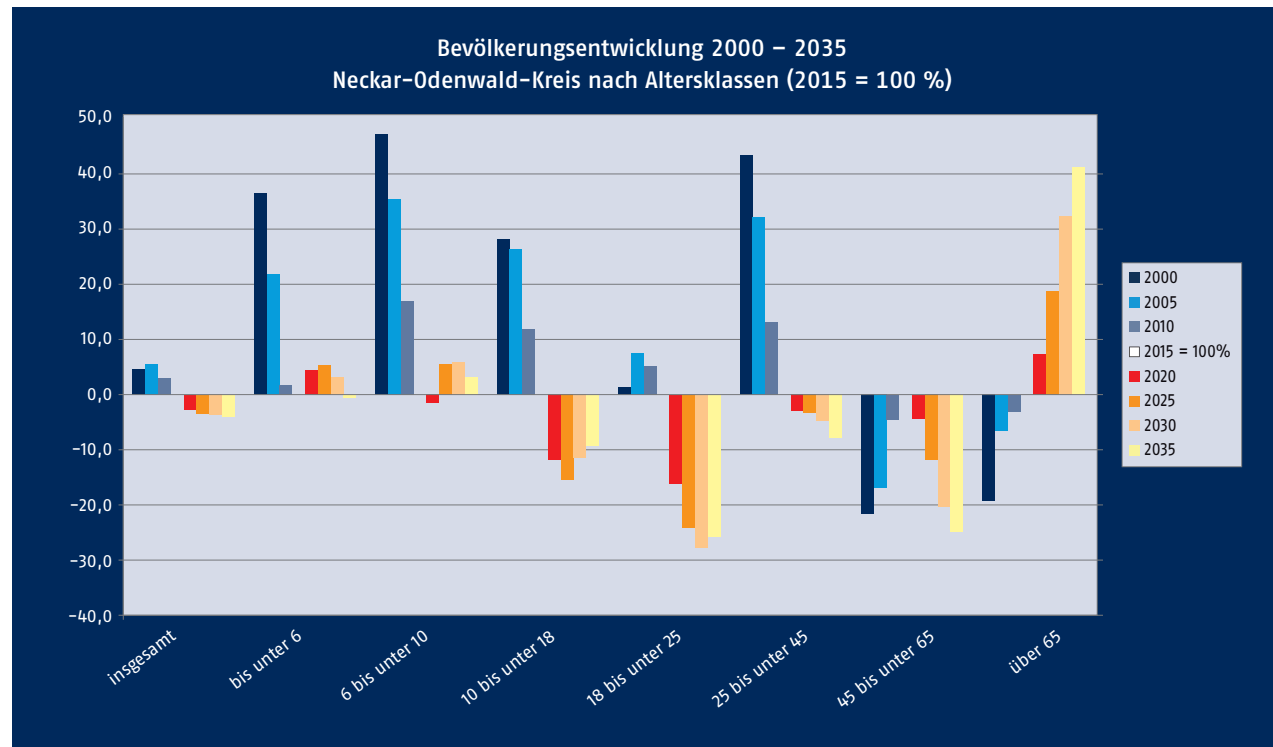


Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung nach Altersklassen

4.5. Verkehrsnachfrage und Potenzialanalyse

Pendlerströme

Im Folgenden werden die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für den Neckar-Odenwald-Kreis analysiert. Binnenpendler sind Pendler die sich innerhalb des Kreises bewegen. Auspendler arbeiten außerhalb des Neckar-Odenwald-Kreises und Einpendler wohnen außerhalb des Kreises.

Im Neckar-Odenwald-Kreis haben ca. 45.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren Arbeitsplatz. Rund 56.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte wohnen im Kreis. 9.000 Beschäftigte pendeln zum Arbeiten in den Kreis ein (Einpendler). 20.500 Beschäftigte pendeln aus (Auspendler). Daraus ergibt sich ein Auspendlerüberschuss von 11.500 Personen⁴.

Abbildung 8 stellt die Pendlerströme dar. Von den 20.500 Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz außerhalb des Kreises haben, arbeiten etwa 7.500 im Kreis Heilbronn (hier ist Neckarsulm das wichtigste Pendlerziel) und in der Stadt Heilbronn. Rund 3.300 arbeiten im Rhein-Neckar-Kreis, dazu kommen noch knapp 500, die in Mannheim und ca. 900, die in Heidelberg arbeiten. Aus dem östlichen Teil des Neckar-Odenwald-Kreises pendeln etwa 1.800 Arbeitnehmer in den Main-Tauber-Kreis und in Richtung Würzburg aus.

Etwa 21.000 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten wohnen und arbeiten innerhalb des Neckar-Odenwald-Kreises und pendeln nur über die jeweilige Gemeindegrenze

aus (Binnenpendler). Wichtigstes Ziel der Binnen- und Einpendler ist die Stadt Mosbach mit knapp 9.500 Personen. Es folgen Buchen mit 3.200 und Walldürn mit 2.200 Einpendlern. Nach Hardheim und Osterburken pendeln jeweils gut 1.800 Personen ein. Aus dem Rhein-Neckar-Kreis pendeln etwa 2.200 Beschäftigte in den Neckar-Odenwald-Kreis ein, aus Kreis und Stadt Heilbronn knapp 1.700 und aus dem Main-Tauber-Kreis knapp 1.500.

Verkehrsnachfrage

Im nachfolgenden Kapitel wird die Nachfrage auf Basis der Daten der Verkehrserhebungen der VRN GmbH⁵ im ÖPNV dargestellt.

Im Neckar-Odenwald-Kreis finden pro Werktag im ÖPNV ca. 48.000 Fahrten statt, davon 23.500 im Binnenverkehr innerhalb des Kreises. 24.500 Fahrten haben ihre Quelle oder ihr Ziel außerhalb des Kreises.

Abbildung 9 zeigt die werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV. Die höchste Fahrgastnachfrage ist im Neckartal zwischen Mosbach-Neckarelz und der Kreisgrenze Richtung Eberbach festzustellen. Ebenfalls stark ausgelastet ist die Neckartalbahn im weiteren Verlauf Richtung Süden (über 4.000 Fahrgäste) sowie die S-Bahn-Linie zwischen Mosbach und Osterburken (ca. 3.500 Fahrgäste). Deutlich niedrigere Auslastungen sind auf der Frankenbahn Heilbronn – Osterburken – Würzburg (unter 2.000 Fahrgäste) und der Madonnenlandbahn (deutlich unter 1.000 Fahrgäste) zu verzeichnen.

Die stärksten Relationen im regionalen Busnetz des Neckar-Odenwald-Kreises sind:

- ▶ Walldürn – Hardheim
- ▶ Mosbach – Buchen
- ▶ Osterburken – Rosenberg
- ▶ Mosbach – Obrigheim – Aglasterhausen
- ▶ Mosbach – Billigheim

Die Buslinien sind geprägt vom Ausbildungsverkehr zu den großen Schulstandorten in Mosbach, Buchen, Walldürn, Adelsheim und Osterburken.

Nachfrage im Ausbildungsverkehr

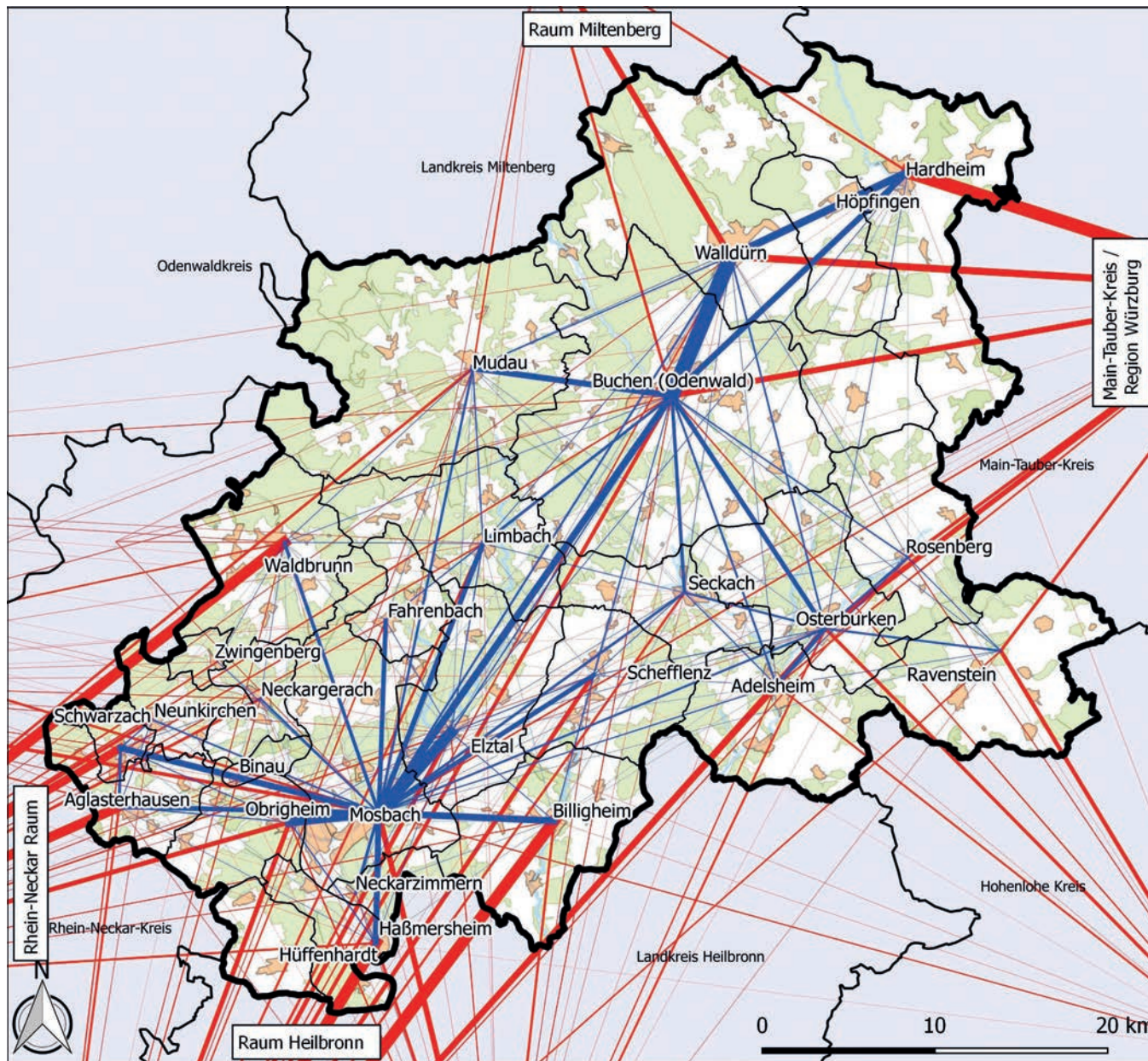
Aufgrund der freien Schulwahl sind Kenntnisse über die Schuleinzugsgebiete besonders wichtig. Die Schuleinzugsgebiete bilden die Grundlage für die Planung der Ausbildungsverkehre. Im Rahmen der Analyse wurden daher die Schulstandorte näher untersucht. Abbildung 10 bietet eine entsprechende Übersicht über die Schulstandorte.

Die aktuellen wohnortbezogenen Daten je Schule wurden für die Schularten getrennt grafisch aufbereitet. In Abbildung 11 sind die Wegespinnen für die Gymnasien dargestellt. Hieran lässt sich sehr gut die große Ausdehnung der Einzugsgebiete in einer ländlich strukturierten Region erkennen, was die wirtschaftliche Planung des Ausbildungsverkehrs sehr schwierig macht. Abbildung 12 zeigt die Einzugsbereiche der beruflichen Schulen. Durch die Spezialisierung der Schulstandorte zeichnen sich deutlich größere Einzugsbereiche mit entsprechenden Überlagerungen ab.

⁴ Stand 2015; Homepage Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, abgerufen 06.01.2017; <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de/Arbeit/Beschaeftigte/03023063.tab?R=KR225>

⁵ fortgeschriebene Nachfragedaten aus verschiedenen VRN-Verkehrserhebungen im Zeitraum 2007 bis 2015

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Berufspendlerströme

Verflechtung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

0 100 250 500 750 1000

■ Binnenverkehr

■ Ein- und Auspendler

Datengrundlagen und Quellen:

DDS Digital Data Service GmbH,

NavTech GmbH



NahverkehrsBeratung Südwest

Abbildung 8: Berufspendlerströme

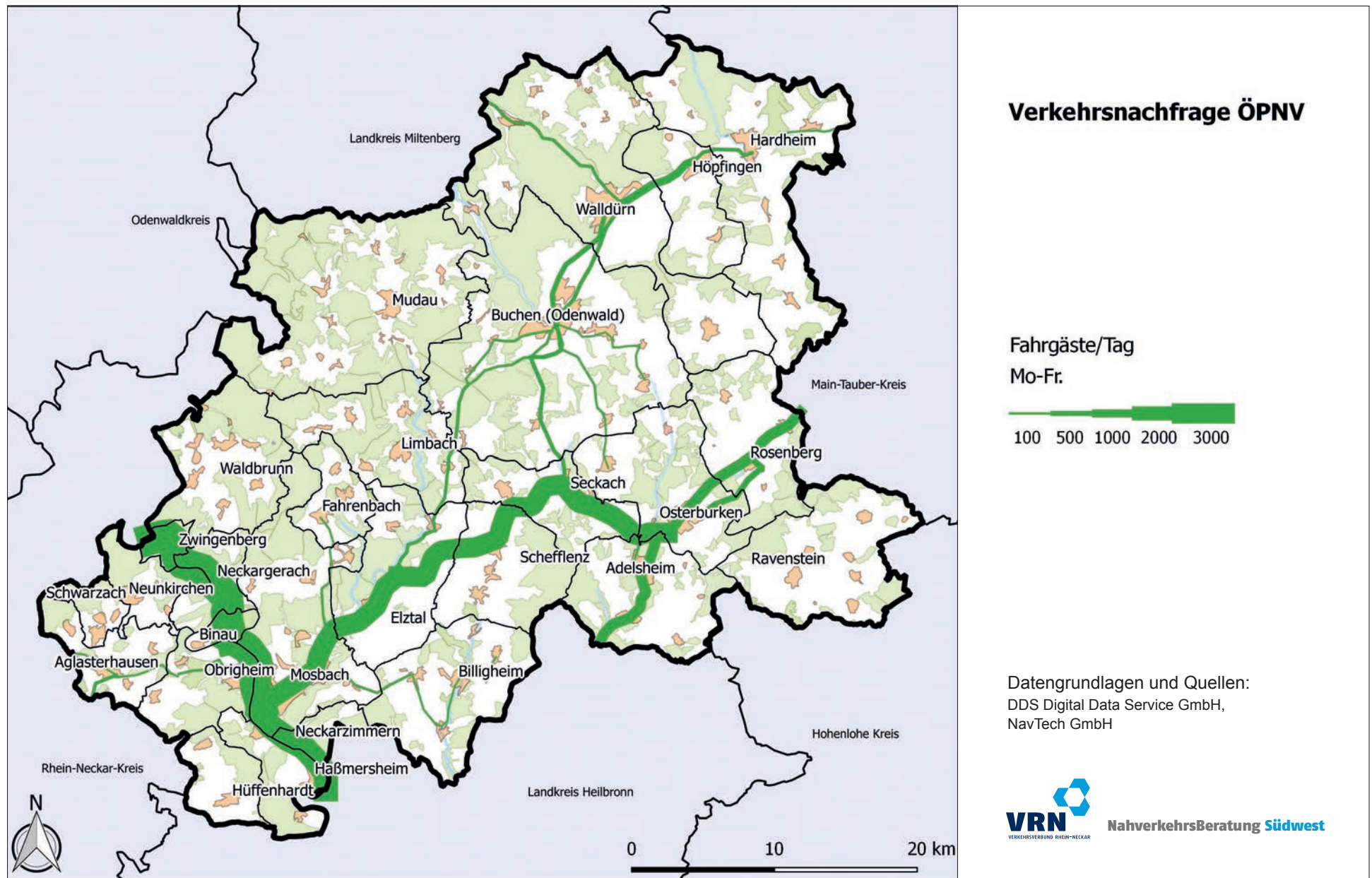


Abbildung 9: Werktägliche Verkehrsnachfrage im ÖPNV (ohne Schülerverkehr)

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

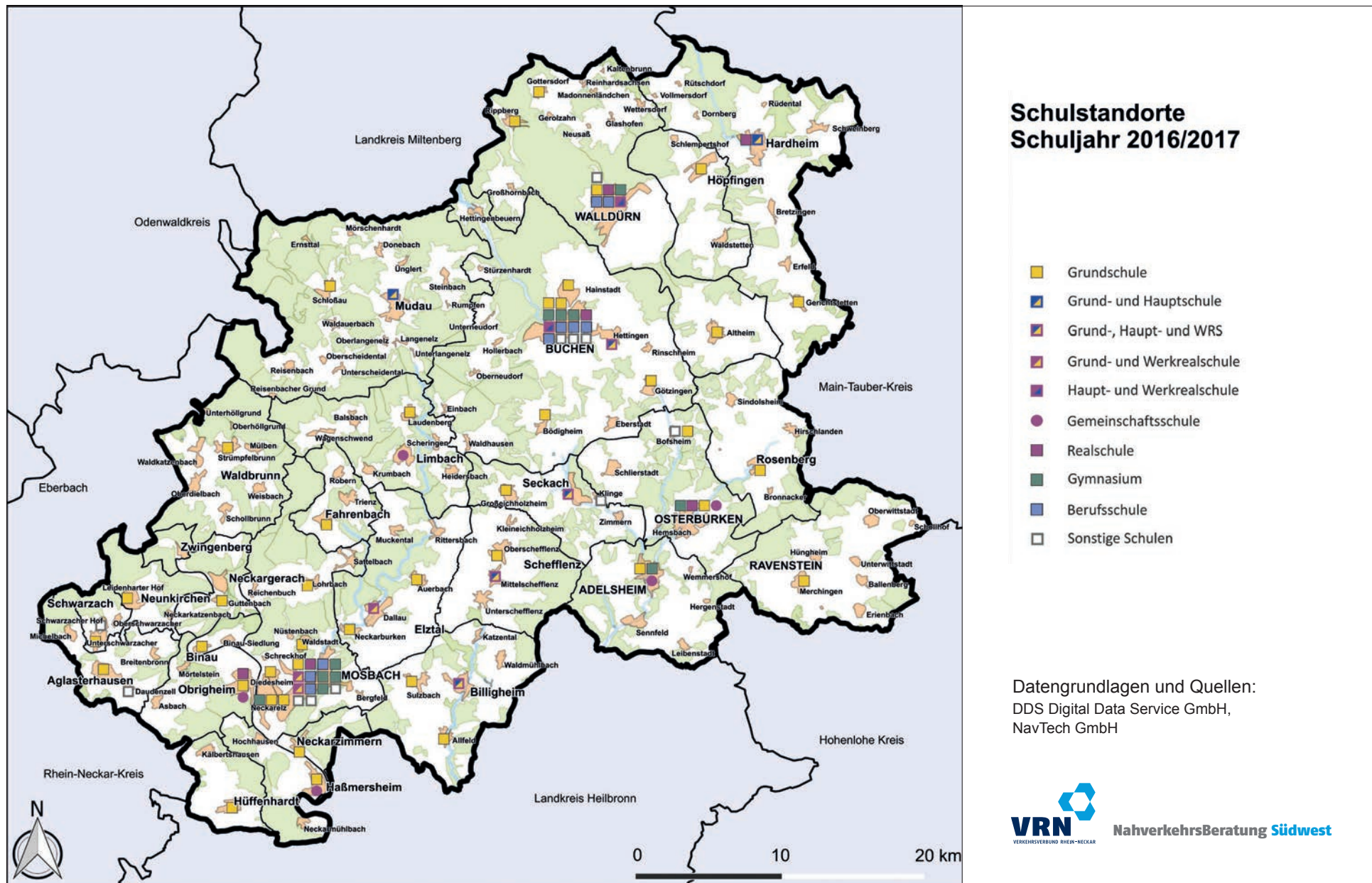


Abbildung 10: Schulstandorte im Neckar-Odenwald-Kreis

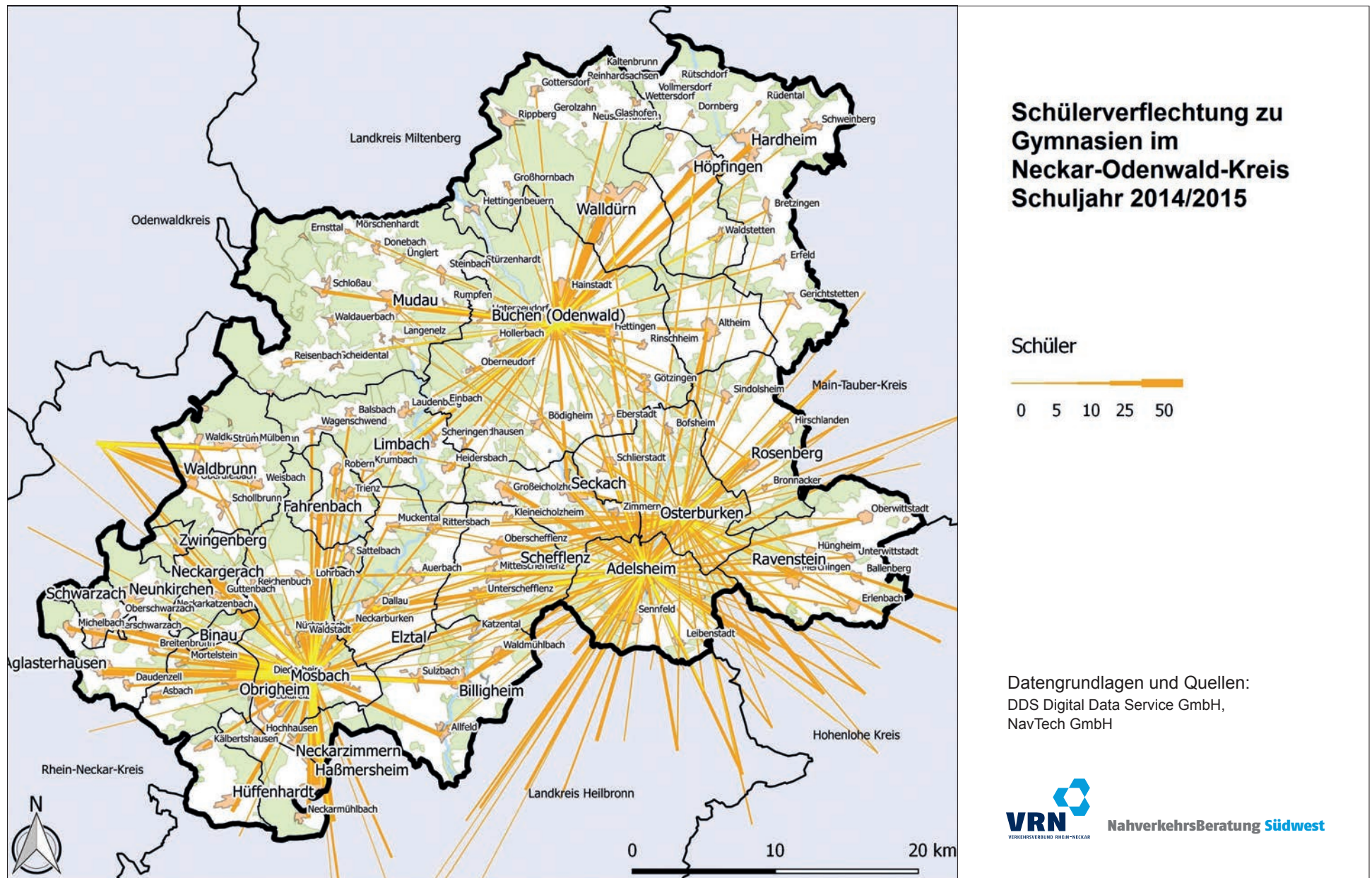
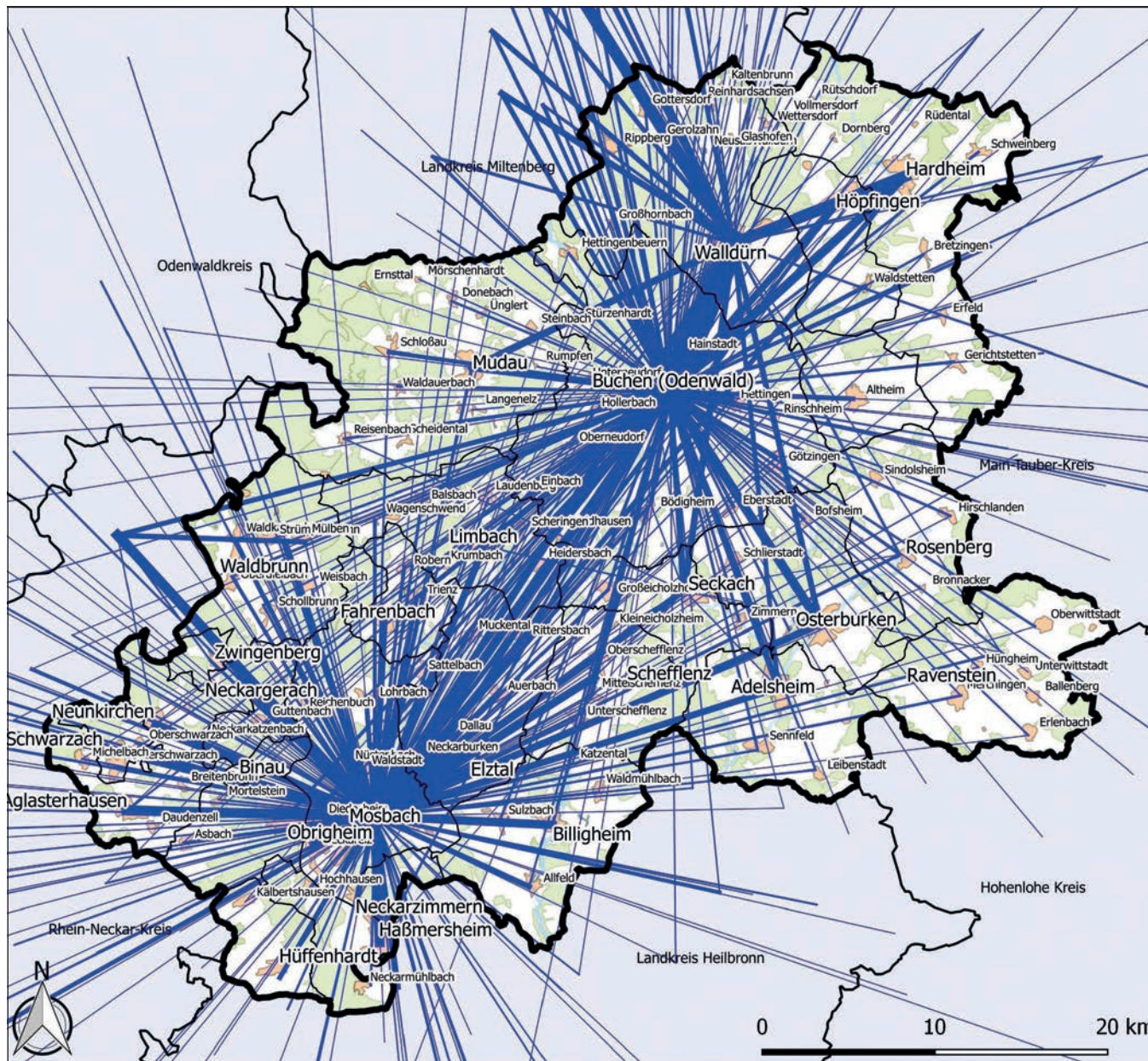


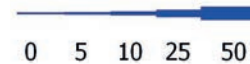
Abbildung 11: Schuleinzugsbereiche der Gymnasien

4. Grundlagen der Angebotskonzeption



Schülerverflechtung zu beruflichen Schulen im Neckar-Odenwald-Kreis Schuljahr 2014/2015

Schüler



Datengrundlagen und Quellen:
DDS Digital Data Service GmbH,
NavTech GmbH



NahverkehrsBeratung Südwest

Abbildung 12: Schuleinzugsbereiche der beruflichen Schulen

Potenzialanalyse

Bei den ersten beiden Generationen der Nahverkehrspläne im VRN wurden ausschließlich die Fahrgastströme des ÖPNV zur Analyse und damit zur Erstellung des Zielkonzeptes herangezogen. Eine solche Betrachtung greift jedoch zu kurz. Der ÖPNV steht als Teil des Gesamtverkehrssystems in Konkurrenz zu anderen Verkehrsarten. Entsprechend den Zielen des Neckar-Odenwald-Kreises soll er auf nachfragestarken Achsen nach Möglichkeit eine echte Alternative zum MIV bieten.

Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden bei der Potenzialanalyse daher die Verkehrsströme sowohl des MIV als auch des ÖPNV miteinander verglichen. Der Potenzialanalyse liegen zwei Fragestellungen zugrunde:

1. Welche Bedingungen müssen für eine Akzeptanz des ÖPNV erfüllt sein?
2. Auf welchen Verkehrsrelationen bestehen noch nicht ausgeschöpfte Potenziale?

Die Bedingungen für die Akzeptanz des ÖPNV wurden bei der Entwicklung der Netzhierarchien berücksichtigt, indem beim Grundnetz 1. Ordnung ein 30-Minuten-Takt und beim Netz 2. Ordnung ein 60-Minuten-Takt (s. Kapitel 4.2) zugrunde gelegt wurde.

Bei der Betrachtung der Verkehrsrelationen wurde das Verkehrsmodell des VRN herangezogen. Dieses bildet die Nachfrage sowohl im ÖPNV als auch im MIV ab. In dem Verkehrsmodell ist im ÖPNV ausschließlich das Segment des Jedermannverkehrs hinterlegt, denn nur Fahrgäste mit einer Wahlmöglichkeit ihres Verkehrsmittels („Choice Riders“) lassen sich als neue Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV gewinnen.

Um neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, muss zum einen ein ausreichend attraktives Angebot bestehen, und zum anderen muss es ein Potenzial bzw. eine noch nicht ausgeschöpfte Nachfrage geben. Da ein 30- bzw. 60-Minuten-Takt eine vergleichsweise hohe Fahrgastnachfrage voraussetzt, wurden nur nachfragestarke Relationen mit mehr als 3.000 Personen im Gesamtverkehr herangezogen.

Das Verkehrsmodell beinhaltet eine Quelle-Ziel-Matrix sowohl für den ÖPNV im Jedermannverkehr als auch eine Quelle-Ziel-Matrix im MIV. Diese beiden Matrizen wurden auf das ÖPNV-Netz umgelegt, die Umlegungsergebnisse gegenübergestellt und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

Bei der Umlegung der Gesamtverkehrsnachfrage auf das ÖPNV-Netz (Abbildung 13) zeigt sich, dass auf den Abschnitten im Neckar-Odenwald-Kreis der Linien S1/2 Homburg – Osterburken, der Relation Richtung Heilbronn (Stadtbahn Heilbronn, RE) und der Frankenbahn Stuttgart – Würzburg eine Nachfrage von über 20% im Jedermannverkehr erzielt wird.

Auf der Madonnenlandbahn Seckach – Miltenberg und der Relation Walldürn – Höpfingen (Buslinien 841 und 843) werden 10 bis 20% am Gesamtverkehr erreicht. Auf den Abschnitten der Linie 841 zwischen Buchen und Walldürn sowie Höpfingen und Hardheim sind es noch 5 bis 10%. Die Linie 841 weist für eine Buslinie im Regionalverkehr damit gute Werte auf. Ebenfalls 5 bis 10% erreichen auch die Relationen von I nach Mosbach: Aglasterhausen (Linie 822 und 833), Sulzbach (Linie 835) und Richtung Elztal (Linie 841). Unter 5% werden nur auf wenigen der ausgewerteten Strecken, die eine hinreichende Gesamtnachfrage aufweisen, erreicht: Auf Relationen, auf denen im Neckar-Odenwald-Kreis ein Nachfragepotenzial besteht, erreicht der ÖPNV in der Regel bereits akzeptable Nachfrageanteile, auch außerhalb des Schülerverkehrs. Abseits der genannten Achsen besteht im Landkreis ein so geringes Gesamtkverkehrsaufkommen, dass die Einrichtung von vertakteten Achsen des Grundnetzes 1. oder 2. Ordnung nicht gerechtfertigt ist.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

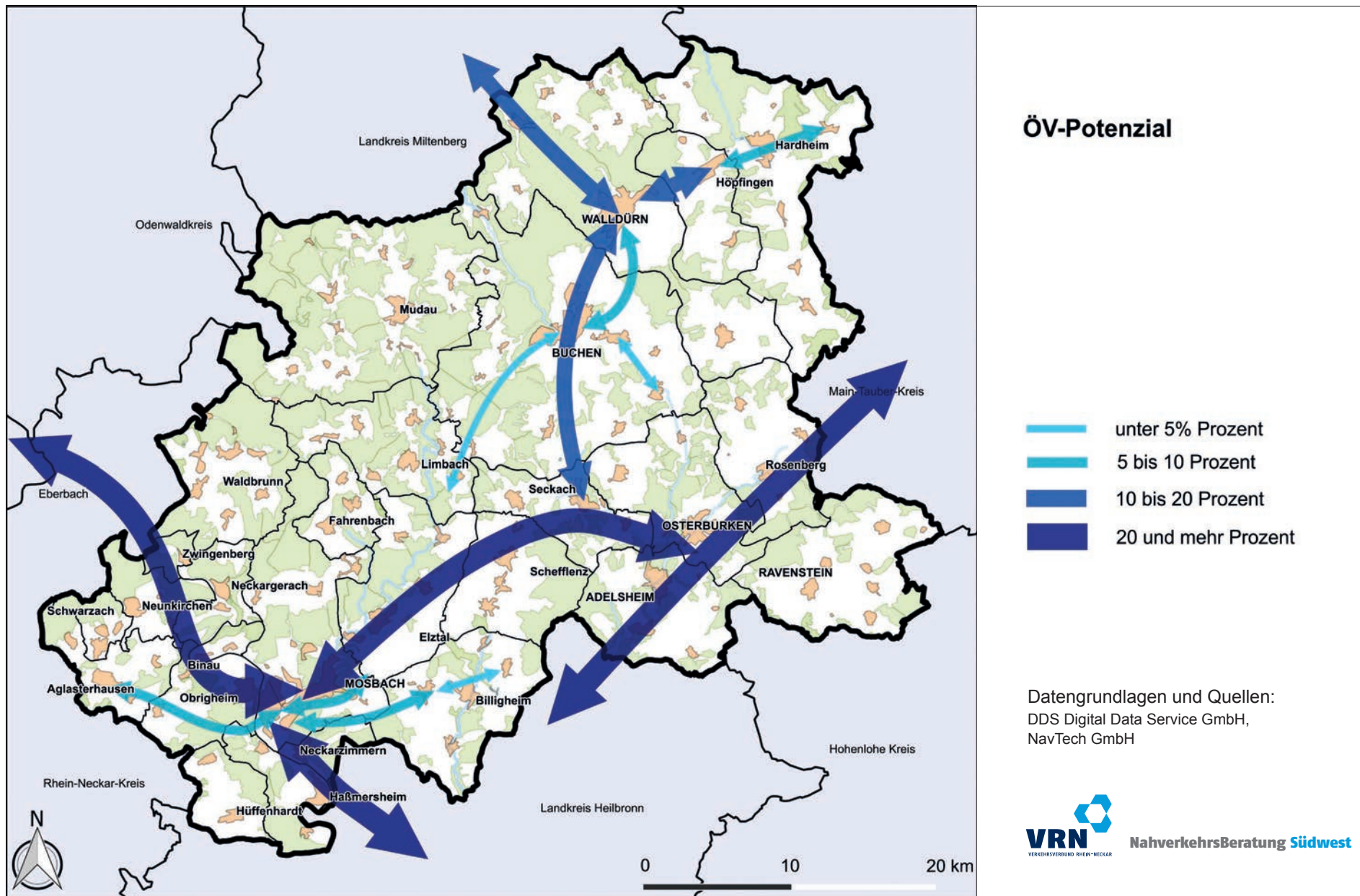


Abbildung 13: ÖV-Potenzial im Neckar-Odenwald-Kreis

4.6 Achsenkonzept

Die Potenzialanalyse betrachtet die Verkehrsverflechtungen von MIV und ÖPNV im Neckar-Odenwald-Kreis. Sie basiert auf den nachfragestarken Relationen im Gesamtverkehr. Nur auf diesen Strecken kann der ÖPNV relevante Anteile im Jedermannverkehr erreichen. Aus der Potenzialanalyse lassen sich daher die Basisachsen für das ÖPNV-Grundnetz ableiten. Die regionalen Hauptachsen 1. Ordnung umfassen die Strecken des SPNV und die Bus-Achse der Linie 833:

- ▶ Eberbach – Mosbach – Osterburken
- ▶ Mosbach – Neckarelz – Heilbronn
- ▶ Bad Friedrichshall – Adelsheim – Osterburken – Lauda
- ▶ Seckach – Buchen – Walldürn – Miltenberg
- ▶ Aglasterhausen – Meckesheim
- ▶ Mosbach – Neckarelz – Obrigheim

Die regionalen Achsen 2. Ordnung umfassen die Bus-Achsen:

- ▶ Obrigheim – Aglasterhausen – Sinsheim
- ▶ Mosbach – Haßmersheim
- ▶ Mosbach – Billigheim
- ▶ Mosbach – Fahrenbach
- ▶ Buchen – Walldürn – Hardheim – Tauberbischofsheim

Im Neckar-Odenwald-Kreis besteht eine größere Zahl von Verbindungen, die aufgrund geringer Potenziale nicht dem Grundnetz 1. oder 2. Ordnung zugeordnet werden können. Sie sind aber für die Erschließung des Flächenlandkreises bedeutsam. Aus Gründen der Netzbildung, zwecks Schließung von Verbindungslücken und zur Anbindung von Gemeinden an das Grundnetz 1. und 2. Ordnung werden weitere Achsen ergänzt.

Auf diesen Achsen bestehen auch nennenswerte Schülerströme. Dieses Grundnetz Region umfasst folgende Abschnitte:

- ▶ Eberbach – Waldbrunn – Mudau – Buchen (Anbindung der Kleinzentren Mudau und Waldbrunn)
- ▶ Mudau – Limbach – Fahrenbach (weiter als Grundnetz 2. Ordnung nach Mosbach) zur Anbindung der Kleinzentren Mudau und Limbach
- ▶ Mosbach – Buchen (Direktverbindung zwischen den Mittelzentren)
- ▶ Anbindung von Obrigheim und Aglasterhausen an das Mittelzentrum Eberbach
- ▶ Verbindung Billigheim – Schefflenz (Kleinzentrum, als Doppelzentrum ausgewiesen)
- ▶ Haßmersheim – Hüffenhardt – Kälbertshausen – Obrigheim
- ▶ Buchen – Altheim – Osterburken
- ▶ Osterburken – Ravenstein – Krautheim

Dieses Achsenkonzept ist in Abbildung 14 dargestellt. Es bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des Neckar-Odenwald-Kreises.

4. Grundlagen der Angebotskonzeption

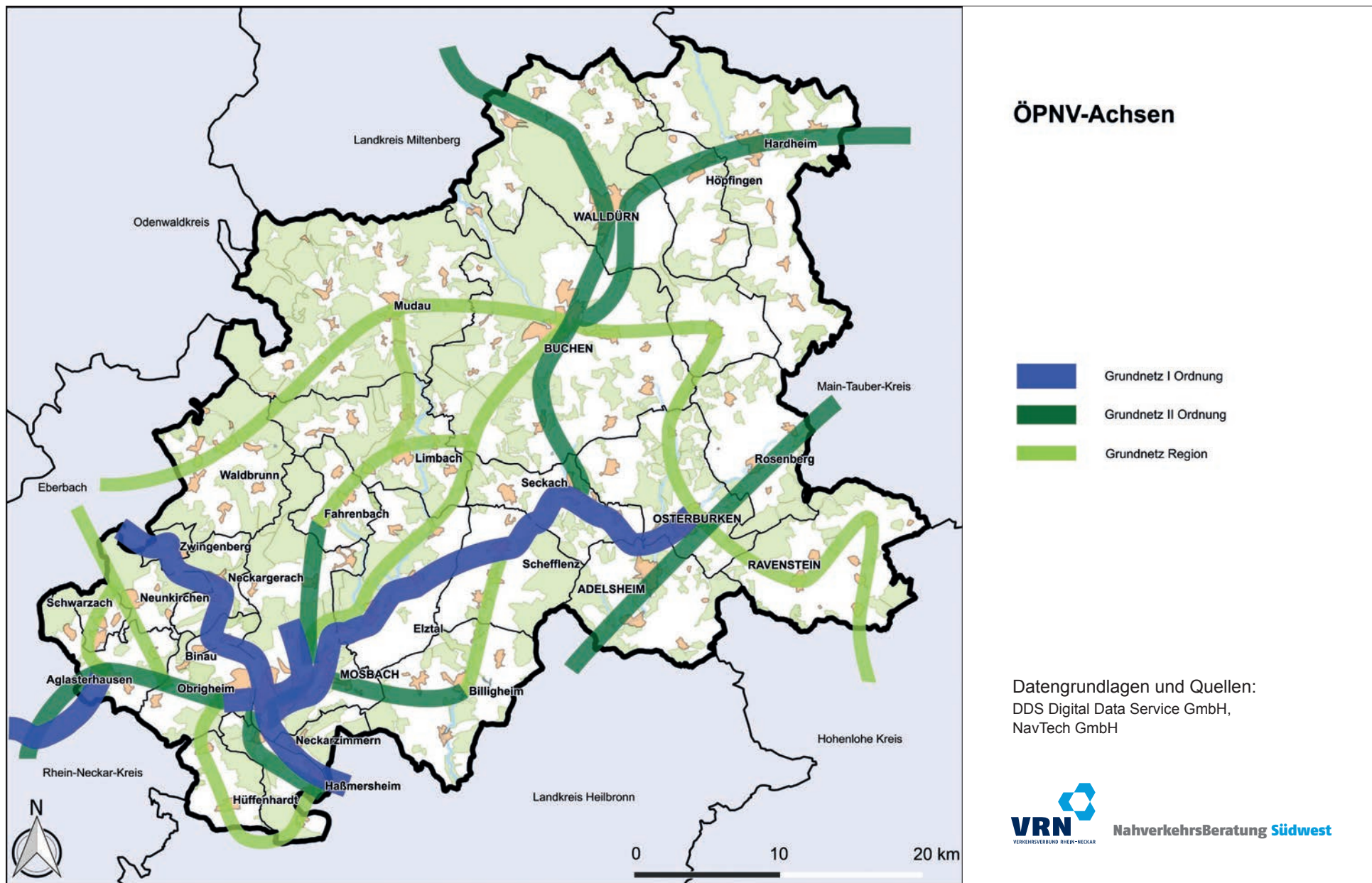


Abbildung 14: ÖPNV-Achsenkonzept für den Neckar-Odenwald-Kreis

5. Angebotskonzeption

5.1. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet entsprechend der unter Kapitel 4.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Die „übrigen Leistungen im ÖPNV“ sind daher gemäß § 4 Abs. 5 des baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes auf die schienengebundenen Verkehre auszurichten. Weil die Aufgabenträgerverantwortung für diese Verkehre beim Land liegt, kann der vorliegende Nahverkehrsplan keine verbindlichen Zielsetzungen für den SPNV enthalten. Da sich aber das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachrichtlich dargestellt (s. Tabelle 5 und Abbildung 15).

Die vorhandenen Schienenstrecken bilden dabei nicht nur eine hochwertige Verbindung zu den umliegenden Oberzentren, sondern stellen auch innerhalb des Kreisgebietes eine attraktive Verbindung sicher. Insgesamt 16 von 27 kreisangehörigen Städten und Gemeinden sind an das SPNV-Netz angeschlossen. Das Land Baden-Württemberg hat als Basis für die Ausgestaltung des SPNV-Angebotes ein Zielkonzept 2025 entwickelt. Dieses definiert als Grundstandard einen verlässlichen Stundentakt auf allen Strecken mit komfortablen Fahrzeugen. Zusätzliche Leistungen sollen auf nachfragestarken Strecken das Grundangebot ergänzen. Besondere Bedeutung erlangt dabei die Schaffung eines landesweiten Expressnetzes zwischen den Oberzentren.

S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Der Erfolg hat alle Erwartungen in eine steigende Nachfrage übertroffen. Grundlage dieses Erfolges ist neben einer hohen Pünktlichkeit und attraktivem Wagenmaterial auch der Ausbau der Stationen im S-Bahn-

	Streckenführung	Grundtakt – Zielkonzept			Umsetzungszeitpunkt
		Mo – Fr	Sa	So	
S-Bahn Rhein-Neckar	S1 (Homburg –) Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach – Osterburken	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S2 (Kaiserslautern –) Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Mosbach	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2016
	S51 Heidelberg – Meckesheim – Aglasterhausen	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2020
Neckartal	RE Mannheim – Heidelberg – Eberbach – Neckarelz – Heilbronn	120-Min-Takt	120-Min-Takt	120-Min-Takt	12/2019
	RB Osterburken – Heilbronn – Stuttgart	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2019
Franken-Enz	Würzburg – Lauda – Osterburken – Heilbronn	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2019
Heilbronn Nord	Heilbronn – Neckarelz – Mosbach	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2014
Hohenlohe-Franken-Unterrhein	Seckach – Buchen – Miltenberg	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	12/2019
Krebstalbahn	Neckarbischofsheim – Höffenhart		Ausflugsverkehr	Ausflugsverkehr	

Tabelle 5: SPNV-Strecken im Neckar-Odenwald-Kreis

Standard. Des Weiteren wurde auf Teilstrecken auch das Verkehrsangebot deutlich verdichtet.

Der Neckar-Odenwald-Kreis ist über 15 Stationen an die Linien S1 und S2 angebunden, sechs davon werden halbstündlich bedient. An den Stationen besteht eine attraktive Anbindung an die Oberzentren Heidelberg und Mannheim.

Sämtliche Verkehrsleistungen der 1. Stufe (S1/2, S3/4, S33) wurden nach einer europaweiten Ausschreibung zum Dezember 2016 durch den SPNV-Aufgabenträger im so genannten Los 1 der S-Bahn Rhein-Neckar neu vergeben. Das Unternehmen DB Regio Südwest wird den Verkehr bis in das Jahr 2033 mit re-designierten Fahrzeugen erbringen. Im gesamten Streckennetz wurden einzelne Taktlücken im Bereich des zuvor vorhandenen 30-Minuten-Taktes aufgefüllt und einzelne Fahrten im Spätverkehr ergänzt. An

Samstagen, Sonn- und Feiertagen verkehren die Leistungen nun ebenfalls halbstündlich. Darüber hinaus wurden auch die Kapazitäten durch zusätzliche Fahrzeuge erhöht und am Morgen eine zusätzliche Sprinterverbindung aus dem Neckar-Odenwald-Kreis nach Heidelberg eingerichtet.

Seit dem Jahr 2010 ist auch Aglasterhausen über die Linie S51 an die S-Bahn Rhein-Neckar angebunden. Aglasterhausen ist Endpunkt dieser Linie und die einzige Station im Neckar-Odenwald-Kreis. Die S51 gehört zum Los 2 der S-Bahn Rhein-Neckar und wird derzeit im Rahmen eines „Vorlaufbetriebes“ mit S-Bahn-Fahrzeugen (teilweise jedoch mit Trittstufe) bedient. Der eigentliche S-Bahn-Betrieb wird ab Dezember 2020 starten. Neben einzelnen betrieblichen Angebotsverbesserungen ist der Einsatz von Neufahrzeugen vorgesehen, so dass im Zusammenspiel mit den modernisierten Bahnsteigen ein stufenfreier Zustieg möglich sein wird.

5. Angebotskonzeption

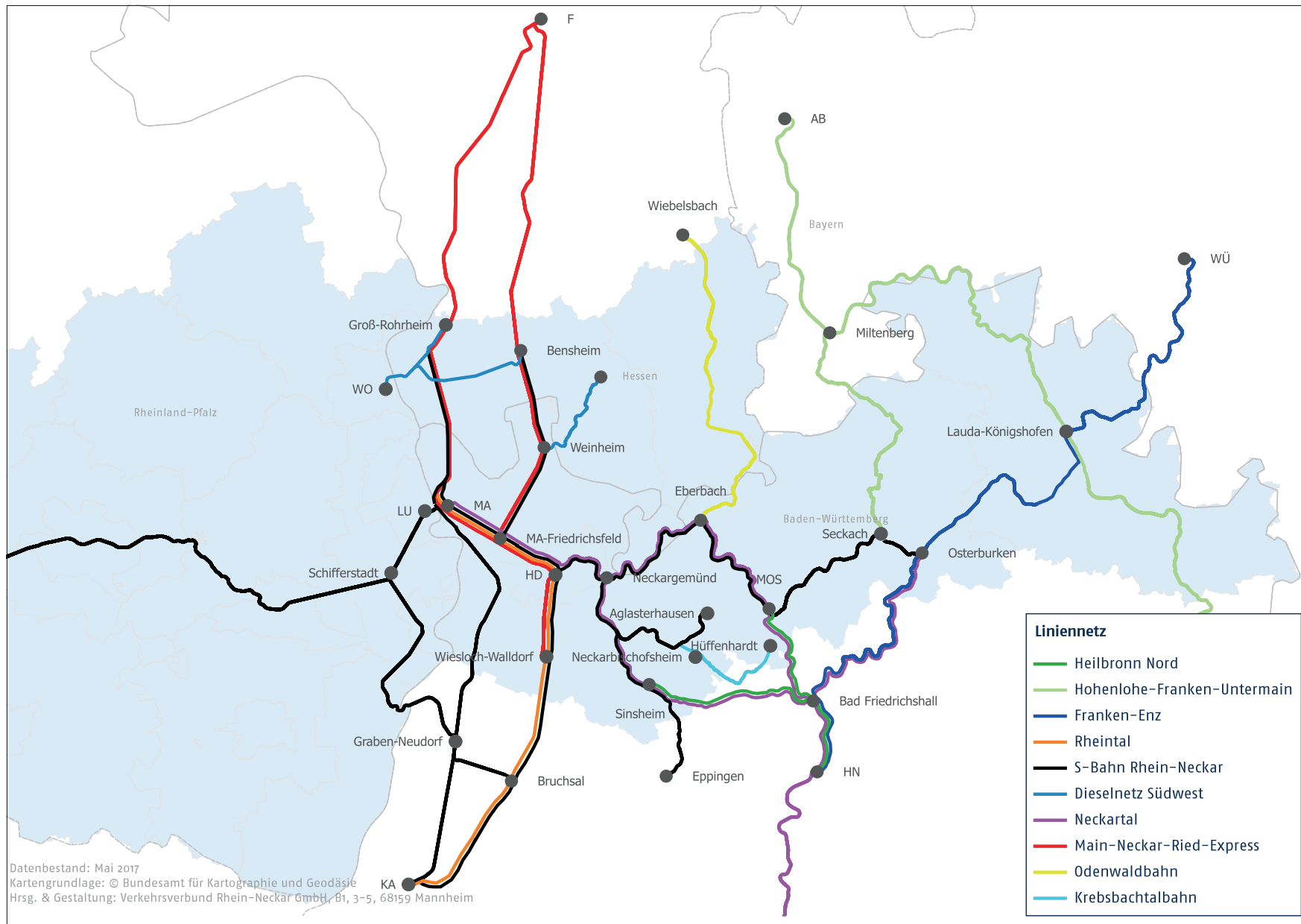


Abbildung 15: SPNV-Netz

Neckartal

Zum Netz Neckartal gehören die Linien Mannheim – Eberbach – Neckarelz – Heilbronn und Mannheim – Sinsheim – Heilbronn. Gemäß Zielkonzept des Landes werden diese Linien ab Dezember 2019 zweistündlich den alternierenden Weg über das Neckar- bzw. Elsenzthal nehmen und dann weiter über Heilbronn nach Stuttgart geführt werden. Damit besteht ab Neckarelz alle zwei Stunden eine schnelle Verbindung in die drei Oberzentren. Am Bahnhof in Neckarelz bestehen Übergänge auf den übrigen Regionalverkehr. Die Verkehrsleistungen werden ab Dezember 2019 von Abellio mit neuen Triebzügen erbracht werden. Komplettiert wird dieses Netz durch eine stündliche Linie von Stuttgart über Heilbronn nach Osterburken.

Franken-Enz

Zum Netz Franken-Enz gehört die Linie Stuttgart – Heilbronn – Osterburken – Würzburg. Mit diesem Regionalexpress, der zweistündlich (morgens und am späten Nachmittag/Abend stündlich) verkehrt, wird der Anschluss u.a. von Osterburken an die Fernverkehrsknoten Stuttgart sowie Würzburg sichergestellt. Die Verkehrsleistungen werden ab Dezember 2019 von Go-Ahead mit neuen Triebzügen erbracht werden. Die Verbindung wird dann stündlich angeboten.

In Osterburken bestehen Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten zur S-Bahn, sodass eine Umsteigeverbindung auf der Relation Heidelberg – Würzburg besteht.

Heilbronn Nord

Die Heilbronner Stadtbahn bedient seit Dezember 2014 den Linienast nach Mosbach (S41) und seit Mai 2015 den nach Sinsheim (S42). Die Stadtbahn Heilbronn wird von Zweisystemfahrzeugen bedient, die sowohl auf Eisenbahnstrecken als auch auf innerstädtischen Straßenbahnstrecken verkehren können. Dadurch ergibt sich für die Fahrgäste aus der Region der Vorteil, mit der Stadtbahn ohne Umstieg direkt in die Heilbronner Innenstadt zu gelangen. Die Außenstrecken der Deutschen Bahn wurden für den Einsatz der Züge umgebaut und mit neuen Haltestellen passend zur barrierefreien Einstiegshöhe von 55 cm ausgerüstet. Innerhalb der Stadt Heilbronn folgte der Neubau von Stadtbahnstrecken. Das Fahrplanangebot sieht einen Stundentakt nach Mosbach vor. Die S41 ersetzt die vorher verkehrenden RB-Züge Neckarelz – Heilbronn – Stuttgart, die teilweise bis Stuttgart durchgebunden waren. Für Fahrgäste in Richtung Stuttgart bestehen am Morgen drei Direktverbindungen mit Regionalbahnen. Zusätzlich hat jede Stadtbahn in Neckarsulm Anschluss an eine RB nach Stuttgart. Ab Dezember 2019 bestehen zweistündliche Direktverbindungen von Mosbach-Neckarelz nach Stuttgart und zurück mit RE/RB-Zügen.

Hohenlohe-Franken-Untermain

Die Madonnenlandbahn Miltenberg – Buchen – Seckach verkehrt Montag bis Freitag etwa stündlich (Abschnitt Buchen – Seckach vereinzelte zusätzliche Fahrtenpaare), wobei der Takt für die Belange des Schülerverkehrs zeitweise durchbrochen wird. Am Wochenende verkehrt die Bahn im 2-Stunden-Takt. In Seckach besteht Anschluss an die S1

in Richtung Mosbach. In Richtung Osterburken (Anschluss weiter Richtung Lauda – Würzburg) besteht eine längere Übergangszeit. In Miltenberg bestehen Anschlüsse in Richtung Aschaffenburg (teilweise sind die Züge durchgebunden) und in Richtung Wertheim – Lauda. Die Maintalbahn Miltenberg – Wertheim kann dabei im Transit mit VRN-Tickets genutzt werden.

Die Verkehrsleistungen werden ab Dezember 2019 von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH mit modernisierten Dieseltriebwagen erbracht werden. Die modernisierten Fahrzeuge verfügen über eine Einstiegshöhe von 55 cm und werden somit an immer mehr Stationen der Strecken nach erfolgreichem Umbau einen barrierefreien Einstieg ermöglichen.

5.2. Künftiges Verkehrsangebot im ÖPNV

Die Angebotskonzeption ist das zentrale Element des Nahverkehrsplans. In ihr legt der Aufgabenträger das angestrebte Bedienungsniveau als Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 PBefG fest. In diesem Kapitel wird die Angebotskonzeption beschrieben. Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich ausschließlich auf den Jedermannverkehr, da sich im Ausbildungsverkehr kaum noch zusätzliche Potenziale erschließen lassen. Die besonderen fahrplanseitigen Anforderungen des Ausbildungsverkehrs können in der Regel nur in einem direkten Dialog zwischen den betroffenen Schulen und dem Aufgabenträger bzw. den Verkehrsunternehmen außerhalb dieses Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

⁶ Die Haltepunkte Neckarelz, Mosbach und Mosbach-West sind systembedingt auf die Bahnsteighöhe von 76 cm ausgebaut (S-Bahn).

5. Angebotskonzeption



Grundnetz Streckenverlauf	Netz- kategorie	Linie
Eberbach – Mosbach – Osterburken	1	S1/2
Mosbach – Neckarelz – Heilbronn	1	S41
Aglasterhausen – Meckesheim	1	S5/51
Bad Friedrichshall – Adelsheim – Osterburken – Lauda	2	RB
Seckach – Buchen – Walldürn – Miltenberg	2	RB
Mosbach – Neckarelz – Obrigheim	1	833
Obrigheim – Aglasterhausen	2	822
Mosbach – Haßmersheim	2	828
Mosbach – Billigheim	2	835
Mosbach – Fahrenbach	2	832
Buchen – Walldürn – Hardheim Hardheim – Tauberbischofsheim	2	841 850
Eberbach – Waldbrunn – Mudau – Buchen	G_R	821
Mudau – Limbach – Fahrenbach	G_R	832
Mosbach – Buchen	G_R	841
Neunkirchen – Obrigheim	G_R	822
Obrigheim / Aglasterhausen – Eberbach	G_R	822
Billigheim – Schefflenz	G_R	835
Haßmersheim – Hüffenhardt – Kälbertshausen – Obrigheim	G_R	828
Buchen – Altheim – Osterburken	G_R	844
Osterburken – Ravenstein – Krautheim	G_R	844

Tabelle 6: ÖPNV Grundnetz

Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr und Grundversorgung Streckenverlauf	Netz- kategorie	Linie
Neunkirchen – Aglasterhausen	E_A	745
Buchen – Hettigenbeuern – Stürzenhardt – Buchen	E_A	823
Aglasterhausen – Schwarzach – Neunkirchen – Breitenbronn – Aglasterhausen	E_G	824
Mosbach – Reichenbuch – Sattelbach – Masseldorn – Mosbach	E_A+G	834
Mosbach – Neckarelz – Binau – Eberbach	E_A+G	836
Mosbach – Lohrbach – Strümpfelbrunn – Oberdielbach – Weisbach	E_A+G	837
Mosbach – Masseldorn – Mosbach	E_A+G	838
Neckargerach Bf. – Guttenbach – Neckarkatzenbach – Neunkirchen	E_A+G	839
Seckach – Buchen – Walldürn – Amorbach	E_A	842
Buchen – Walldürn – Höpfingen – Hardheim – Gerichtstetten	E_A+G	843
Großbeicholzheim – Adelsheim – Osterburken – Buchen	E_A+G	848
Walldürn – Altheim – Glashofen	E_A+G	849
Bad Friedrichshall – Offenau – Gundelsheim – (Böttingen)	E_A	854
Bad Friedrichshall – Möckmühl – Adelsheim – Osterburken/Billigheim – Oberschefflenz	E_A+G	855
Leibstadt – Sennfeld – Adelsheim – Osterburken	E_A	857
Ringverkehr Möckmühl	E_A	858
Niedernhall – Forchtenberg – Biringen – Osterburken	E_A	890

Tabelle 7: Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr und Grundversorgung

Regionalbusverkehr Übersicht

In das ÖPNV-Grundnetz des Neckar-Odenwald-Kreises werden die in den nachfolgenden Tabellen aufgeführten Streckenabschnitte aufgenommen, die jeweils durchgehend bedient werden sollen. Das heißt, die gesamte Strecke kann ohne Umsteigen befahren werden. Nachrichtlich sind hier auch die zuvor beschriebenen SPNV-Strecken eingruppiert.

Neben den Strecken des Grundnetzes existieren Verbindungen in den beiden Ergänzungsnetzen Ausbildungsverkehr und Grundversorgung. Linien des Ergänzungsnetzes Ausbildungsverkehr werden in der Regel nur an Schulwerktagen bedient.

Die Angebotskonzeption ist detailliert in den Liniensteckbriefen (Anlage 2) beschrieben.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

Vertaktung der Angebote im Grundnetz entsprechend der Netzkategorie

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2004–2008 und des Nahverkehrsentwicklungsplans aufgeführt, die bislang nicht (vollständig) umgesetzt worden sind.



Linie	Abschnitt	Umsetzung	Ziel- erreichung	Netzkategorie		Standard	Fortschreitung der Maßnahme
841	(Buchen) – Walldürn – Hardheim – (Tauberbischofsheim)	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein		2	60-Minuten Grundtakt	ja
822	Mosbach – Neckarelz – Obrigheim – Aglasterhausen – Neunkirchen	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein	Mosbach – Aglasterhausen	2	60-Minuten Grundtakt	ja
				Aglasterhausen – Neunkirchen	Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	nein, seit 2010 verkehrt 824 auf dieser Relation im 60-Minuten-Takt
832	Mosbach – Fahrenbach – Limbach – Mudau	Fahrtenangebot wurde deutlich erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise	Mosbach – Limbach – Buchen	Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
				Mosbach – Fahrenbach	2	60-Minuten Grundtakt	ja
				Fahrenbach – Buchen	Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
821	Buchen – Mudau	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein		Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
835	Mosbach – Billigheim – Oberschefflenz	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	nein	Mosbach – Billigheim	2	60-Minuten Grundtakt	ja
				Billigheim – Oberschefflenz	Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
841	Buchen – Waldhausen – Rittersbach – Dallau – Mosbach (B27)	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise		Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
844	Osterburken – Ravenstein – Ballenberg – (Krautheim)	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise		Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	ja
844	Buchen – Rinsheim	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht	teilweise		Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	prüfen
822	Neunkirchen – Mörtelstein – Obrigheim	Fahrtenangebot wurde erhöht, aber Vertaktung nicht erreicht			Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	nein
828	Haßmersheim – Hüffenhardt – Kälbartshausen		nein		Grundnetz Region	120-Minuten-Takt angestrebt	ja

Tabelle 8: Maßnahmen zur Vertaktung

5. Angebotskonzeption

Zusätzliche Bedienung

Im Angebotskonzept des Nahverkehrsplans 2004 – 2008 waren S-Bahn-Zubringerverkehre vorgesehen. Nicht vollständig umgesetzt sind die folgenden Maßnahmen:

Linie	Abschnitt	Umsetzung	Ziel- erreichung	Fortschreiten der Maßnahme
832	S-Bahn-Zubringerverkehr Mudau – Limbach – Muckental – Dallau	von 0 auf 2 Fahrtenpaare (Ziel: 4 Fahrtenpaare)	teilweise	prüfen
836	S-Bahn-Zubringerverkehr Binau Ort – Binau Bf.	Ziel: 4 Fahrtenpaare	nein	prüfen

Tabelle 9: S-Bahn-Zubringerverkehre

Konzeptionelle Vorschläge aus dem Gutachten Parallelverkehr

Art der Maßnahme	Linie	Umsetzung	Ziel- erreichung	Fortschreiten der Maßnahme
Linienkappung Bf. Binau	836	geringfügig reduziertes Fahrtenangebot von Binau in Richtung Mosbach	nein	prüfen
Linienbrechung in Dallau/Auerbach	841		nein	wirtschaftlich nicht sinnvoll
Neukonzeption	842	Neukonzeption bezieht sich auf ein Fahrtenpaar werktags	nein	prüfen

Tabelle 10: Neukonzeption von Linien

Regiobuslinien

Buchen – Tauberbischofsheim

Im Rahmen der Ausschreibung der Busverkehre im Main-Tauber-Kreis wurde ein solches Angebot als Option ausgeschrieben. Die Realisierung wird derzeit geprüft.

Mosbach-Neckarelz – Sinsheim (– Wiesloch-Walldorf)

Es ist beabsichtigt, die Buslinie bei der Vergabe der Verkehrsleistungen ebenfalls optional auszuschreiben und die Realisierung in einer Variante mit und einer ohne Landesförderung (s. Kapitel 6.2) zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.

Freizeitverkehr im ÖPNV

Seit 2011 verkehrt der Neckar-Odenwald-Bus (NeO-BUS) vom 1. April bis 31. Oktober an Wochenenden und Feiertagen von Eberbach am Neckar über Waldbrunn, Mudau und Kirchzell nach Amorbach und zurück. Der Fahrplan ist auf die Anschlüsse in Eberbach und Amorbach abgestimmt. Die Fahrradmitnahme im Radanhänger ist im Fahrpreis inbegriffen.

Weitere Maßnahmenvorschläge

Die Siedlungs- und Nachfragestruktur im Neckar-Odenwald-Kreis, insbesondere in Verbindung mit dem demografischen Wandel, erfordert es, zur Sicherstellung der ÖPNV-Versorgung auch neue Wege zu gehen. So soll geprüft werden, ob in bestimmten Räumen das Linienverkehrsangebot außerhalb des Schülerverkehrs auch flexibilisiert werden kann. Hier können unterschiedliche Formen (Ruftaxi, Rufbus, Richtungsbandbetrieb⁷ oder ähnliches) zum Einsatz kommen.

⁷ Im Richtungsbandbetrieb werden Haltestellen nicht entlang einer Strecke, sondern innerhalb eines flächenhaften Gebietes, beispielsweise eines Korridor, nach Bedarf bedient.

Verkehrsnetz im Ausbildungsverkehr

Durch wechselnden Nachmittagsunterricht, Arbeitsgemeinschaften sowie die teilweise Wiedereinführung des neun-jährigen Gymnasiums ist der ÖPNV mit ständig neuen Wünschen konfrontiert, die jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle erfüllt werden können.

Das Grundnetz Ausbildungsverkehr bleibt in seinen Grundzügen unverändert. Eine kontinuierliche Anpassung des Netzes ist notwendig, da sich die Schuleinzugsgebiete mit den zugehörigen Schülerzahlen jährlich verändern. Aufgrund von Stundenplanänderungen ist ein Nachsteuern im laufenden Schuljahr erforderlich. Dies kann nur durch enge Kommunikation zwischen den Schulen, dem Schulträger, dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen gelingen.

Gewerbegebiete

In vielen Gemeinden bestehen periphere Gewerbegebiete, die nicht durch Busachsen erschlossen werden. Diese sind für die Beschäftigten und Kunden, insbesondere auch für Auszubildende, schlecht erreichbar. Eine gute Anbindung ist grundsätzlich sinnvoll, aufgrund der Lage aber häufig nur mit hohem finanziellem Aufwand möglich. Daher setzt eine Anbindung eine hinreichende Nachfrage voraus.

Stadtbusverkehr

Gemäß § 6 ÖPNV-Gesetz können kreisangehörige Gemeinden freiwillig ÖPNV betreiben. Den Landkreisen als Aufgabenträger für den ÖPNV erwächst dabei keine Verpflichtung, diese Verkehre bzw. die Aufwendungen für derartige Verkehre zu übernehmen. Gleichwohl aber haben die

Landkreise diese Verkehre bei ihren Planungen mit zu berücksichtigen.

Im Neckar-Odenwald-Kreis bestehen in Mosbach, Buchen und Walldürn eigenständige Stadtverkehre. Diese decken weitgehend die Siedlungsbereiche der jeweiligen Kommunen ab (s. Tabelle 11).

Die Stadtverkehre fallen in die Planungs- und Finanzierungshoheit der betreffenden Kommunen.

Die Stadt Buchen strebt eigenverantwortlich die Verbesserung des Stadtverkehrs an.

Daseinsvorsorge

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch in strukturschwachen Räumen Personen ohne PKW die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Ziel ist es, alle Ortsteile ab 200 Einwohner im Standard des Ergänzungsnetzes Grundversorgung anzubinden. Angesichts der engen finanziellen Rahmenbedingungen besitzen flexible ÖPNV-Systeme in strukturschwachen Räumen eine große Bedeutung.

Das heute vorhandene und durch den Neckar-Odenwald-Kreis getragene Ruftaxi-System hat zu einer deutlichen Erhöhung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems ÖPNV und damit entscheidend zur Behebung von Erschließungs- und Verbindungsmängeln in den strukturell benachteiligten Räumen beigetragen. Hier sind einige Ruftaxi-Verbindungen als Ergänzungsangebote zu Linienverkehren anzusehen und stellen eine zeitlich regelmäßige Anbindung sicher. Die Planung und Umsetzung von Ruftaxi-Verkehren ist in hohem Maße von den örtlichen Rahmenbedingungen, wie z.B. dem Vorhandensein eines geeigneten Taxiunternehmers, abhängig.

Der Neckar-Odenwald-Kreis betreibt aktuell 25 Ruftaxi-Verkehre. Die überwiegenden Bedienzeiten liegen konzeptionell in den Tagesrandlagen und am Wochenende, da hier der allgemeine ÖPNV nur ein reduziertes Angebot aufweist. Ziel ist es, im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans das flexible Angebot im Ruftaxi-Verkehr im Benehmen mit den Städten und Gemeinden kontinuierlich auszuweiten.

Stadtbus	Linie	Angebot		
		Werktag	Samstag	Sonntag
Mosbach	830	60-Min-Takt 14 Fahrten Ferien	60-Min-Takt bis 13 Uhr 9 Fahrten Ferien	4 / 6 Fahrten
Mosbach	831	60-Min-Takt 13/14 Fahrten Ferien	60-Min-Takt bis 13:30 Uhr 8 / 9 Fahrten Ferien	2 / 3 Fahrten
Buchen	845	60-Min-Takt 27 Fahrten Ferien	60-Min-Takt 12 Fahrten Ferien	kein Betrieb
Walldürn	846	60-Min-Takt 10 Fahrten Ferien, inclusive Rufbus	2 Fahrten	kein Betrieb

Tabelle 11: Stadtbusverkehre im Neckar-Odenwald-Kreis

5. Angebotskonzeption

5.3. Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit des ÖPNV ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Die Novellierung des PBefG vom Januar 2013 fordert als politische Zieldefinition, dass der Nahverkehrsplan „[...] die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 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.“

Die Realisierung eines möglichst barrierefreien ÖPNV benötigt einen ganzheitlichen Planungsansatz. Barrierefreiheit erleichtert die Nutzung des ÖPNV für alle Fahrgäste. Die gesellschaftliche Betroffenheit ist dabei deutlich größer, als der Begriff der Barrierefreiheit vermuten lässt. Barrierefreiheit betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, sondern beispielsweise auch Blinde und Gehörlose. Daneben müssen auch Personen, die nur vorübergehend, wie z.B. Eltern mit Kinderwagen, oder altersbedingt mobilitätseingeschränkt sind, mit einbezogen werden (Abbildung 16). Da der Anteil älterer Menschen deutlich ansteigen wird, sind gerade deren Belange besonders zu berücksichtigen. Ältere Menschen haben oft mehrere Einschränkungen, die ihre Mobilität betreffen, mit denen sie „neu“ umzugehen lernen müssen. Sie sind z.B. im Sehen eingeschränkt, haben aber die Braille-Schrift nicht gelernt. Auch können sie auf den Rollstuhl angewiesen sein und müssen sich die Fortbewegung damit aneignen. Das Ziel jeglicher Verkehrsraumgestaltung muss sein, möglichst allen Menschen unabhängig

Mobilitätseingeschränkte Menschen			
mobilitätseingeschränkt im engeren Sinne		mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne	
reisebedingt	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
			Werdende Mütter
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Übergewichtige Menschen
	Gehörlose Menschen		Ortsunkundige Menschen
			Menschen mit temporären Einschränkungen
Sprachbehinderte Menschen			Menschen mit Allergien
			Sprachunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen	altersbedingt	Ältere Menschen
	Geistig behinderte Menschen		Kleinkinder
Psychisch behinderte Menschen			

Abbildung 16: Formen der Mobilitätseinschränkung

von ihren Einschränkungen die Teilhabe am öffentlichen Leben ohne besondere Erschwernisse zu ermöglichen.

Durch die neue Formulierung im PBefG kommt dem Thema Barrierefreiheit eine besondere Bedeutung im Rahmen der Nahverkehrsplanung zu. Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen soll bis zum genannten Zeitpunkt im Jahr 2022 das gesamte ÖPNV-Angebot, entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne

besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein.

Im SPNV wird in den nächsten Jahren eine nahezu vollständige Barrierefreiheit erreicht. Abbildung 17 gibt einen Überblick über die aktuelle Situation sowie den Zielzustand hinsichtlich der Stationen und Fahrzeuge. Mit Ausnahme der Station Neckarzimmern sind bereits alle Bahnsteige auf die (zukünftige) Einstiegshöhe der Fahrzeuge ausgerichtet.⁸

Im Busverkehr werden im Zuge der anstehenden Neuausschreibung der Linienbündel im Neckar-Odenwald-Kreis nach und nach Fahrzeuge gefordert, die den Belangen der Barrierefreiheit entsprechen. Standard sind Niederflurfahrzeuge mit Mehrzweckfläche, Haltestellenansage und optischer Haltestellenanzeige. Durch Kneeling und Klapprampen kann ein Großteil der Rollstuhlfahrer den ÖPNV flächendeckend nutzen. Die Festlegung des Fahrzeugstandards erfolgt im VRN verbundweit über den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Abweichende Standards sind nur für Fahrten zulässig, die auf die besonderen Belange des Ausbildungsverkehrs ausgelegt sind und daher auch nur an Schultagen verkehren. In den Fahrplanmedien (Aushangfahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Fahrplanbücher) ist eine verlässliche Kennzeichnung aller mit Niederflurfahrzeugen durchgeführten Fahrten notwendig.

Im Rahmen der Ausschreibungen und Verkehrsverträge ist darauf hinzuwirken, dass bei den Verkehrsunternehmen regelmäßige Schulungen für die Fahrdienstmitarbeiter durchgeführt werden. Durch solche Schulungen und eine praktische Selbsterfahrung können Berührungsängste abgebaut und ein höheres Maß an Verständnis und Hilfsbereitschaft gegenüber mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen erzielt werden.

⁸ Bedingt durch die Bedienung durch S-Bahn- und Stadtbahnfahrzeuge kommt es jedoch zu unterschiedlichen Einstiegshöhen.

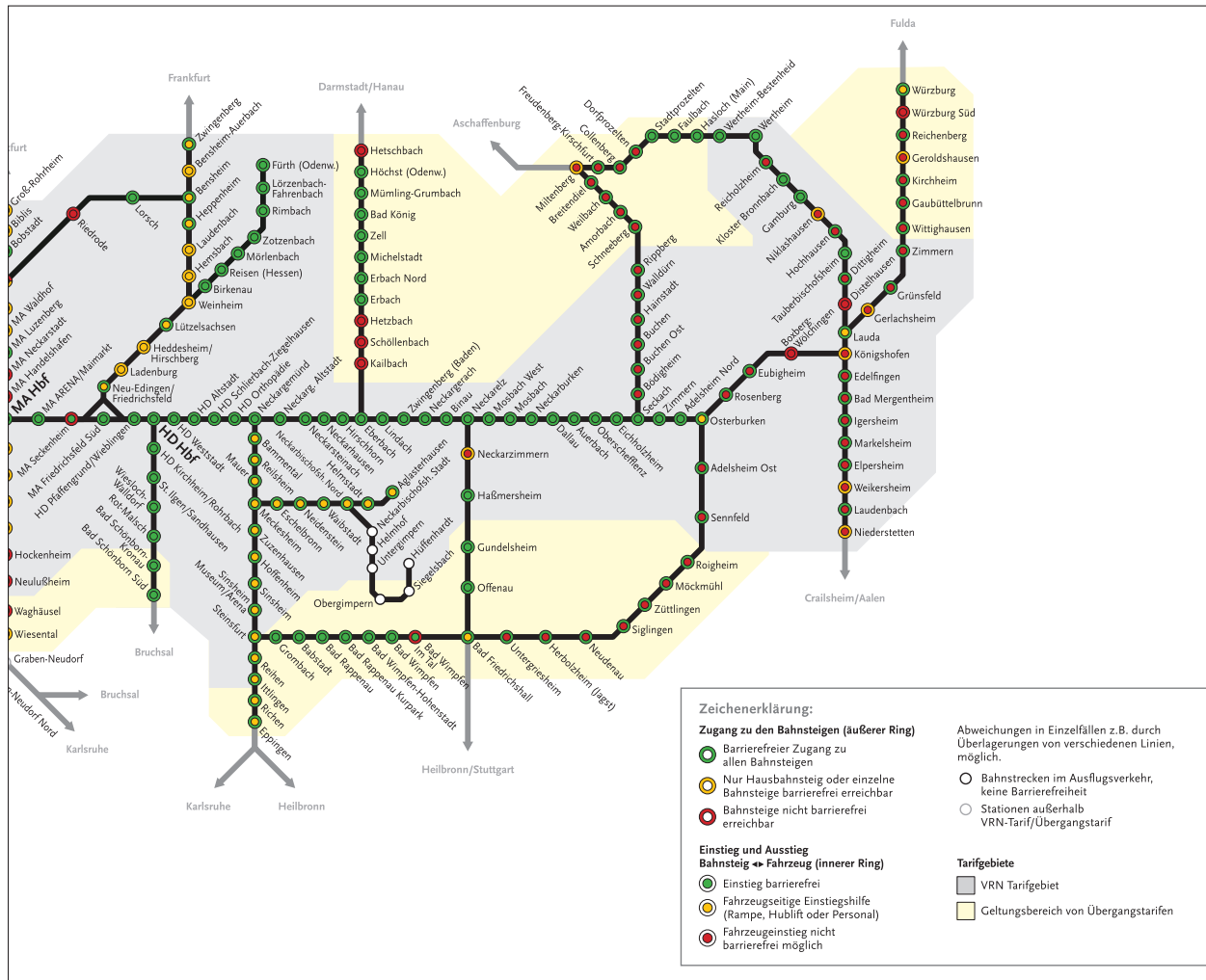


Abbildung 17: Barrierefreiheit im SPNV

Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Dies bedeutet, dass neben der Haltestelleninfrastruktur und der Fahrzeugflotte auch die Information vor und während der Fahrt barrierefrei gestaltet werden muss. Der VRN verfügt über eine eigens gestaltete Fahrplanauskunft für Sehbehinderte. Des Weiteren besteht eine rund um die Uhr besetzte telefonische Fahrplanauskunft. Die wichtigsten Haltestellen im Schienen- und Busnetz sind mit optischen und akustischen Fahrgastinformationsanlagen auszustatten. Dieses „Zwei-Sinne-Prinzip“ ist auch in den Fahrzeugen fortzuführen.

Zuständig für die Infrastruktur – also auch die Bushaltestellen, deren Betrieb und Unterhaltung – sind in der Regel die Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger. Die Nahverkehrspläne treffen daher keine Aussagen, wie eine barrierefreie Haltestelle konkret auszusehen hat. Der VRN hat als Unterstützung für die Umsetzung von Barrierefreiheit die Broschüre „Barrierefreie Bushaltestellen – Empfehlungen für Aus- und Umbau im Verkehrsverbund Rhein-Neckar“ erarbeitet. Hier sind die vielfältigen, umfangreichen und teils widersprüchlichen Regelwerke praxisnah und komprimiert zusammengefasst.

Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei gestaltet sind. Ebenso ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

5. Angebotskonzeption

Die zu Beginn genannte Passage des PBefG kennt verschiedene Ausnahmetatbestände. Eine barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle erweist sich nur dann als zweckmäßig, wenn auch das Haltestellenumfeld barrierefrei gestaltet ist bzw. überhaupt barrierefrei gestaltet werden kann. Dies kann in vielen alten Ortskernen mit historisch gewachsener Straßenstruktur nicht immer gewährleistet werden. Ebenso lässt sich in den Flusstälern bei steilen Hanglagen oftmals keine barrierefreie Umgebung herstellen. Eine weitere Ausnahme besteht, wenn die Infrastruktur in Einzelfällen aus technischen Gründen nicht barrierefrei gestaltet werden kann.

Der Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger – und damit zuständig für die Erstellung des Nahverkehrsplans – verfügt über keine rechtliche Handhabe, die Kommunen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen zu verpflichten. Aus Sicht des Neckar-Odenwald-Kreises soll im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans die vollständige Barrierefreiheit der Verknüpfungspunkte erreicht werden. Zudem wird die Einrichtung mindestens einer barrierefreien Haltestelle je Ort(steil) angestrebt.

Das im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne aufgebaute Haltestellenkataster ist dauerhaft zu pflegen und kann dadurch unter anderem als Kontrollinstrument hinsichtlich des Fortschritts beim barrierefreien Ausbau genutzt werden. Der Neckar-Odenwald-Kreis ist auch hier auf die Unterstützung der Städte und Gemeinden und eine zeitnahe Meldung von Veränderungen an den Haltestellen angewiesen.

Die Vorgehensweise, um die angestrebte Barrierefreiheit zu erreichen, zeigt Abbildung 18.

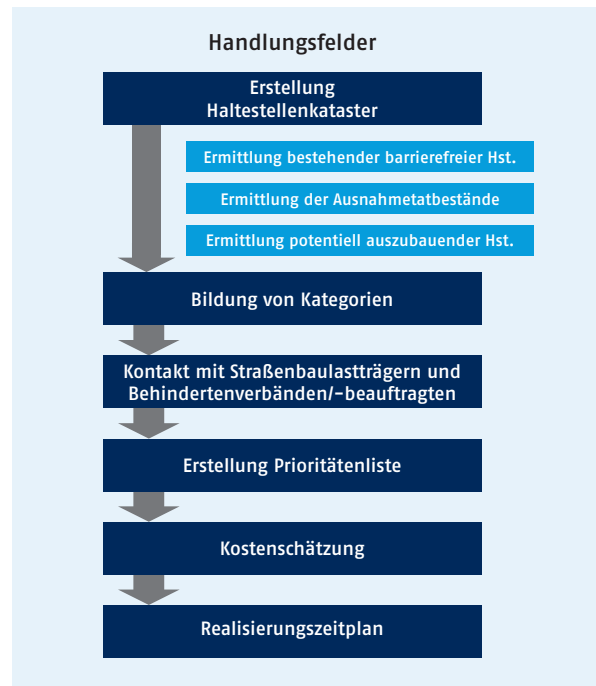


Abbildung 18: Handlungsfeld Barrierefreiheit der Haltestellen

Mit dieser Vorgehensweise vollzieht der Neckar-Odenwald-Kreis einen wichtigen Schritt in Richtung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV. Auch in Zukunft werden jedoch Bereiche innerhalb des Kreisgebietes verbleiben, in denen eine vollständige Barrierefreiheit aus topografischen / technischen (z.B. Haltestellen in eng bebauten Ortskernen) oder organisatorischen Gründen (z.B. Ruftaxiangebot) nicht erzielbar ist.

Unabhängig davon müssen die Straßenbaulastträger bei allen baulichen Maßnahmen die allgemein geltenden Regeln der Technik sowie die Vorgaben zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsräumen und -anlagen anwenden. Alle 491 Bushaltestellen im Neckar-Odenwald-Kreis wurden vom Landratsamt in einem Haltestellenkataster erfasst. Abbildung 19 zeigt die Bordsteinhöhen an den Bussteigen. Ein taktiles Leitsystem ist heute nur an einzelnen Haltestellen vorhanden.

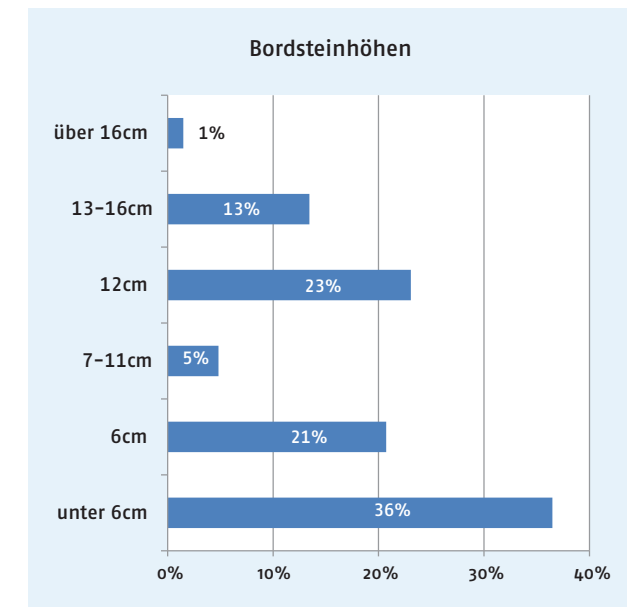


Abbildung 19: Bordsteinhöhen an den Bushaltestellen

Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgte eine Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. In die Kategorisierung flossen die Parameter Nachfrage, Lage im Ort, Netzhierarchie, Umsteigemöglichkeiten sowie relevante Einrichtungen im Umkreis ein. Ergebnis der Haltestellenkategorisierung sind vier Kategorien:

- ▶ Kategorie A: Ausbau zwingend erforderlich
- ▶ Kategorie B: Ausbau notwendig
- ▶ Kategorie C: Ausbau nachrangig
- ▶ Kategorie D: kein Ausbau (begründete Ausnahme im NVP)

Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgte die Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus in Abstimmung mit der jeweiligen Gemeinde. In Abbildung 20 ist der Anteil der Haltestellen in den einzelnen Kategorien dargestellt.

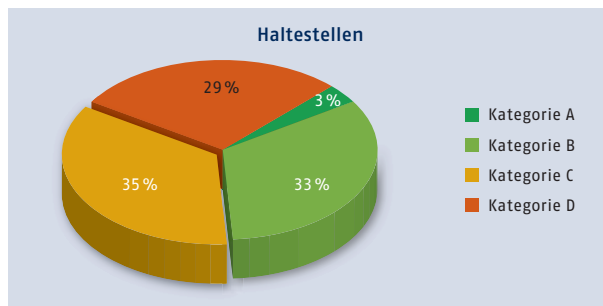


Abbildung 20: Anzahl der Haltestellen je Kategorie im Neckar-Odenwald-Kreis

Die Prioritäten wurden mit einem groben Zeitplan (Abbildung 21) hinterlegt.

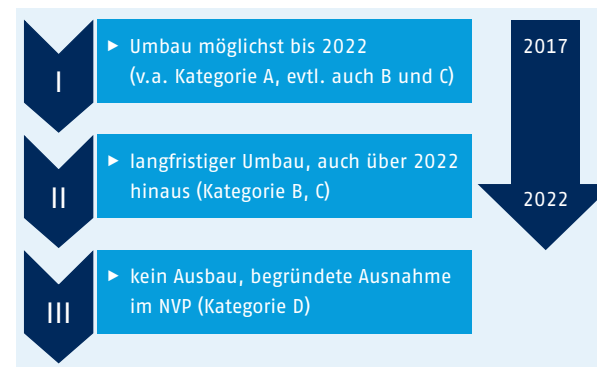


Abbildung 21: Haltestellenpriorisierung

Die Ergebnisse der Priorisierung und die Festlegung der Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau sind in den folgenden Tabellen nach Gemeinden und Prioritäten differenziert für die einzelnen Haltestellen dargestellt.⁹ Nicht alle Gemeinden haben zu der vom Kreis vorgeschlagenen Priorisierung Stellung genommen.

Zunächst sind die Haltestellen der Priorität I aufgeführt, die vorrangig – bis 2022 – barrierefrei ausgebaut werden sollen.

⁹ Das komplette Haltestellenkataster liegt dem NVP auf CD bei.

5. Angebotskonzeption



Gemeinde	Priorität I – Ausbau bis 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Adelsheim	Adelsheim, Jakobskirche		B
Aglasterhausen	Aglasterhausen, Bahnhof	2	A
	Aglasterhausen, Bott		B
	Aglasterhausen, Helmstadter Straße		B
	Aglasterhausen, Sparkasse		B
	Breitenbronn (Baden), Am Dorfplatz		B
	Daudenzell, Ort		B
	Michelbach b. Mosbach, Adler		B
Billigheim	Allfeld, Ort		B
	Billigheim (Baden), Kirche		B
	Billigheim (Baden), Rathaus		B
	Katzental, Ort		B
	Sulzbach (Billigheim), Hirsch		C
Binau	Waldmühlbach, Rathaus		B
	Binau, Bahnhof		A
Binau	Binau, Gasthaus Sonneneck		B
	Binau, Gasthaus Sonneneck		A
Buchen	Buchen (Odenwald), Bahnhof		A
	Buchen (Odenwald), Friedhof		C
	Buchen (Odenwald), Schulzentrum		C
	Hainstadt (Baden), Ort		C
	Hattungen (Odenwald), Ort		B
Fahrenbach	Fahrenbach (Baden), Grüner Baum		B
	Roben, Hirsch		B
	Trienz, Linde		B
Hardheim	Bretzingen, Ort	2	B
	Erfeld, Ort		B
	Gerichtstetten, Ort		B
	Hardheim, Abzw. Bretzingen		B
	Hardheim, Post		B
	Schweinberg (Baden), Rathaus		B
Haßmersheim	Haßmersheim, Ort		B
	Hochhausen (Neckar), Ort		B
	Neckarmühlbach, Ort		B
Höpfingen	Höpfingen, Heidlein		B
	Höpfingen, Rathaus		B
	Höpfingen, Ziegelei		B
	Waldstetten (Höpf.), Post		C
Hüffenhardt	Hüffenhardt, Evangelische Kirche		B
	Hüffenhardt, Ortsmitte B		B
	Kälbartshausen, Rathaus		C
Limbach	Balsbach, Kloster	1 2	C
	Heidersbach, Ort		B
	Krumbach (b. Mosbach), Sportplatz		B
	Laudenberg, Wilder Mann		B
	Limbach (Baden), Schule		B
	Scheringen, Ort		C
	Wagenschwend, Balsbacherstraße		C
	Wagenschwend, Balsbacherstraße		C

Gemeinde	Priorität I – Ausbau bis 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Mosbach	Bergfeld bei Mosbach, Kirche	1	B
	Lohrbach (Mosbach), Ortsmitte 1		C
	Mosbach (Baden), Bahnhof Bleichstraße		A
	Mosbach (Baden), Bahnhof Gartenweg		A
	Mosbach (Baden), Bahnhof Käfertörle	1	A
	Mosbach (Baden), Busbahnhof		A
	Mosbach (Baden), Friedhof		A
	Mosbach (Baden), Gewerbeschule		B
	Mosbach (Baden), Heinrich-Heine-Str.	1	B
	Mosbach (Baden), Johannes-Diakonie		A
	Mosbach (Baden), Krankenhaus		A
	Mosbach (Baden), Polizei		B
	Mosbach (Baden), Sulzbacher Straße	2	B
	Mosbach (Baden), Technisches Rathaus		B
	Neckarelz, Bahnhof		A
	Neckarelz, Bama		B
	Neckarelz, Hammer	1	B
	Neckarelz, Lindengasse		B
	Neckarelz, Neckar-Odenwald-Zentrum		B
	Neckarelz, Tannenhof		B
Mudau	Neckarelz, Unterführung	1	B
	Waldstadt (Mosbach), Gasthaus		B
	Waldstadt (Mosbach), Kindergarten		B
	Waldstadt (Mosb.), Konrad-Adenauer-Str.		B
	Waldstadt (Mosbach), Tarunstraße		B
	Langenelz, Ort		B
	Mudau, Bahnhof		B
	Mudau, Rathaus		A
	Scheidental, Ort		B
	Schloßau (Baden), Ort		B
Neckargerach	Waldauerbach, Ort		B
	Guttenbach, Ort C		C
	Neckargerach, Bahnhof		A
Neunkirchen	Neckarkatzenbach, Wendeplatz		C
	Neunkirchen (Mosbach), Ludwigstraße		B
Obrigheim	Asbach (Obrigheim), Schule		B
	Mörtelstein, Mitte		B
	Obrigheim (Neckar), Im Luss		B
	Obrigheim (Neckar), Im Trieb		B
	Obrigheim (Neckar), Im Valtert		B
	Obrigheim (Neckar), Neckarbrücke		B
	Obrigheim (Neckar), Ortsein-/Ausgang		B
	Obrigheim (Neckar), Weißer Stein		B
	Obrigheim (Neckar), Weißer Stein		B
Osterburken	Bofsheim, Ort		B
	Osterburken, Alte Schule		B
	Osterburken, Rathaus		B
	Schlierstadt, Ort		B
	Schlierstadt, Ort		B

Gemeinde	Priorität I – Ausbau bis 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Ravenstein	Ballenberg, Ort		B
	Erlenbach (Ravenst.), Ort/Rathaus		B
	Hüngheim, Ort		B
	Merchingen/Baden, Ort		B
	Oberwittstadt, Ort		B
	Unterwittstadt, Ort		B
Rosenberg	Rosenberg (Odenwald), Brücke		B
	Rosenberg (Odenwald), Postamt		B
	Sindolsheim, Ort		B
Schefflenz	Mittelschefflenz, Ort		B
	Oberschefflenz, Bahnhof		B
	Unterschefflenz, Ort		B
Schwarzach	Oberschwarzach (Bdn), Oberschwarzach		B
	Schwarzacherhof, Schwarzacher-Hof		B
	Unterschwarzach Odw, Marktplatz		B
Seckach	Großholzheim, Milchhaus a.W.		B
	Seckach, Bahnhof		A
Waldbrunn	Mülben, Waldbrunner Hof		B
	Strümpfelbrunn, Kurgarten		A
	Waldkatzenbach, Ort		B
	Weisbach (Odw), Ort		C
Walldürn	Altheim (Bauland), Pfarrer-Hauser-Platz		B
	Gottersdorf (Bad.), Ort/Freilandmuseum		B
	Walldürn, Bahnhof		A
	Walldürn, Gewerbeg. Spangel		C
	Walldürn, St. Marien		B

Die Haltestellen der Priorität II werden ab 2022 barrierefrei ausgebaut. Als Gründe für den zeitlichen Verzug gegenüber der gesetzlichen Frist sind planerische bzw. städtebauliche Entwicklungen, zeitliche Kapazitäten, aber auch die finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte zu berücksichtigen. Der Ausbau erfolgt in der Verantwortung der jeweiligen Städte und Gemeinden.

Tabelle 12: Haltestellen der Priorität I

5. Angebotskonzeption

Gemeinde	Priorität II – Ausbau ab 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Adelsheim	Adelsheim, Abzw. Leibenstadter Straße		B
	Adelsheim, Baron-Carl-Straße		B
	Adelsheim, Nordbahnhof		C
	Adelsheim, Untere Austraße		B
	Sennfeld (Baden), Rathausplatz		B
Aglasterhausen	Aglasterhausen, Grundschule		C
	Aglasterhausen, Mosbacher Straße	1	C
	Aglasterhausen, Oberes Tal	2	C
	Breitenbronn (Baden), Am Dorfplatz	1	B
	Breitenbronn (Baden), Ort	2	B
	Michelbach b Mosbach, Seniorenheim		C
Billigheim	Allfeld, Assulzerstraße		B
	Billigheim (Baden), Quellberg		B
	Billigheim (Baden), Rittwiese		C
	Sulzbach (Billigh.), Kindergarten		B
	Sulzbach (Billigh.), Sporthalle		C
	Sulzbach (Billigh.), Unterdorf		B
	Waldmühlbach, Raiffeisen		B
Binau	Binau, Österling		B
	Binau, Reichenbucher Straße		B
	Binau, Schule		B
	Binau, Siedlung		B
Buchen	Buchen (Odenwald), Am Nahholz		C
	Buchen (Odenwald), Am Ring		B
	Buchen (Odenwald), Berliner Straße		C
	Buchen (Odenwald), Eberstadter Straße		C
	Buchen (Odenwald), E-Center/OBI		C
	Buchen (Odenwald), Einhardtstraße		C
	Buchen (Odenwald), Evangelische Kirche		B
	Buchen (Odenwald), F.-X.-Schmerbeck-Str.		C
	Buchen (Odenwald), Hainsterbach		C
	Buchen (Odenwald), Hollerbacher Straße		B
	Buchen (Odenwald), Industriestraße		C
	Buchen (Odenwald), Konrad-Adenauer-Str.		C
	Buchen (Odenwald), Krankenhaus		C
	Buchen (Odenwald), Löserweg		C
	Buchen (Odenwald), Morrebrücke		B
	Buchen (Odenwald), Nelkenweg		C
	Buchen (Odenwald), Potsdamer Straße		B
	Buchen (Odenwald), Reichsadler		C
	Buchen (Odenwald), Stadion		B
	Buchen (Odenwald), Von-Leiningen-Straße		B
	Buchen (Odenwald), Zum Kleinen Roth		C
	Eberstadt (Baden), Tropfsteinhöhle		B
	Einbach (Odenw), Ort		B
	Götzingen, Ort		B
	Hainstadt (Baden), Talstraße		C
	Hainstadt, Schule		C
	Hettigenbeuern, Ort		C
	Hettingen (Odenw), Abzw. Schule		C
	Hettingen (Odenw), Sportplatz		C

Gemeinde	Priorität II – Ausbau ab 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Buchen (Fortsetzung)	Hollerbach (Odenw), Feuerwehr		B
	Oberneudorf, Ort		B
	Unterneudorf (Odenw), Ort		C
	Waldhausen (Odenw), Waldhausen		B
Elztal	Dallau, Bahnhof		B
	Dallau, Industriegebiet		C
	Dallau, Mitte		B
	Neckarburken, Ort		B
	Rittersbach (Odenw), Ort		B
Fahrenbach	Fahrenbach (Baden), Apotheke		B
	Fahrenbach (Baden), Friedhof		B
	Robern, Kirche		C
	Robern, Sägewerk		C
	Trienz, Am Denkmal		B
Hardheim	Trienz, Bahnhof		C
	Hardheim, Bretzinger Straße		C
Haßmersheim	Schweinberg (Baden), Ost		C
	Haßmersheim, Friedhof		B
	Haßmersheim, Lessingstraße		B
	Haßmersheim, Spielplatz		B
Höpfingen	Neckarmühlbach, Wilhelm-Hauff-Straße		B
	Waldstetten (Höpf.), Bauersiedlung		C
Hüffenhardt	Hüffenhardt, Gewerbegebiet		C
Mosbach	Bergfeld b Mosbach, Braukmann		C
	Bergfeld b Mosbach, Hardhof		C
	Bergfeld b Mosbach, Höhenweg	2	B
	Bergfeld b Mosbach, Siedlung		C
	Diedesheim, Hamberg		C
	Diedesheim, Maschinenfabrik		C
	Diedesheim, Oberer Herrenweg	1	C
	Diedesheim, Schreckhof		C
	Diedesheim, Schule		C
	Diedesheim, Zentrum		B
	Lohrbach (Mosbach), Dorfwiesen		B
	Lohrbach (Mosbach), Panoramaweg		C
	Lohrbach (Mosbach), Schule	1	B
	Lohrbach (Mosbach), Schule	2	C
	Masseldorn, Berg		C
	Masseldorn, Denkmal		C
	Masseldorn, Donauschwabenstraße		C
	Masseldorn, Mitte		C
	Masseldorn, Sportplatz		C
	Masseldorn, Symmionstraße		C
	Masseldorn, Tal		C
	Masseldorn, Zwerrenberg		C
	Mosbach (Baden), Alte Bergsteige		B
	Mosbach (Baden), Alte Mälzerei		C
	Mosbach (Baden), Am Wäldchen		C
	Mosbach (Baden), Duale Hochschule		C

Gemeinde	Priorität II – Ausbau ab 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Mosbach (Fortsetzung)	Mosbach (Baden), Eduard-Mörike-Weg		C
	Mosbach (Baden), Forststraße	2	C
	Mosbach (Baden), Franz-Roser-Platz		C
	Mosbach (Baden), Friedrich-Hölderlin-Str.		C
	Mosbach (Baden), Gymnasium		C
	Mosbach (Baden), Hardbergschule		C
	Mosbach (Baden), Heinrich-Heine-Straße		C
	Mosbach (Baden), Henschelberg		C
	Mosbach (Baden), Katzenhorn		C
	Mosbach (Baden), Knopfweg		C
	Mosbach (Baden), Landratsamt		C
	Mosbach (Baden), Moschee		C
	Mosbach (Baden), Obertorzentrum		C
	Mosbach (Baden), Pirminstraße		C
	Mosbach (Baden), Schlachthof		C
	Mosbach (Baden), Schorre		B
	Mosbach (Baden), Telekom		C
	Mosbach (Baden), Unterer Hardbergweg	2	C
	Mosbach (Baden), Westbahnhof	2	B
	Mosbach (Baden), Wilhelm-Schwarz-Straße		C
	Neckarelz, Am Waldhauer		C
	Neckarelz, Bahnhof		B
	Neckarelz, Bama		B
	Neckarelz, Einkaufszentrum		C
	Neckarelz, Elzbrücke		B
	Neckarelz, Friedhof		C
	Neckarelz, Goethestraße		C
	Neckarelz, Heilbronner Straße		C
	Neckarelz, Heinrichsburg		C
	Neckarelz, Im Burgstädtle		C
	Neckarelz, Im Weißen Feld		C
	Neckarelz, Kaserne		C
	Neckarelz, Kastanienweg		C
	Neckarelz, Marktplatz		C
	Neckarelz, Pattbergschule		B
	Neckarelz, Schützenhaus		C
	Neckarelz, Waldsteige Kreisel		C
	Neckarelz, Waldsteige Schule		C
	Reichenbuch (Baden), Kirchenstraße		C
	Reichenbuch (Baden), Schulstraße		C
	Sattelbach (Baden), Bahnübergang		C
	Sattelbach (Baden), Hirsch	2	C
	Sattelbach (Baden), Lohrbacher Straße		C
	Sattelbach (Baden), Löwen		C
	Sattelbach (Baden), Salle		C
	Waldstadt (Mosbach), Gasthaus		B
	Waldstadt (Mosbach), Schwalbennest		B

Tabelle 13: Haltestellen der Priorität II

5. Angebotskonzeption



Fortsetzung Tabelle 13

Gemeinde	Priorität II – Ausbau ab 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Mudau	Donebach, Ort		C
	Langenelz, Ofenloch		B
	Mörschenhardt, Ort		C
	Mudau, Brückengut		C
	Mudau, Rumpfener Straße		C
	Mudau, Schule		C
	Reisenbach, Ort		C
	Rumpfen, Ort		C
	Steinbach, Ort		B
	Unterscheidental, Ort		C
Neckargerach	Guttenbach, Dreschhalle		C
	Guttenbach, Neckarkatzenbacher Straße		C
	Neckargerach, Marktplatz		B
Neunkirchen	Neunkirchen (Mosbach), Seniorenheim		B
Obrigheim	Asbach (Obrigheim), Große Gärten		B
	Asbach (Obrigheim), TECH-NO		C
	Mörtelstein, Berg		B
	Mörtelstein, Gunzenboden		C
	Obrigheim (Neckar), Gärtenfabrik		C
Osterburken	Osterburken, Abzw. Boschstraße		C
	Osterburken, Bahnhof		B
	Osterburken, Kirchberg-Kalkofen		B
	Osterburken, R I O		B
Rosenberg	Bronnacker, Ort		C
	Hirschlanden (Baden), Hirschlanden	1	B
	Sindolsheim, Luckengasse	1	C
Schefflenz	Mittelschefflenz, Alte Schule		C
	Mittelschefflenz, Pappelweg		B
	Oberschefflenz, Talstraße		B
	Unterschefflenz, Schule		C
Schwarzach	Unterschwarzach Odw, Wildpark		B
Seckach	Seckach, Jugenddorf Klinge		C
	Zimmern, Mühle		B
Waldbrunn	Mülben, Hohe Straße	1	C
	Oberdielbach, Abzw. Post		C
	Oberdielbach, Brandweiher	1	B
	Oberdielbach, Ort	1	C
	Oberdielbach, Volksbank		B
	Schollbrunn (Odenw), Ort	1	C
	Strümpfelbrunn, Friedhof		B
	Strümpfelbrunn, Katzenbuckel-Therme		B
	Strümpfelbrunn, Siedlung		B
	Waldkatzenbach, Feriendorf		B

Gemeinde	Priorität II – Ausbau ab 2022 Haltestelle	Steig	Kategorie
Walldürn	Altheim (Bauland), Kapelle		C
	Gerolzahn, Ort		C
	Glashofen (Walldürn), Ort		C
	Hornbach (Walldürn), Kleinhornbach		C
	Hornbach (Walldürn), Ort		C
	Kaltenbrunn (Baden), Ort		C
	Neusaß (Baden), Ort		C
	Reinhardsachsen, Madonnenländchen		C
	Reinhardsachsen, Ort		C
	Walldürn, Auerberg		C
	Walldürn, Basilika		C
	Walldürn, Dörrebrunnen		C
	Walldürn, Dr. Heinrich-Köhler-Straße		C
	Walldürn, Edeka Markt Tischler		C
	Walldürn, Firma Braun		C
	Walldürn, Friedhof		C
	Walldürn, Geriatriezentrum		C
	Walldürn, Grundschule		C
	Walldürn, Haus am Limes		C
	Walldürn, Hildenbrandstraße		C
	Walldürn, Jahnstraße		C
	Walldürn, Kino		C
	Walldürn, Konrad-Adenauer-Straße		C
	Walldürn, Maria Rast		C
	Walldürn, Marienkirche		C
	Walldürn, Montereau Allee		C
	Walldürn, Ostpreußenstraße		C
	Walldürn, Schlachthof		B
	Walldürn, Schönbornstraße		C
	Walldürn, Süd		C
	Walldürn, Volksbank		B
	Walldürn, Weißer Stein		C
	Walldürn, Wettersdorfer Straße		C
	Walldürn, ZG Raiffeisen		B
	Wettersdorf (Baden), Ort		B

Die Haltestellen der Priorität III werden nicht barrierefrei ausgebaut. In der folgenden Tabelle erfolgt hierzu eine Einzelfallbegründung.

Tabelle 13: Haltestellen der Priorität II

	Priorität III kein barrierefreier Ausbau	Steig	Kategorie	Begründung
Gemeinde	Haltestelle			
Adelsheim	Adelsheim, Damberger Hof Adelsheim, Lindengrund Adelsheim, Ost Adelsheim, Schulzentrum Adelsheim, Wemmershof Hergenstadt, Ort Leibensdtadt, Ort Sennfeld (Baden), Bahnhof Sennfeld (Baden), Korber Buckel		D D D D D D D D D D	periphere, nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr periphere, nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr nachfrageschwache Haltestelle mit ausschließlich Schulverkehr
Aglasterhausen	Aglasterhausen, Bauhof Aglasterhausen, Mosbacher Straße Aglasterhausen, Oberes Tal Breitenbronn (Baden), Sporthallenweg Daudenzell, Mühle Michelbach b Mosbach, Bollenberg Michelbach b Mosbach, Sonnenhalde	2 1 2 2	D D D D D D D	kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung kein Ausbau möglich – wegen fehlender baulicher Voraussetzung
Billigheim	Allfeld, Adler Billigheim (Baden), Aussiedlerhöfe Billigheim (Baden), Schlossplatz Billigheim (Baden), Schmelzenhof Billigheim (Baden), Schule Sulzbach (Billigh.), Aussiedlerhof Waldmühlbach, Schule		D D D D D D D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, nur Bedarfsverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Binau	Binau, Abzw. Bahnhof		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
Buchen	Bödigheim, Kirche Buchen (Odenwald), Abzw. Hainstadt Buchen (Odenwald), Am Bild Buchen (Odenwald), Hallenbad Buchen (Odenwald), Herderstraße Buchen (Odenwald), Kiga St. Elisabeth Buchen (Odenwald), Lidl Buchen (Odenwald), Schwimmbad Buchen (Odenwald), Siedlung Buchen (Odenwald), Siemensstraße Buchen (Odenwald), Stettiner Straße Buchen (Odenwald), Veilchenweg Buchen (Odenwald), Von-Kleist-Straße Buchen (Odenwald), Walldürmer Höhe Eberstadt (Baden), Möbel Gramlich Eberstadt (Baden), Rathaus Hainstadt (Baden), Ziegeleistraße Hettingen (Odenw), Am Blassenrain Hettingen (Odenw), Hühnerberg Hettingen (Odenw), Klosterhof Rinschheim, Ort Stürzenhardt, Ort		D C C C C C C D D D C C C C C B C B C C C C C C B C B C C	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (keine ausreichende Aufstellfläche) Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Umbau aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht möglich (Privatausfahrten, Aufstellfläche) Umbau aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich (Aufstellfläche, Gehwegtiefe, Überschneidung Radweg) Umbau aufgrund der örtlichen Platzverhältnisse nicht möglich (Aufstellfläche/ Kurvenbereich) Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Umbau aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich (Kurvenbereich) Umbau aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich (Aufstellfläche / Kurvenbereich) wird aufgegeben zugunsten von Ausbau Nelkenweg bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht möglich (Aufstellfläche / Kurvenbereich) Umbau aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich (Aufstellfläche) bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich (Gehwegbreite nicht ausreichend) bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich (keine ausreichende Aufstellfläche) Umbau aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht möglich (Aufstellfläche zu gering, Kurvenbereich) bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht möglich (Aufstellungsfläche / Kurvenbereich) bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Begebenheiten nicht möglich (Aufstellfläche / Kurvenbereich) Haltestelle kann entfallen, wenn die Haltestelle "im Ort" umgebaut wird Umbau aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich (Aufstellfläche / Kurven) Umbau aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich (Steifläche)

Tabelle 14: Haltestellen der Priorität III

5. Angebotskonzeption



Fortsetzung Tabelle 14

Gemeinde	Priorität III kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Steig	Kategorie	Begründung
Elztal	Auerbach (Bauland), Krone Auerbach (Bauland), Schule Dallau, Oberfeld Dallau, Schule Elztal, Abzw. Auerbach Muckental (Baden), Kindergarten Muckental (Baden), Lamm Neckarburken, Schule Rittersbach (Odenw), Schule		D D D D D D D D D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, nur Bedarfsverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Gefälle zu groß Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Gefälle zu groß, kurviger Bereich Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Schule geschlossen, wenig Fahrgäste
Fahrenbach	Fahrenbach (Baden), Schule Robern, Roberner See		D D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
Hardheim	Bretzingen, Friseur Bretzingen, Friseur Dornberg (Hardheim), Ort Erfeld, Mühle Gerichtstetten, Altes Milchhaus Gerichtstetten, Grundschule Hardheim, Kaserne Hardheim, Rote Au Hardheim, Schule Rüdentel, Ort Rütschdorf, Ort Vollmersdorf, Ort	1 2	D D D D D D D D D D D D C	Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen, nur Bedarfsverkehr Gehweg < 1,50 m und räumliche, Nähe zur Haltestelle "Post" Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Haßmersheim	Gundelsheim, Schleuse Haßmersheim, Hauptschule		D D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Höpfingen	Höpfingen, Schule Höpfingen, Siedlung Eckwald Höpfingen, Siedlung Fuchsloch Höpfingen, Siedlung Hohle Eiche Schlempertshof, Ort Waldstetten (Höpf.), Glöckle		D D D D D D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Hüffenhardt	Hüffenhardt, Hüttigsmühle Kälbertshausen, Rose		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Gefälle > 6 %
Limbach	Balsbach, Campingstraße Balsbach, Engel Balsbach, Kloster Heidersbach, Ort Krumbach (b Mosbach), Campingplatz Krumbach (b Mosbach), Engel Krumbach (b Mosbach), Kirche Laudenberg, Paradiesweg Laudenberg, Schule Limbach (Baden), Hirschberg Limbach (Baden), Kirche Limbach (Baden), Kirche	2 1 1 2 1 2	D D D D D D D D D D D D	Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m; Gefälle > 6 % Gehweg < 1,50 m Gefälle > 6 % Gehweg < 1,50 m Gefälle > 6 % Gefälle > 6 % Gehweg < 1,50 m Öffentl. Parkplatz dahinter

Tabelle 14: Haltestellen der Priorität III

5. Angebotskonzeption

Fortsetzung Tabelle 14

Gemeinde	Priorität III kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Steig	Kategorie	Begründung
Limbach (Fortsetzung)	Limbach (Baden), Laudenbergstraße Limbach (Baden), Laudenbergstraße Oberscheringen, Ort Wagenschwend, Grüner Baum Wagenschwend, Linde Wagenschwend, Linde	1 2 1 1 1 2	D D D D D D	Gefälle > 6 % Gefälle > 6 %, Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m nur 7 m, Gehweg < 1,50 m Gehweg < 1,50 m
Mosbach	Bergfeld bei Mosbach, Höhenweg Diedesheim, Kindergarten Diedesheim, Oberer Herrenweg Diedesheim, Schifferdecker Lohrbach (Mosbach), Flugplatz Lohrbach (Mosbach), Mühle Lohrbach (Mosbach), Ortsmitte Masseldorn, Böhmerwaldstraße Masseldorn, Müller-Guttenbrunn-Schule Mosbach (Baden), Alter Steinbruch Mosbach (Baden), Am Wäldchen Mosbach (Baden), Forststraße Mosbach (Baden), Franz-Roser-Platz Mosbach (Baden), Hasbachtal Mosbach (Baden), Michelherd Neckarelz, Lindengasse Neckarelz, Milbe Nüstenbach, Wendeplatte	1 1 2 2 1 2 2 1 1	D D D D D D D D D D D D D D D D D D D	zu geringe Gehwegbreite starkes Gefälle geringe Gehwegbreite, Hochbord aber vorhanden ganz geringes Fahrgastaufkommen ganz geringes Fahrgastaufkommen Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Grundstückseinfahrten starkes Gefälle überwiegend Schülerverkehr Grundstückszufahrten wird nicht bedient starkes Gefälle Zufahrt zu Stellplätzen Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Zufahrt zu Stellplätzen kein Ausbau möglich kein Ausbau möglich
Mudau	Steinbach, Unterdorf Ünglert, Ort		D D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Neckargerach	Guttenbach, Schleuse Guttenbach, Schule Lauerskreuz, Ort		D D D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Neckarzimmern	Neckarzimmern, Kirche Neckarzimmern, Rathaus Neckarzimmern, Schleuse Neckarzimmern, Steinbach		D D D D	nur noch Schulverkehr nur noch Schulverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung nur noch Schulverkehr
Neunkirchen	Neckarkatzenbach, Ortsmitte Neckarkatzenbach, Ortsmitte Neunkirchen (Mosbach), Marktplatz Neunkirchen (Mosbach), Siedlung	1 2 2	D D D D	fehlende bauliche Voraussetzung, Gefälle >6%, fehlende Gehwegtiefe fehlende bauliche Voraussetzung Grundstückszufahrten Sehr geringes Fahrgastaufkommen, nur Bedarfsverkehr fehlende bauliche Voraussetzung, Gefälle >6%, Einmündungsbereich
Obrigheim	Obrigheim (Neckar), Grund-/Hauptschule Obrigheim (Neckar), Kirnstetterstraße Obrigheim (Neckar), Realschule		D D D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Osterburken	Bofsheim, Sonderschule Bofsheim, Steg Hemsbach (Bauland), Am Eber Hemsbach (Bauland), Ort		D D D D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr zu eng für Ausbau Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr

Tabelle 14: Haltestellen der Priorität III

5. Angebotskonzeption

Fortsetzung Tabelle 14

Gemeinde	Priorität III kein barrierefreier Ausbau Haltestelle	Steig	Kategorie	Begründung
Osterburken (Fortsetzung)	Osterburken, Adventon		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
	Osterburken, Alte Römerstraße		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
	Osterburken, GTO		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Osterburken, Hauptschule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Schlierstadt, Seligent. Hof		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
Ravenstein	Dörrnhof, Abzw. Dörrnhof		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Schollhof, Ort		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Schöntal, Hopfengarten Abzweig		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Rosenberg	Hirschlanden (Baden), Hirschlanden	2	D	fehlende bauliche Voraussetzungen
	Mettelheim, Ort		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Rosenberg (Odenwald), Abzw. Bronnacker		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
	Rosenberg (Odenwald), Firma Getrag	2	D	fehlende bauliche Voraussetzungen
	Sindolsheim, Luckengasse	2	D	fehlende bauliche Voraussetzungen
Schefflenz	Kleineicholzheim, Ort		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Oberschefflenz, Kirche		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Seckach	Großeicholzheim, Bannholzsied.		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
	Seckach, Bauernsiedlung Neudenaier Weg		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Seckach, Eicholzheimer Straße		D	wenig frequentiert, 2 Fahrten/Werktag
	Seckach, Schule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Seckach, Waidachshof		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Zimmern, Bauernsiedlung		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Zimmern, Schule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
Seckach	Mülben, Hohe Straße	2	D	Ausbau lagebedingt nicht möglich
	Oberdielbach, Brandweiher	2	D	Ausbau lagebedingt nicht möglich
	Oberdielbach, Ort	2	D	Ausbau lagebedingt nicht möglich
	Oberdielbach, Saatzucht	2	D	wenig frequentiert
	Schollbrunn (Odenw), Mühle	1	D	Außenbereich
	Schollbrunn (Odenw), Ort	3	D	Steig 1 in 600m
	Strümpfelbrunn, Schule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Waldkatzenbach, Meisentalnsiedlung	1	D	Außenbereich
	Weisbach (Odw), Mosbacher Straße		D	kein Ausbau möglich
	Weisbach (Odw), Mühlenweg		D	kein Ausbau möglich
Walldürn	Hornbach (Walldürn), Linkenmühle		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, Lage außerhalb der Bebauung
	Rippberg, Schule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Walldürn, Frankenschule		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr
	Walldürn, Kaserne		D	Sehr geringes Fahrgastaufkommen außerhalb des Schülerverkehrs, nur Bedarfsverkehr
Zwingenberg	Zwingenberg (Baden), Anker		D	Nur Bedarfsbedienung im Schülerverkehr

Tabelle 14: Haltestellen der Priorität III

Auf Basis der Kategorisierung und Priorisierung ist in den nächsten Jahren mit folgendem Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit zu rechnen:

Maßnahme	Kosten	Anmerkungen
Priorität 1 (bis 2022)	117 (24%)	3,5 Mio. €
Priorität 2 (nach 2022)	215 (44%)	6,6 Mio. €
Priorität 3 (kein Ausbau)	159 (32%)	

Tabelle 15: Investitionsvolumen zur Herstellung der Barrierefreiheit (erste Abschätzung)

5.4. Verknüpfungspunkte

Immer weniger Menschen nutzen ausschließlich ein Verkehrsmittel für ihre Reisewege. Ein attraktiver ÖPNV setzt daher auf eine enge Vernetzung der Verkehrssysteme. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Verbindung zum Individualverkehr als Zubringer zum ÖPNV.

Täglich nutzen weit über 50.000 Kunden im VRN den eigenen PKW oder das Fahrrad für die Fahrt zu Umsteigepunkten, insbesondere zu den Haltestellen des SPNV-Netzes. P+R- sowie B+R-Anlagen stellen daher einen wesentlichen Baustein zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Diese intermodalen Schnittstellen tragen dazu bei, die Innenstädte von MIV-Verkehr zu entlasten und CO₂-Emissionen und Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. Das Fahrrad erweitert den räumlichen Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber der fußläufigen Erreichbarkeit um das bis zu Zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und zeitlich konkurrenzfähig ist. Eine weitere Erhöhung des Einzugsbereiches kann durch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht werden. Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden, da nur so der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann.^{10, 11}

Für die Nahmobilität gelten im Wesentlichen ähnliche Qualitätsanforderungen wie für P+R-Anlagen. Die Verknüpfungspunkte müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt. Ein entsprechendes Leitsystem zur Orientierung und die problemlose Auffindung der ÖPNV-Zugangsstellen auch für Ortsunkundige sind somit unabdingbar.

In wichtigen Knoten sollen optimierte und gesicherte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Die Umsteigewege sollen möglichst ohne Umwege und barrierefrei gestaltet werden. Darüber hinaus sind diese mit einem entsprechenden Leitsystem auszustatten.

An größeren Verknüpfungspunkten sind zudem dynamische Fahrgastinformationsanlagen vorzusehen, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen.

Wesentliche Verknüpfungspunkte

Im Folgenden sind die wesentlichen Verknüpfungspunkte im Neckar-Odenwald-Kreis aufgeführt:

- ▶ Mosbach-Neckarelz Bahnhof
- ▶ Osterburken Bahnhof
- ▶ Aglasterhausen Bahnhof

- ▶ Buchen Bahnhof mit Omnibusbahnhof
- ▶ Dallau Bahnhof
- ▶ Mosbach (Baden) mit Bushaltestellen Käfertörle und Bleichstraße
- ▶ Oberschefflenz Bahnhof
- ▶ Seckach Bahnhof
- ▶ Walldürn Bahnhof
- ▶ Hardheim Post
- ▶ Mosbach Busbahnhof
- ▶ Mosbach-Neckarelz Pattbergschule
- ▶ Mudau Rathaus
- ▶ Neunkirchen Marktplatz

Des Weiteren kommt auch den übrigen SPNV-Stationen eine entsprechende Bedeutung vor allem hinsichtlich der Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr zu.

¹⁰ Der Neckar-Odenwald-Kreis hat 2013 eine umfassende Radwegekonzeption vorgelegt. Diese nimmt Bezug auf die Planungen des Landes Baden-Württemberg (Fernradwege) und verbindet die zentralen Orte. Als ein wesentliches Ziel ist die Verknüpfung von Radwegen mit den Bahn- und Busnetzen benannt.

¹¹ Das Land Baden-Württemberg hat 2016 mit der RadSTRATEGIE und dem RadNETZ konzeptionelle und planerische Grundlagen geschaffen, die im Rahmen der Radverkehrsplanung der Landkreise zu berücksichtigen sind.

5. Angebotskonzeption

In der Stationsdatenbank Baden-Württemberg (<https://www.bwagt.de/ihr-nahverkehr/karten/stationsdatenbank/>) sind die SPNV-Halte hinsichtlich der (barrierefreien) Zugänglichkeit und der räumlichen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (Bushaltestellen, B+R- und P+R-Anlagen) dokumentiert.

P+R / B+R im Neckar-Odenwald-Kreis

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind die Voraussetzung dafür, dass die Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen und staufrei sowie pünktlich zu ihren Zielen gelangen können.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits vor dem Bau muss daher der Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen festgestellt werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden. Grundsätzlich ist das Stellplatzangebot am Bedarf zu orientieren, wobei auch zukünftige Entwicklungsperspektiven zu berücksichtigen sind. Der VRN hat daher in seinem Leitfaden „Parken am Bahnhof – Konzeption und Bedarfsermittlung bei P+R- und B+R-Anlagen“ qualitative Mindeststandards festgelegt.

Dieser Leitfaden ist als Grundlage zu verstehen und gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen.

Auf dieser Grundlage wurde 2016 das aktuelle P+R-/B+R-Angebot sowie die Nachfrage an den SPNV-Stationen im Neckar-Odenwald-Kreis erhoben und überprüft, an welchen Stationen ein weiterer Ausbaubedarf besteht. Die Ergebnisse sind in Tabelle 16 mit dem erhobenen maximalen Auslastungsgrad dargestellt.

Verknüpfungspunkt	P+R			B+R		
	Stellplätze		Wertung	Stellplätze		Wertung
	Angebot*	Auslastung*		Angebot*	Auslastung*	
Adelsheim-Nord	16	60%	P1	18	0%	B1
Adelsheim-Ost	67	15%	P3	20	5%	B3
Aglasterhausen	54	95%	P2	20	20%	B3
Auerbach bei Mosbach	20	25%	P3	14	5%	B3
Binau	35	50%	P1	0	5%	B1
Bödighheim	*)	*)	P1	6	-	B5
Buchen (Odenwald) Bf.	46	55%	P1	0	100%	B2
Buchen Ost	0	-	P4	20	-	B5
Dallau	40	35%	P1	14	0%	B1
Eicholzheim	22	45%	P1	0	50%	B3
Hainstadt	0	-	P5	26	-	B5
Haßmersheim	30	75%	P2	42	40%	B3
Mosbach - Neckarelz	352	30%	P1	46	35%	B1
Mosbach (Baden)	0	-	P5	8	45%	B2
Mosbach West	0	-	P5	10	50%	B2
Neckarburken	10	30%	P1	41	0%	B1
Neckargerach	35	50%	P1	0	0%	B3
Neckarzimmern	0	-	P5	0	-	B5
Osterburken	100	90%	P2	0	-	B5
Rippberg	0	-	P5	15	-	B5
Rosenberg	38	40%	P3	24	0%	B1
Schefflenz	39	55%	P1	20	25%	B3
Seckach	69	50%	P1	3	20%	B1
Sennfeld	8	25%	P1	54	0%	B1
Walldürn	25	60%	P1	0	30%	B3
Zimmern (Bauland)	0	-	P5	0	-	B5
Zwingenberg (Baden)	16	40%	P1	25	-	B5

*) im Prüfungszeitraum örtliche Baustelle am Bahnhof Bödighheim

Wertung P+R-Anlagen

P1	P+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P2	P+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
P3	P+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
P4	Keine P+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
P5	Keine P+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Wertung B+R-Anlagen

B1	B+R-Anlage vorhanden, kein weiterer Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
B2	B+R-Anlage vorhanden, potentiell weiterer Bedarf an Stellplätzen	Handlungsbedarf
B3	B+R-Anlage vorhanden, deutliche Kapazitätsreserven	kein Handlungsbedarf
B4	Keine B+R-Anlage vorhanden, kein Bedarf an Stellplätzen	bei Angebotsverbesserungen ggf. Handlungsbedarf
B5	Keine B+R-Anlage vorhanden, potentieller Bedarf an Stellplätzen	akuter Handlungsbedarf

Tabelle 16: P+R und B+R im Neckar-Odenwald-Kreis

Insgesamt acht B+R-Anlagen weisen eine gute Qualität und ausreichende Kapazitätsreserven auf (Kategorie B3). Entlang der S-Bahn-Strecken verfügen die meisten B+R-Anlagen über zeitgemäße Anlehnbügel und sind überdacht.

Acht der 27 Haltepunkte verfügen bislang nicht über Fahrradabstellmöglichkeiten (Kategorie B5). Hier besteht Handlungsbedarf.

In Buchen gibt es sechs Fahrradboxen, die über die Stadtverwaltung angemietet werden können, aber keine weiteren (spontan nutzbaren) Abstellmöglichkeiten. Hier sind die Kapazitäten auszuweiten (Kategorie B2). In dieser Kategorie sind auch Mosbach und Mosbach West, die über gute und gut ausgelastete B+R-Anlagen verfügen. Teilweise sind zwar Abstellanlagen in ausreichender Zahl vorhanden, jene entsprechen aber nicht den Anforderungen an eine funktionale und attraktive B+R-Anlage (s. Tabelle 17).

Insgesamt vier P+R-Anlagen weisen eine gute Qualität und ausreichende Kapazitätsreserven auf (Kategorie P3). Auch an den insgesamt 12 Stationen der Kategorie P1 und P4 besteht ein derzeit ausreichendes Angebot. Jedoch empfiehlt sich für diese Stationen insbesondere im Zuge von Angebotsverbesserungen im SPNV in den nächsten Jahren eine detaillierte Bedarfsermittlung und gegebenenfalls Planungen zur Erweiterung der bestehenden Anlagen vorzunehmen.

An sechs Haltepunkten fehlen P+R Möglichkeiten (Kategorie P5). Zum Teil sind Flächen vorhanden, die für P+R genutzt werden, so z.B. die alte Ladestraße am Bahnhof Neckarzimmern. In Aglasterhausen und Osterburken liegt die Auslastung der vorhandenen Anlagen über 90%, in Haßmersheim über 70%. An diesen Stationen wäre ein weiterer Bedarf zur Einrichtung beziehungsweise Erweiterung der P+R-Anlagen zu prüfen.

Darüber hinaus besteht an zahlreichen Stationen Handlungsbedarf hinsichtlich der Beschilderung aus dem öffentlichen Wegenetz.

Um die B+R-Nutzung zu erhöhen, sollen sichere Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Mit Pedelecs können die Einzugsbereiche der Stationen auch in hügeliger Landschaft deutlich erweitert werden.

Zuwegung Fußverkehr

Ein großer Teil der Fahrgäste des ÖPNV gelangt zu Fuß zu ihrer Einstiegshaltestelle bzw. zu ihrem eigentlichen Ziel. Auch wenn diese Zugangsform einfach erscheinen mag, stellt gerade der Fußverkehr relativ hohe Anforderungen an die Ausgestaltung und Qualität des Wegenetzes.

Fußgänger sind sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zusätzlich zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher möglichst vermieden. Außerdem müssen die Wege im Umfeld von Verknüpfungspunkten so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußgängerströme sicher aufgenommen werden können. Ebenfalls wichtig ist es, auch die Wege innerhalb der Verknüpfungspunkte in die Betrachtung mit einzubeziehen, da Verknüpfungspunkte sowohl Quelle als auch Ziel von Fußwegen sind. Hier muss eine schnelle und sichere Orientierung gewährleistet werden.

Die Wege für Fußgänger müssen demnach folgende Ansprüche erfüllen:

- ▶ direkt
- ▶ überschaubar
- ▶ attraktiv
- ▶ sicher
- ▶ barrierefrei

Zuwegung Radverkehr

Wie der Fußverkehr stellt auch der Radverkehr vielfältige Anforderungen an eine attraktive Wegeführung. Diese soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen.

Unter Berücksichtigung der Topographie und möglichst geringer Umwege sollte den Radfahrerinnen und Radfahrern, unterstützt durch eine geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt auf geeigneten Radverkehrsanlagen oder durch Tempo-30-Zonen angeboten werden. Im Nahbereich des Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geleitet werden.

Anforderungen an P+R-/B+R-Anlagen	
P+R	B+R
bedarfsgerechte Kapazitäten	
möglichst kurze Fußwege zum Gleis (< 100 m)	
ausreichende Beleuchtung	
gut sichtbare Wegweisung aus dem öffentlichen Straßenraum	
regelmäßige Wartung und Reinigung	
Berücksichtigung der Anforderungen der Barrierefreiheit	Gute Einsehbarkeit der Anlage
markierte Stellplätze	Überdachung sowie rahmenanschließbare Fahrradständer als Standard
übersichtliche Verkehrsführung der Anlage	Fahrradboxen/Sammelschließanlagen (zwingend erforderlich bei mehr als 50 Stellplätzen)
möglichst geringe Behinderung des Verkehrsflusses in den Zufahrtsstraßen	ausreichende Dimensionierung der Stellplätze (Eignung auch für Räder mit Einkaufskörben, Kindersitzen, o.ä.)
	möglichst direkte Lage an den Bahnsteigen

Tabelle 17: Anforderungen an P+R- und B+R-Anlagen

5. Angebotskonzeption

5.5. Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement zielt auf eine nachhaltig positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des individuellen Verkehrsverhaltens ab. Es konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern. Insbesondere Beratung, z.B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet, steht dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten PKW aufzuzeigen. Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind Teil einer langfristigen Gesamtstrategie, die Kommunen und deren Einwohner, Betriebe und deren Mitarbeiter, Schulen und deren Schüler, öffentliche Einrichtungen und deren Nutzer sowie Verkehrsunternehmen und Dienstleister zusammenbringt.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation in den Städten und Gemeinden zu verbessern und weiterzuentwickeln. Als Maßnahmen in der verkehrlichen Angebotsgestaltung kommen Systeme zur gemeinschaftlichen Nutzung von PKWs (Car-Sharing), Bildung, Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften (privates Car-Sharing) und das örtliche Parkraummanagement und Fahrradvermietungen in Betracht.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Fokus. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement bezweckt zum einen die Arbeitnehmer an ein bewussteres Mobilitätsverhalten heranzuführen und zum

anderen die Unternehmen dabei zu unterstützen, Mobilität innerhalb des Unternehmens nachhaltiger auszugestalten. So lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen des Unternehmens, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit, verbinden.

5.6. Ergänzende Mobilität

Demografischer Wandel

In Kapitel 4.4 wurden die Auswirkungen des demografischen Wandels bereits thematisiert. Vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen und vor allem dem Rückgang der Schülerzahlen verschlechtert sich die Finanzierbarkeit des ÖPNV im ländlichen Raum. In kleineren Gemeinden und Ortsteilen gibt es oft keinen Einzelhandel mehr und auch keine medizinische Versorgung. Dieser Trend wird sich durch den Bevölkerungsrückgang verstärken.

Gleichzeitig steigt der Anteil der älteren Menschen an. Unter ihnen auch zunehmend Personen, die aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr selbst Auto fahren können oder wollen oder es sich bei sinkendem Rentenniveau nicht mehr leisten können, ein eigenes Auto zu unterhalten.

Aus Gründen der Daseinsvorsorge und um den Menschen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen, sind Ergänzungen zum klassischen ÖPNV erforderlich.

Multimodales Verhalten

Parallel zum demografischen Wandel ist zu beobachten, dass sich das Mobilitätsverhalten verändert. Die Wege werden häufiger mit einem Mix aus Verkehrsmitteln (intermodal)

zurückgelegt. Der Anteil der Menschen, die verschiedene Verkehrsmittel nutzen, also multimodal unterwegs sind, steigt (Abbildung 22).

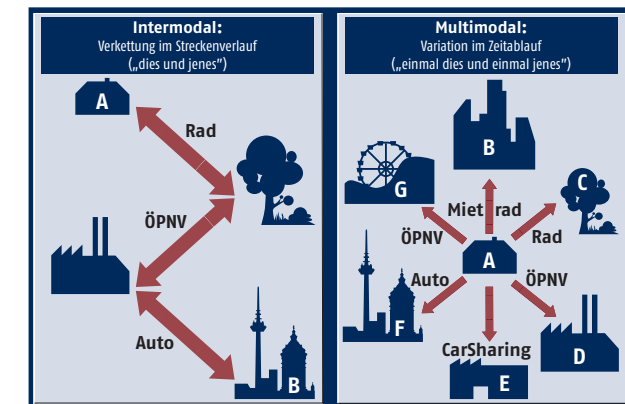


Abbildung 22: Intermodale und multimodale Mobilität

Dieser Wandel vollzieht sich im ländlichen Raum langsamer und auf andere Weise als in Städten. Hier dominiert der PKW weiterhin, auch weil der Problemdruck zu Verhaltensänderungen – z.B. durch Parkplatznot und Feinstaubproblematik – fehlt. Handlungsdruck wie auch Handlungsoptionen in der Verkehrspolitik sind kleiner und neue Angebote – wie z.B. Sharing-Systeme – lassen sich wirtschaftlich nicht so einfach realisieren. Dennoch sollte auch im ländlichen Raum dieses Potenzial für Mobilitätsverbesserungen unterstützt werden.

Der ÖPNV kann die Grundlage für ein funktionierendes inter- und multimodales Angebot sein. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar gibt es bereits mehrere Ansätze, das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht nur durch Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen zu beeinflussen und zu

fördern. Die Angebote sind auf einer neuen multimodalen Informationsplattform auf Basis des bestehenden Informationsangebotes des Verkehrsverbundes den Kundinnen und Kunden als Service zur Verfügung zu stellen.

In ländlichen Räumen kommt – auch durch die Dominanz des privaten PKWs – den im Folgenden aufgeführten Mobilitäts-Angeboten eine wichtige Rolle als Ergänzung zum ÖPNV zu.

Ergänzende Mobilitätsangebote

1. Ehrenamtliche Fahrdienste

Ehrenamtliche Fahrdienste werden oft mit PKW (5 Sitzplätze), zum Teil auch mit Kleinbussen, betrieben, sind häufig auf ein Gemeindegebiet begrenzt und müssen vorbestellt werden. Meist werden sie nur eingeschränkt für spezielle Personengruppen (Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen) angeboten. Es gibt auch Modelle, in denen private Fahrzeuge eingesetzt werden.

Es handelt sich bei diesen Angeboten um Beförderungen außerhalb des PBefG. Aufgrund der Eigenschaften (individuelle, zielgruppenspezifische Ausrichtung) stellen diese Angebote in der Regel keine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes dar. Dennoch können sie einen wichtigen Beitrag im Hinblick auf eine Grundmobilität und damit zur Daseinsvorsorge leisten.

2. Bürgerbusse

Der Begriff „Bürgerbus“ ist nirgendwo klar definiert. Dahinter verbergen sich die vielfältigsten Angebote. Grundsätzlich gilt: Der Aufgabenträger definiert im Nahverkehrsplan die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 Abs. 3 PBefG. Hierzu

gehört auch die Festlegung von Mindestbedienungsstandards. Ehrenamtlich betriebene Fahrdienste können daher nur eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes darstellen.

Bürgerbusse lassen sich in der Regel durch folgende drei Kriterien definieren:

- ▶ Der Fahrbetrieb wird ehrenamtlich – und damit auch freiwillig – durchgeführt.
- ▶ Der Betrieb findet regelmäßig statt.
- ▶ Das Angebot kann von allen Personengruppen genutzt werden.

Der „typische Bürgerbusfahrgast“ ist älter, weiblich, in der Mobilität eingeschränkt und verfügt über kein Auto. Die Fahrtzwecke sind Einkaufen, Arztbesuch oder der Gang zum Friedhof. Entsprechend besteht der größte Bedarf von Montag bis Freitag und auch dies nur tagsüber.

Bürgerbusse basieren auf dem Prinzip der Freiwilligkeit. Die Initiative geht zumeist von Bürgern aus, die ein fehlendes oder unattraktives ÖPNV-Angebot wahrnehmen. Die Akzeptanz und Identifikation ist zumeist sehr hoch, sofern das Engagement aus der Bevölkerung kommt. Versuche der Kommunen, die Bürger aufzufordern, in dieser Hinsicht aktiv zu werden, sind zum Scheitern verurteilt.

Der von Bürgerbussen angebotene Verkehr ist sehr unterschiedlich. Zumeist sind sie stark von innerörtlichen Verkehrsbedürfnissen geprägt. Die Verknüpfungen zu überörtlichen Verkehren sind zumeist gering. Neben der tageszeitlichen Beschränkung findet die Bedienung oftmals nur an bestimmten Wochentagen statt. Die Bedienung kann regelmäßig, auf festem Linienweg oder auch nur auf Anmeldung und Haus-

türbedienung erfolgen. Weitere örtliche Rahmenbedingungen sind neben der Nachfrage die finanzielle Ausstattung und die Zahl der Fahrer.

Rechtlich gesehen lassen sich Bürgerbusse entweder als nach dem PBefG genehmigter Linienverkehr oder als genehmigungsfreier Verkehr betreiben. In letzterem Falle gelten die Regelungen des PBefG nicht (s.a. § 1 Abs.2 PBefG).

Ein nach PBefG genehmigter Verkehr stellt hohe Anforderungen an den Betreiber. Es herrscht eine für den Genehmigungszeitraum geltende Betriebs- und Tarifpflicht. Für den Fahrgast, die Kommune und den Aufgabenträger ist damit jedoch eine hohe Verlässlichkeit sichergestellt. Außerdem muss der VRN-Tarif zwingend angewendet werden.

Damit Bürgerbusse als genehmigungsfreie Verkehre betrieben werden können, sind einige Punkte zu beachten. So dürfen die Einnahmen die Betriebskosten nicht übersteigen. In der Praxis werden die Fahrzeuge häufig finanziert – sei es durch die Gemeinden und/oder ortsansässige Betriebe. Auch das Land beteiligt sich an der Fahrzeugbeschaffung.

Der VRN begrüßt grundsätzlich die Einrichtung von Bürgerbussen als komplementäres Verkehrsangebot. Diese können insbesondere in ländlichen Räumen den ÖPNV vor Ort sinnvoll ergänzen, aber nicht ersetzen, da der Aufgabenträger hierzu keine Aussagen treffen kann. Eine Genehmigung nach PBefG legt hohe Hürden für den Betrieb fest. Je eher ein Bürgerbus den regulären ÖPNV ersetzt und je mehr ein solcher Verkehr überörtlichen Charakter aufweist, desto eher ist eine Genehmigung sinnvoll.

Als Fahrzeuge werden Kleinbusse bis maximal 9 Personen (inkl. Fahrer) oder Großraum PKWs eingesetzt. So kann prinzipiell jeder, der über einen gültigen Führerschein der Klasse B

5. Angebotskonzeption

verfügt, als Fahrer tätig werden. Damit ein sicherer Betrieb für die Fahrgäste gewährleistet ist, empfiehlt der VRN, dass die Fahrer den Personenbeförderungsschein erwerben. Die Kosten für die Erstaussstellung werden vom Land übernommen.

Das Land Baden-Württemberg engagiert sich erheblich bei der Unterstützung entsprechender Initiativen (<http://www.buergerbus-bw.de>). Insgesamt gibt es in Baden-Württemberg aktuell ca. 40 Bürgerbusse. Sobald sich Ideen für einen Bürgerbus verfestigen, empfiehlt der VRN die Kontaktaufnahme mit dem Land und dem VRN.

Im Neckar-Odenwald-Kreis gibt es derzeit die folgenden Angebote bzw. Planungen für Bürgerbusse oder ehrenamtliche Fahrdienste:

Gemeinde	Bürgerbus	ehren- amtlicher Fahrdienst	Eingerichtet/ umgesetzt	geplant	keine Planung/ Umsetzung	Bemerkungen wie z.B. Produktname
Adelsheim					X	
Aglasterhausen					X	
Billigheim						
Binau					X	
Buchen					X	Weiterentwicklung Stadtverkehr wird im Rahmen des Demografieprojekts geprüft
Elztal					X	
Fahrenbach					X	
Hardheim		X		X		Gründung Nachbarschafts-hilfeverein vorgesehen; danach erfolgen weitere Planungen
Haßmersheim	X			X		Bürgerbus der Gemeinden Haßmersheim und Hüffenhardt
Höpfingen					X	
Hüffenhardt	X			X		Bürgerbus der Gemeinden Haßmersheim und Hüffenhardt
Limbach		X	X			Fahrdienst Arbeitskreis Soziales Netzwerk
Mosbach					X	
Mudau					X	
Neckargerach						
Neckarzimmern					X	
Neunkirchen					X	
Obrigheim		X		X		Prüfauftrag Gemeinderat an Verwaltung zur Konzepterstellung
Osterburken		X	X			Fahrdienst Bürgerhilfe Osterburken (BHO)
Ravenstein		X		X		
Rosenberg		X	X			
Schefflenz					X	
Schwarzach						
Seckach		X	X			
Waldbrunn		X	X			Waldbrunn-Express, über Taxi-Unternehmen umgesetzt
Walldürn						
Zwingenberg					X	

Tabelle 18: Bürgerbusse im Neckar-Odenwald-Kreis

3. Mitfahrzentralen

Durch die Kombination der klassischen Fahrgemeinschaft mit modernen Informations- und Kommunikationsmedien wie Smartphones, Navigationssystemen und sozialen Netzwerken ergeben sich neue Möglichkeiten der Mobilität ohne eigenes Fahrzeug. Hierbei werden freie Kapazitäten bei ohnehin stattfindenden Autofahrten sinnvoll genutzt. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze der Emissionsvermeidung und Daseinsvorsorge.

2013 ging das Neckar-Odenwald-Mitfahrnetzwerk (flinc) online (<https://flinc.org/groups/1536-neckar-odenwald-kreis>). Vorteile sind die Einfachheit des Systems, die kostenlose Registrierung und Vermittlung und der Bezahlvorgang direkt beim Fahrer. Es werden täglich Fahrten angeboten und Mitfahrgelegenheiten gesucht. Allerdings ist die Nutzung der Plattform wenig intensiv. Das Neckar-Odenwald-Mitfahrnetzwerk ist in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

4. Car-Sharing

Das bestehende ÖPNV-Angebot kann durch ein attraktives Car-Sharing-Angebot sinnvoll ergänzt werden, z.B. als Rückfallebene für den Sonderfall des Gepäcktransportes und für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden. Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres Car-Sharing mit Stadtmobil und DB Flinkster derzeit zwei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen. Bei Stadtmobil steht demgegenüber der regionale Aspekt im Vordergrund.

Im Neckar-Odenwald-Kreis gibt es derzeit einen Car-Sharing-Standort in Mosbach (ein Stadtmobil PKW). Gemeinsam mit dem Car-Sharing-Anbieter kann geprüft werden, ob weitere Standorte sinnvoll sind, auch in Form eines kommunal getragenen Car-Sharings. Private Autovermieter könnten hierbei auch Kooperationspartner sein.

Bestehende Initiativen für privates Car-Sharing (z.B. drivy.de oder tamyca.de), die für den Neckar-Odenwald-Kreis Relevanz haben, sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

5. Fahrradvermietsysteme

VRNnextbike ist das Fahrradvermietsystem im VRN. Die Mietstationen befinden sich in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, so dass eine optimale Kombinierbarkeit gegeben ist. Das VRNnextbike kann städteübergreifend derzeit in Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Speyer und Bensheim genutzt werden. Weitere Standorte sind in Planung.

Ein solches Angebot ist nicht nur eine Rückfallebene für Ziele und Zeiten, die vom ÖPNV nicht bedient werden, sondern schließt die „letzte Meile“ zwischen Haltestelle und Ziel bzw. Start. Fahrradvermietsysteme bieten darüber hinaus neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr.

Darüber hinaus bietet der VRN in Kooperation mit dem ADFC Falträder und Faltpedeles an. Diese können zusammengefasst jederzeit kostenfrei in den öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden. Die Faltpedeles sind gerade für topographisch bewegte Regionen wie den Neckar-Odenwald-Kreis eine gute Ergänzung des ÖPNV.

6. Umsetzung

6. Umsetzung

6.1. Maßnahmenkonzept

Die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen sind zur Umsetzung im Geltungszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans vorgesehen. Sie sind in zwei Kategorien aufgeteilt: angebotsseitige und investive Vorhaben.

6.2. Angebotsseitige Maßnahmen

Im Fortschreibungszeitraum des Nahverkehrsplans sind die in der Tabelle 19 aufgeführten angebotsseitigen Maßnahmen vorgesehen.

Mit Realisierung der Maßnahme A-1 soll ein attraktives Busangebot auf der Relation Sinsheim – Mosbach als Verbindung zwischen zwei Mittelzentren eingerichtet werden, um auch die dazwischenliegenden Orte schnell an die Mittelzentren anzubinden. Hierfür sind verschiedene Alternativen angegeben.

Maßnahmen-Nr.	Linie	Maßnahme/Linienverlauf	Mehrleistung/a (in Km)	Mehrkosten/a (in €)	Mehrkosten/a (in €)
A Prüfauftrag Schließung von Angebotslücken im Grundnetz 2. Ordnung					
A-1.1	822	Sinsheim – Aglasterhausen – Mosbach (abzüglich Regiobuslinien-Förderung von 220.000 €)	171.000	510.000	290.000
alternativ zu A-1.1					
A-1.2	822	Sinsheim – Aglasterhausen – Mosbach (reduziert)	160.000	400.000	
alternativ zu A-1.1 oder A-1.2					
A-1.3	822	Taktlückenverdichtung Mosbach – Aglasterhausen	15.800	38.000	
A-2	828	Mosbach – Haßmersheim	21.000		50.000
A-3	832	Mosbach – Fahrenbach	24.000		58.000
A-4	835	Mosbach – Billigheim	26.000		62.000
A-5	841, 850	Buchen – Hardheim – Tauberbischofsheim (abzüglich Regiobuslinien-Förderung von 203.000 €)	93.000	406.000	203.000
A	Summe (A-1.1, A-2 – A-5)		335.000		663.000
B Prüfauftrag Schließung von Angebotslücken im Grundnetz Region					
B-1	828	Haßmersheim – Hüffenhardt	12.000		29.000
B-2	832	Aglasterhausen/Mosbach – Neunkirchen – Eberbach	9.000		22.000
B-3	835	Billigheim – Oberschefflenz	2.000		5.000
B-4	832	Fahrenbach – Limbach – Mudau/Buchen	3.000		7.000
B-5	821	Eberbach – Buchen	1.000		2.000
B-6	844	Buchen – Osterburken – Ravenstein – Krautheim	15.000		36.000
B	Summe		42.000		101.000
C Prüfauftrag Schließung von Angebotslücken im Grundnetz Region					
Bedarfsorientierte Ausweitung der Verkehre im Ergänzungsnetz Grundversorgung, sofern die Schließung der Angebotslücken in den Maßnahmenblöcken A und B keine Angebotsverbesserungen in der Grundversorgung berücksichtigen bzw. kombinieren.					
D Prüfauftrag Ergänzung Ruftaxi-Angebot					
Ausweitung des Ruftaxiverkehrs analog den Vorgaben des Grundnetzes Region, mindestens im 2-Stundentakt in Tagesrandlagen (Mo – Fr 20 – 24 Uhr; Sa 18 – 24 Uhr; So u FT 8 –22 Uhr) und sonstigen nachfrageschwachen Zeiten, sofern kein Regel-ÖPNV stattfindet Prüfauftrag; Im Benehmen mit den beteiligten Städten und Gemeinden					
D	Summe aller Linien bei 26 % Auslastung		100.000		159.000
E Prüfauftrag: Verstetigung von Linienwegen					
E-2		Linienbündel Buchen	12.300		30.000
E-1		Linienbündel Mosbach	13.200		32.000
E	Summe		25.500		62.000

Tabelle 19: Angebotsseitige Maßnahmen im Neckar-Odenwald-Kreis

A-1.1 Sinsheim – Aglasterhausen – Mosbach (Regiobuslinie)

Gegenstand des Prüfauftrags ist die Umsetzung einer Regiobuslinie mit folgendem Bedienungsangebot:

	Bedienung		Fahrten- paare/Tag
Montag-Freitag	Stundentakt bis 20 Uhr	ab 20 Uhr Zweistundentakt	18
Samstag	Stundentakt bis 16 Uhr	ab 16 Uhr Zweistundentakt	14
Sonntag	Zweistundentakt		10

Die Betriebsleistung beträgt rund 335.000 km/Jahr. Der Anteil des Neckar-Odenwald-Kreises liegt bei ca. 171.000 km/Jahr. Die entstehenden Kosten liegen bei etwa 1.003.000 Euro/Jahr, auf den Neckar-Odenwald-Kreis entfallen ca. 510.000 Euro/Jahr. Das Land Baden-Württemberg erstattet in der Regel die Hälfte der durch die Einrichtung der Regiobuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kostenunterdeckung. Voraussichtlich sind dies rund 220.000 Euro.

A-1.2 Sinsheim – Aglasterhausen – Mosbach (reduziert)

Gegenstand des Prüfauftrags ist alternativ zur Maßnahme A-1.1 (z.B. durch eine ausbleibende Förderzusage des Landes) mindestens ein Schnellbus mit folgendem Bedienungsangebot:

	Bedienung		Fahrten- paare/Tag
Montag-Freitag	Stundentakt bis 20 Uhr	ab 20 Uhr Zweistundentakt	18
Samstag	Zweistundentakt		10
Sonntag	Zweistundentakt		8

Hierdurch entsteht eine Betriebsleistung von ca. 315.000 km/Jahr. Der Anteil des Neckar-Odenwald-Kreises liegt bei ca. 160.000 km/Jahr. Die entstehenden Kosten liegen bei etwa 788.000 Euro/Jahr, auf den Neckar-Odenwald-Kreis entfallen ca. 400.000 Euro/Jahr. Gegenüber der o.g. Variante A-1.1 wird das Bedienungsangebot am Wochenende reduziert und der Fahrzeugstandard entsprechend dem übrigen regionalen Busverkehr („VRN-Standard“) vorgesehen. Hierdurch entfällt jedoch die Möglichkeit der Förderung durch das Land Baden-Württemberg.

Der Zielhorizont für die Feinprüfung der Maßnahmen A-1.1 bzw. A-1.2 und eine mögliche Umsetzung ist im Hinblick auf die Laufzeit des Linienbündels Mosbach für Dezember 2018 anzusetzen.



6.3. Investive Maßnahmen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die im Fortschreibungszeitraum geplanten Investitionsmaßnahmen im Kreisgebiet. Dabei werden auch die jeweiligen Kostenanteile angezeigt. Ein Großteil der Maßnahmen ist nur anteilig von den Kommunen zu tragen.

Gemeinde	Investitionsmaßnahme	Kosten			Zeitplan	Anmerkung
		Gesamtkosten geschätzt	kommunaler Anteil	GVFG-Förderung	angestrebter Realisierungszeitraum	
Adelsheim	Bushaltestelle Gewerbegebiet „Business-Park“	k.A.				nach Ansiedlung Firmen überprüfen
Adelsheim	Herstellung einer qualitativ hochwertigen P+R-Fläche am Haltepunkt Adelsheim-Nord	k.A.				
Aglastershausen	barrierefreie Zugänge zu allen Haltestellen schaffen	k.A.				im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten
Buchen-Eberstadt	Tropfsteinhöhle, Errichtung Unterstand	k.A.				
Fahrenbach	Neue Haltestelle(n) am neuen Lebensmittelmarkt am Buchweg ausweisen	k.A.				
Haßmersheim	Bushaltestelle „Steg“	ca. 250.000 €				
Haßmersheim und Ortsteile	Einrichtung einer interkommunalen Buslinie in Abklärung	k.A.				
Moßbach-Neckarelz	Erneuerung der beiden Haltestellen Paul-Gerhard-Straße im Zuge des Umbaus der Mosbacher Straße	ca. 50.000 € enthalten in der Gesamtmaßnahme; Mosbacher Straße, Gesamtaufwand ca. 1,6 Mio. €			2015/2016	Sanierung Mosbacher Straße mit Anlegen eines Radweges (GVFG-Maßnahme)
Schefflenz-Mitte	Neuanlage einer Bushaltestelle an der L 526	ca. 45.000 €		ja		In der Gemeinde wird auf der Verbindung von Mittelschefflenz nach Oberschefflenz ein Lebensmittelmarkt entwickelt. Die Bushaltestelle soll beidseitig eingerichtet werden
Waldbrunn – Schollbrunn	Bau einer Unterstellmöglichkeit an der Bushaltestelle	k.A.		ja		

Tabelle 20: Investitionsmaßnahmen im Neckar-Odenwald-Kreis (Abfragestand 2015/16)

6.4. Vergabe / Linienbündelung

Die Buslinien im Neckar-Odenwald-Kreis sind flächendeckend zu Linienbündeln zusammengefasst. Diese Bündel bilden die Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung. Ziel der Bündelung ist die Gewährleistung eines linienübergreifenden Betriebes.

Die Linienbündel sind damit Gesamtnetze im Sinne der §§ 8a Abs. 1 und 13 Abs. 2 Nr. 4 PBefG.

Das im Nahverkehrsplan dargestellte Zielkonzept bildet die planerische Grundlage für die künftigen Vergabeverfahren.

6.5. Qualitätssicherung

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als eine echte Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr spielt neben dem Fahrplanangebot (Fahrtenhäufigkeit, Taktgefüge) auch die Angebotsqualität eine wesentliche Rolle. Teil des Daseinsvorsorgeauftrages der Aufgabenträger ist deshalb neben der Sicherstellung eines ausreichenden Fahrplanangebotes die Sicherstellung einer Mindestqualität im Betriebsangebot.

Die Mindestanforderungen an den Verbundverkehr in qualitativer Hinsicht umfassen die Themen:

- ▶ Fahrzeugqualität
- ▶ Vertrieb
- ▶ Fahrgastinformation
- ▶ Betriebsqualität
- ▶ Haltestellenausstattung

Die ÖPNV-Aufgabenträger im VRN haben sich vor diesem Hintergrund auf einen Mindestkatalog an qualitativen Anforderungen an die Busverkehrsleistungen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar geeinigt. Diese Mindestanforderungen sind in der Anlage „Qualitätsanforderungen“ im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Ohne regelmäßige Qualitätskontrollen und ein angemessenes Sanktionssystem gegenüber den Betreibern ist eine Qualitätssicherung nicht möglich. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Sanktionssystem festzulegen. Diese Festlegungen werden Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

VRN-Nr.	Linienbündel	Nächster Vergabetermin öffentlicher Dienstleistungsauftrag	Linien mit * gekennzeichnete Linien verkehren nicht auf dem Gebiet des Neckar-Odenwald-Kreises
22	Sinsheim-Nord	15.12.2019	782, 795, 796*, 797*
16	Mosbach	09.12.2018	745, 822, 824, 828, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839
28	Buchen	09.12.2018	821, 823, 841, 842, 843, 844, 845
31	Seckach-Walldürn	10.06.2023	848, 849
32	Stadtbus Walldürn	10.12.2022	846
33	Boxberg	01.01.2018	933*, 934
73	Tauberbischofsheim	01.01.2018	850, 940*, 941*
74	Osterburken-Lauda	01.01.2018	851, 857, 937*, 942*, 943*, 945
	Jagsttal-Krumme Ebene		VRN 853 / 603 HN; VRN 854 / 604 HN; VRN 855 / 615 HN; VRN 858 / 618 HN
			VRN 890 / VRN RB9

Tabelle 21: Linienbündel im Neckar-Odenwald-Kreis



7. Anhang

1. Schülerverflechtungen
2. Liniensteckbriefe
3. Anforderungsprofil
4. Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens
5. Standard für Haltestellenschilder im VRN



1. Schülerverflechtungen

Anlage siehe CD

2. Liniensteckbriefe

Anlage siehe CD

3. Anforderungsprofil

Das Anforderungsprofil ist ein wesentliches Element des Nahverkehrsplans. Im Anforderungsprofil werden die gewünschten Standards für das zukünftige ÖPNV-Angebot durch den ÖPNV-Aufgabenträger festgelegt. Die gewünschte ÖPNV-Qualität wird anhand geeigneter, messbarer Parameter beschrieben. Einen Schwerpunkt bildet die Festlegung der Leistungsstandards zur Erschließungs- und Bedienungsqualität. Darüber hinaus trifft das Anforderungsprofil Aussagen zu Infrastruktur- und Fahrzeugstandards.

Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung wurde das bisherige Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans für den Neckar-Odenwald-Kreis überprüft und mit den aktuellen Mindeststandards im VRN abgeglichen. Die Vorgaben für die ausreichende Verkehrerschließung und Bedienung wurden den aktuellen bzw. zu erwartenden Entwicklungen vor allem im Hinblick auf die demografischen Prozesse im ländlich geprägten Raum angepasst.

Erschließungsstandards

Damit der ÖPNV von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung, das bedeutet eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen, erforderlich. Die Erschließung ist nur dann gewährleistet, wenn ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge vorhanden ist. Die Vorgaben zur Daseinsvorsorge sind für alle im Zusammenhang bebauten Ortsteile mit mindestens 200 Einwohnern einzuhalten. Es wird eine ausreichende Erschließung angenommen, wenn die Entfernung (Luftlinienentfernung) zur nächsten Haltestelle nicht größer als die in Tabelle A3.1 dargestellten Distanzen ist.

Der Zugang zum ÖPNV erfolgt in der Regel zu Fuß. Insbesondere im SPNV benutzen zahlreiche Fahrgäste auch das

fußläufiger Einzugsbereich	
SPNV	1.000 m (3.000 m*)
Bus	600 m
Stadtverkehre und Angebote der Daseinsvorsorge	300 m/200 m**
* Radverkehr	
** 200 m bei Nachfrageschwerpunkten	

Tabelle A3.1 Erschließungsstandards

Fahrrad, um zum Bahnhof zu gelangen. Hierfür können Einzugsradien von ca. 3.000 m angesetzt werden. Die potenziell mit dem Rad erschließbare Fläche beträgt also etwa das 10-fache im Vergleich zum Fußverkehr. Damit B+R von den Fahrgästen akzeptiert wird, sind hochwertige, sichere und ausreichend dimensionierte Abstellanlagen und eine attraktive Zuwegung erforderlich.

Der ÖPNV bildet ein Element der Daseinsvorsorge. Insbesondere für Ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen dürfen die Wege nicht zu weit sein. Bei Stadtverkehren und Angeboten der Daseinsvorsorge vom Wohnstandort bis zur Haltestelle gilt ein Einzugsbereich von 300 m als akzeptabel. Bei Schwerpunkten mit Einrichtungen zur Daseinsvorsorge wie z.B. Supermärkten oder Ärztehäusern muss die Entfernung zur Haltestelle möglichst kurz sein. Hier reduziert sich die maximale Entfernung auf 200 m.

Busverkehre des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sollen eine Konkurrenz bzw. Alternative zum MIV darstellen. Hier steht eine möglichst kurze Reisezeit mit direkter Linienführung im Fokus. In der Regel werden für solche Angebote von den Fahrgästen auch längere Fußwege zur Haltestelle akzeptiert.

Bedienungsstandards

Neben der räumlichen Erschließung bestimmt die Bedienung in Bezug auf Häufigkeit, Regelmäßigkeit und Schnelligkeit die Qualität des ÖPNV. Die ÖPNV-Achsen werden durch den SPNV und die Grundnetzachsen des Busverkehrs erschlossen. In diesen Bereichen soll an allen Tagen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

Zur Sicherstellung einer attraktiven Bedienung sind auf den kontinuierlich stark nachgefragten Verbindungen im ÖPNV Grundnetz 1. Ordnung (im Neckar-Odenwald-Kreis neben den SPNV-Verbindungen nur auf der Achse Mosbach – Neckarelz – Obrigheim) Taktfahrpläne einzurichten. Auch an Ferientagen, abends und am Wochenende ist ein angemessenes Angebot vorzuhalten. In der Schwachverkehrszeit (sonntags und nach 20 Uhr) können auch auf den Achsen des Grundnetzes flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Dabei ist sicherzustellen, dass stets eine ausreichende Beförderungskapazität zur Verfügung steht.

Diese Grundsätze gelten auch für das ÖPNV Grundnetz 2. Ordnung, wobei hier wegen der begrenzten Nachfragepotenziale niedrigere Standards zur Anwendung kommen und die Belange des Schülerverkehrs – vor allem in der Morgenspitze stärkere Berücksichtigung finden. ÖPNV Achsen des Grundnetzes Region dienen der Anbindung und Verbindung von Kreisregionen, in denen nur geringe Nachfragepotenziale bestehen. Hier stehen die Belange des Schülerverkehrs zu den weiterführenden Bildungseinrichtungen, insbesondere Gymnasien und beruflichen Schulen, im Vordergrund. Darüber hinaus wird hier ein bedarfsorientiertes Grundangebot im Jedermannverkehr geschaffen.

Der Linienverkehr wird in vielen Fällen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch Ruftaxi-Linien ergänzt. Sofern damit ein Angebot geschaffen wird, das über die Mindestbedienung hinausgeht, ist dies aus Sicht der Fahrgäste zu begrüßen.

Die Mindestbedienungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle A3.2 und Tabelle A3.3 dargestellt.

Die Angebote des Ausbildungsverkehrs sind bedarfsorientiert.

Die Mindestbedienungsstandards bilden lediglich ein grobes Raster zur Überprüfung des Verkehrsangebots. In den Liniensteckbriefen (s. Anlage 3) legt der Aufgabenträger das angestrebte Bedienungsniveau als Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG fest.

Die Anzahl der Fahrten in den Liniensteckbriefen sind nicht gleichzusetzen mit der Bedienungshäufigkeit eines Ortes.

Für das Grundnetz 2. Ordnung und das Grundnetz Region und ergänzende Relationen zur Daseinsvorsorge sollen folgende Mindestwerte in Abhängigkeit von den Einwohnerzahlen zur Anwendung kommen:

Einwohnerzahl der Gemeinde bzw. Siedlungsteilfläche	Fahrtenpaare pro Ferientag
ab 200 Einwohner	2 bis 3 Fahrtenpaare
ab 500 Einwohner	4 Fahrtenpaare
ab 1.000 Einwohner	6 Fahrtenpaare
ab 3.000 Einwohner	9 Fahrtenpaare

Tabelle A3.3 Mindestfahrtenpaaranzahl nach Einwohnerzahl

Infrastrukturstandards

Haltestellen

SPNV-Stationen und Bushaltestellen sind neben den Fahrzeugen die Visitenkarten des ÖPNV. Der Zugang zum ÖPNV sollte deshalb möglichst attraktiv und übersichtlich gestaltet sein. Haltestellen und Stationen müssen gut erreichbar, sicher und sauber sein sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität bieten. Dies gilt insbesondere für die Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV-Netzes.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen soll der Betrieb an den Haltestellen vor allem störungsfrei abgewickelt werden und der Zeitbedarf für die Ein- und Ausfahrt sowie den Fahrgastwechsel möglichst gering sein. Dies ist Voraussetzung für einen stabilen Fahrplan und somit für einen attraktiven ÖPNV.

	Mo – Fr Fahrtenfolge NVZ	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge SVZ	Bedienungszeitraum	Taktkernzeit	Sa Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	So/Fe Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
ÖPNV-Achsen									
Grundnetz 1. Ordnung	30-Min-Takt	30-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 24:00	06:00 – 20:00	60-Min-Takt	06:00 – 24:00	60-Min-Takt	08:00 – 22:00
Grundnetz 2. Ordnung	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	05:00 – 22:00	08:30 – 20:00	120-Min-Takt	06:00 – 24:00	120-Min-Takt	08:00 – 22:00
Grundnetz Region	bedarfsorientiert (vgl. Tabelle 4.3)			06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	Mind. 3 Fahrtenpaare	08:00 – 14:00	–	–
Achsenzwischenräume									
Daseinsvorsorge	15 Fahrtenpaare/Woche	–	–	08:00 – 20:00	08:00 – 18:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
Schülerverkehr	bedarfsorientiert	–	–	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	–	–	–	–
Stadtverkehr									
	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	06:00 – 20:00	06:00 – 20:00	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert

HVZ = Hauptverkehrszeit (Spitzenverkehrsaufkommen, insbesondere während des Berufsverkehrs Mo – Fr)

NVZ = Normalverkehrszeit (Zeit zwischen den Verkehrsspitzen Mo – Fr sowie Sa während der Geschäftsöffnungszeiten)

SVZ = Schwachverkehrszeit (übrige Zeiten)

Die Geltungszeiträume der einzelnen Verkehrszeiten können nach örtlichen Verhältnissen variieren.

Tabelle A3.2: Bedienungsstandards

7. Anhang

Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen. Die Ausstattungskategorien wurden dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterschieden. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle A3.4.

Für SPNV-Stationen werden zwei Standards definiert, die sich insbesondere nach dem Bedienungsangebot richten. Regionalbahn- bzw. S-Bahn-Haltestellen sollen dabei eine Ausstattung bekommen, die den Aspekten Aufenthalt, Information, Sauberkeit und Sicherheit Rechnung trägt. Bei Regional-Express-Halten ist ein höherer Standard anzusetzen.

Für Bushaltestellen werden drei Kategorien gebildet. Der Standard für die „einfache“ Haltestelle gilt als Grundausrüstung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausrüstung zu ergänzen. Für schwach frequentierte Bereiche ist ein Standard mit minimaler Ausstattung zu sichern. Hier kann den Anforderungen an den Aspekt Aufenthaltsqualität eine geringere Bedeutung beigemessen werden. Bei Verknüpfungspunkten unterschiedlicher Verkehrssysteme des ÖPNV sind die Einzelhaltestellen als Teil des Gesamtsystems zu betrachten und entsprechend der Kategorie des höchstwertigen verknüpften Verkehrssystems auszustatten.

Folgende Mindestanforderungen für jede Bushaltestelle im Verbundgebiet werden festgelegt:

► Wechselsystem mit Einzelelementen für:

- Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
- Haltestellenbezeichnung
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- aktuelles VRN-Logo

Merkmal	Haltestelle von									
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus				
	Regional- Expres	Regional- /S-Bahn / Stadtbahn *	in der Stadt	in der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	mit Verknüpfung			ohne Verknüpfung	flexible Bedienungs- formen
Bus/SPNV						Bus/Bus (hohe Umstei- gerwerte)	Bus/Bus (niedrige Um- steigerwerte)			
Aufenthalt/Warten										
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)	(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Information										
Stationsschild (SPNV)	x	x								
Haltestellenschild (außerhalb geschlossener Ortschaften reflektierend)			x	x	x	x	x	x	(x)	
dynamische Fahrgastinformation	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)		
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)		(x)		x	(x)
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Liniennetz	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Tarifinformation	x	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	
Umgebungs-/Ortsplan	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)		
Wegeleitsystem	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
örtlicher Hinweis auf Haltestelle / Station	x	x		(x)	(x)	x	(x)			
Sicherheit										
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
Notrufsäulen/Notrufmöglichkeit	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	
Videoüberwachung	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Barrierefreiheit										
niveaugleicher Einstieg	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x	
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	30	30	30	18 / 21	18 / 21	18 / 21	18 / 21	
taktile Bodenindikatoren	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Service										
Toiletten (barrierefrei)	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
Gepäckschließfächer	x									
Fahrausweisverkauf										
am Schalter / Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x					
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln										
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)				
B+R-Anlage	x	x	(x)	x	(x)	x	(x)	(x)	(x)	
abschließbare Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)	(x)			
Car-Sharing-Station	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)				
Fahrradvermietesystem	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			

X = erforderlich / in der Regel; (X) = nach Möglichkeit / im Einzelfall zu prüfen

Tabelle A3.4 Standards Haltestellenausstattung

- ▶ Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A4/DIN A3
- ▶ für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4/DIN A3 hoch
- ▶ Bodenmontage durch Bodenhülse

Die vom VRN vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen mit einem Fahnen-Muster finden sich in Anlage 6.

Bei allen Kategorien ist die jeweilige Ausstattung den örtlichen Gegebenheiten anzupassen. Somit sind einzelne Ausstattungsmerkmale im Einzelfall zu prüfen. Um dauerhaft attraktive, sichere und saubere Haltestellen zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Betreuung der baulichen Anlagen und des Umfeldes sicherzustellen.

Fahrzeugstandards

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar klar definiert und durch ein verbindlich einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgelegten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbindlich einheitlich zu gewährleisten.

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen dem gültigen StVG, der StVO und StVZO (insbesondere § 35), dem PBefG und der BOKraft sowie den Unfallverhütungsvorschriften für Omnibusse im Linienverkehr entsprechen. Die Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren, fahrbereiten Zustand befinden und den jahreszeitlichen Witterungsverhältnissen

entsprechend ausgerüstet sein. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen müssen stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Die vom Verkehrsunternehmen vorgesehenen Fahrzeuge müssen die jeweiligen Strecken uneingeschränkt befahren können.

Hinsichtlich der Ausstattungsqualität werden zwei Fahrzeugkategorien unterschieden. Kategorie A bezeichnet Fahrzeuge, die im Linienregelverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie B können für Verstärkerfahrten im Ausbildungsverkehr eingesetzt werden. Fahrzeuge der Kategorie A müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (z.B. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige, u.a.). Die ausführlichen Darstellungen der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems befinden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar (www.vrn.de).

Weitere Anforderungen

ÖPNV-relevantes Straßennetz

Der Busverkehr benutzt in der Regel das öffentliche Straßennetz mit. Die Gestaltung des Straßennetzes soll eine möglichst flüssige Führung des ÖPNV ermöglichen.

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigende Maßnahmen können ein wirksames Mittel zur verträglichen Gestaltung des MIV darstellen. Negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV als Teil des Umweltverbundes müssen jedoch auf ein Minimum beschränkt werden. Maßnahmen, die zu Fahrzeitverlängerungen und Komforteinbußen führen, sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Straßen, auf denen ein regelmäßiger Busverkehr besteht, sollen folgenden Anforderungen genügen: Werden Straßen mit Bus-Linienverkehr in Tempo-30-Zonen einbezogen, sollen die Busse an Knotenpunkten vorfahrtsberechtigt sein. Fahrbahnbreiten sowie Einbauten (Aufpflasterungen, Einengungen, Versätze u. ä.) müssen busverträglich gestaltet werden.

Durchfahrtsverbote für den MIV sollen nicht zu Fahrzeitverlängerungen für den ÖPNV führen. Gegebenenfalls soll dem ÖPNV die Durchfahrt auch durch Gebiete ermöglicht werden, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind.

Zur Sicherstellung dieser Anforderungen sind die Verkehrsunternehmen bei Planungen hinsichtlich verkehrsberuhigender Maßnahmen frühzeitig zu beteiligen.

ÖPNV-Bevorrechtigung

Der ÖPNV wird in erheblichem Maße durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen im MIV beeinträchtigt. Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kunden. Langfristig ist ein verbindlich einheitliches technisches System zur ÖPNV-Bevorrechtigung zu verankern.

Sonstige Anforderungen

Die im NVP 2004 – 2008 im Anforderungsprofil enthaltenen weiteren Themen (Fahrgastinformation, Service, Sicherheit, Sauberkeit, Umweltschutz, Fahrpersonal) wurden verbindlich einheitlich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar formuliert und finden sich in der aktuellsten Fassung auf der Homepage www.vrn.de.



4. Ergebnisse der Beteiligungsverfahren

4.1 ÖPNV-Verbesserungsvorschläge

In den Jahren 2014/15 wurden alle Gemeinden vom Landratsamt des Neckar-Odenwald-Kreises angeschrieben und – unter anderem – um Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV gebeten. Die Vorschläge sind in Tabelle A4.1 zusammenfassend dargestellt.

- Gut ein Drittel der Anmerkungen waren Verbesserungsvorschläge für Maßnahmen, die im Zuständigkeitsbereich der Kommunen selber liegen: Haltestellenneubau und -verbesserung, Zeiten im Stadtbusverkehr anpassen.
- Über die Hälfte waren Verbesserungsvorschläge für den Busverkehr (davon zu 85% Anregungen zu Linienführungen, neuen Linien, mehr Fahrten und 15% zu zeitlichen Anpassungen), inklusive Ruftaxiangebot und Serviceleistungen im Busverkehr (wie z.B. die Fahrplaninformationen).

Verbesserungsvorschläge		Erschließung	Bedienung	Summe	%
Schienenverkehr	Bahnhof (barrierefrei) ausbauen	2	1	3	8
	Bahnhalt neu		1	1	
	mehr Fahrten		2	2	
Bushaltestellen	fehlend	7		7	32
	barrierefrei ausbauen	1	1	2	
	optimieren	2		2	
	Unterstand ergänzen	5		5	
	Gehweg/Wartefläche	7		7	
	dynamische Informationen	1		1	
Regionalbus	neu Linie/Änderung Linienverlauf	8	7	15	43
	zusätzliche Halte	2		2	
	mehr Fahrten	2	9	11	
	zeitliche Anpassungen		5	5	
Ruftaxi	zusätzliche Angebote		3		4
Stadtverkehre			2	2	3
Service	Fahrkarten lösen		1	1	6
	Fahrgastinfo	1	2	3	
	GPS in Bussen		1	1	
Sonstiges	unterschiedliche Vertragslaufzeiten		1	1	4
	unzuverlässiger VU	1	0	1	
	Busse überfüllt		1	1	
Summe		39	37	76	100

Tabelle A4.1: Zusammenfassende Darstellung der Befragung der Kommunen zu ÖPNV-Verbesserungsvorschlägen

4.2 Investiver Bereich (nachrichtlich aufgenommene kommunale Maßnahmen)

Gemeinde	Investitionsmaßnahme	Kosten		Zeitplan		Anmerkung
		Gesamtkosten geschätzt	kommunaler Anteil	GVFG-Förderung	angestrebter Realisierungszeitraum	
Adelsheim	Bushaltestelle Gewerbegebiet „Business-Park“	k.A.				nach Ansiedlung Firmen überprüfen
Aglasterhausen	barrierefreie Zugänge zu allen Haltestellen schaffen	k.A.				
Aglasterhausen –Daudenzell	Ringbuslinie 824 hält nicht in Ortsmitte Daudenzell	k.A.				im Rahmen der haushaltsrechtlichen Möglichkeiten
Buchen–Eberstadt	Tropfsteinhöhle, Errichtung Unterstand?	k.A.				
Fahrenbach	Neue Haltestelle(n) am neuen Lebensmittelmarkt am Buchweg ausweisen	k.A.				
Haßmersheim	Bushaltestelle „Steg“	ca. 250.000 €				
Haßmersheim und Ortsteile	Einrichtung einer interkommunalen Buslinie in Abklärung	k.A.				
Moßbach–Neckarelz	Erneuerung der beiden Haltestellen Paul-Gerhard-Straße im Zuge des Umbaus der Mosbacher Straße	ca. 50.000 € enthalten in der Gesamtmaßnahme; Mosbacher Straße, Gesamtaufwand ca. 1,6 Mio. €		ja	2015/2016	Sanierung Mosbacher Straße mit Anlegen eines Radweges (GVFG-Maßnahme)
Schefflenz–Mitte	Neuanlage einer Bushaltestelle an der L 526	ca. 45.000 €		ja		In der Gemeinde wird auf der Verbindung von Mittelschefflenz nach Oberschefflenz ein Lebensmittelmarkt entwickelt. Die Bushaltestelle soll beidseitig eingerichtet werden
Waldbrunn – Schollbrunn	Bau einer Unterstellmöglichkeit an der Bushaltestelle	k.A.				

Tabelle A4.2: Zusammenfassende Darstellung der Investitionsmaßnahmen (nachrichtlich aufgenommene kommunale Maßnahmen)



5. Standard für Haltestellenschilder im VRN

5.1 Ziele

- 1.1 Verbesserung der Kundenorientierung (Festlegung der Art der Information und deren Platzierung auf dem Schild)
- 1.2 Einheitliche Namenskonvention (Abkürzungsverzeichnis, Verwendung der Ortsnamen etc.)

5.2 Verpflichtende Elemente

Die Montage des Haltestellenschildes im rechten Winkel zur Fahrtrichtung – Ausnahmen nur durch örtlich begründbare Zwänge. Dadurch soll von beiden Seiten die Fahrgastinformation einsehbar sein. Jedes Schild ist an einem eigens dafür vorgesehenen Mast zu montieren. Eine Montage an Verkehrsschildern und Hauswänden ist nicht zulässig. Die Montage an Laternenmasten und an Fahrgastunterständen ist nur in Ausnahmefällen zulässig, die unbedingt mit dem VRN abzustimmen sind.

Insbesondere die Anordnung der Einzelinformationen und bestimmte Größenverhältnisse sind verpflichtend einzuhalten.

- 2.1 Folienaufkleber des H-Zeichens (Verkehrszeichen 224 gem. § 41 StVO) reflektierend am oberen Bereich des Schildes
- 2.2 Hinweissymbol zur Blinkpflicht nach § 16 Abs. 2 StVO mittels eines orangenen Punktes o.ä. in der oberen rechten Ecke des Haltestellenschildes (rechts oberhalb des H-Zeichens). Dieses Symbol ist nur an bestimmten Haltestellen anzubringen, die den Unternehmen vom VRN mitgeteilt werden.
- 2.3 Aktuelles Verbundlogo in Fahrtrichtung rechts unterhalb des H-Zeichens
- 2.4 Darunter Name der Haltestelle, Schrift mindestens 35mm, in jedem Fall ungefähr doppelt so groß wie die Linienrichtungsangaben. Schildhöhe mindestens 120mm. Verkleinerung der Schriftart nur in Ausnahmefällen und nach Absprache mit dem VRN zulässig. Das Feld des Haltestellennamens ist gem. des Corporate Design des VRN in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren, die Schrift wird invers in verkehrsweiß (RAL 9006) dargestellt.
- 2.5 Für jede regulär verkehrende Linie ist ein separates Wechselschild vorzusehen. Ausnahmen sind möglich (z.B. bei Wegvarianten, die eine Linie abseits des üblichen Weges die Haltestelle nur einmal täglich bedienen lassen, mehrere Linien über den identischen Linienweg Richtung Innenstadt etc.), **aber in jedem Einzelfall mit dem VRN abzustimmen**. Die Liniennummer ist in der gleichen Schriftgröße wie der Haltestellename, die Linienrichtungen in hälftiger Größe anzugeben. Das Größenverhältnis schafft an dieser Stelle ein stimmiges ästhetisches Gesamtbild und ist deshalb zwingend einzuhalten. Das Wechselschildelement für die Linienrichtungsangaben muss mindestens 60mm hoch sein.
- 2.6 Unterhalb der Auflistung der an der Haltestelle verkehrenden Linien ist immer ein freies Wechselschildelement vorzusehen, um flexibel auf mögliche neue Linienverkehre reagieren zu können. Ausnahmen sind nur nach Absprache mit dem VRN möglich.
- 2.7 Auf dem abschließenden unteren Einschubblech sind die Verkehrsunternehmen mit ihren Logos darzustellen. Als Nettoverbund halten wir es für wichtig, dass die Unternehmen angemessen auch auf dem Haltestellenschild erkennbar sind. Dieses soll genauso groß sein wie die darüber installierten Wechselschilder für die Linienverkehre.
- 2.8 Auch Ruftaxiverkehre sind auf dem Haltestellenschild darzustellen. Dazu soll links neben der Liniennummer das im VRN übliche Ruftaxilogo oder ein Telefonhörersymbol zusätzlich aufgebracht werden. Die Schriftgröße der Liniennummer soll entsprechend verkleinert werden, dass sie rechtsbündig mit den Liniennummern der Buslinien abschließt.
- 2.9 Schildhalter bzw. Rahmen des Schildes, Befestigungselemente zwischen Schild und Mast sowie der Mast selbst sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.10 Fahrplankästen sind generell im Format DIN A3 zu verwenden. Auch diese sind in kobaltblau (RAL 5013) zu lackieren.
- 2.11 Ein Kompaktschild gem. Vorlage 2.1 werden prinzipiell nicht zugelassen. Es ist nur dann zulässig, wenn nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger und dem VRN dauerhaft zu erwarten ist, dass nur eine Linie an dieser Haltestelle verkehren wird. Die oben formulierten Mindestgrößen sind einzuhalten.

1.1 Wechselschildsystem (Standard)

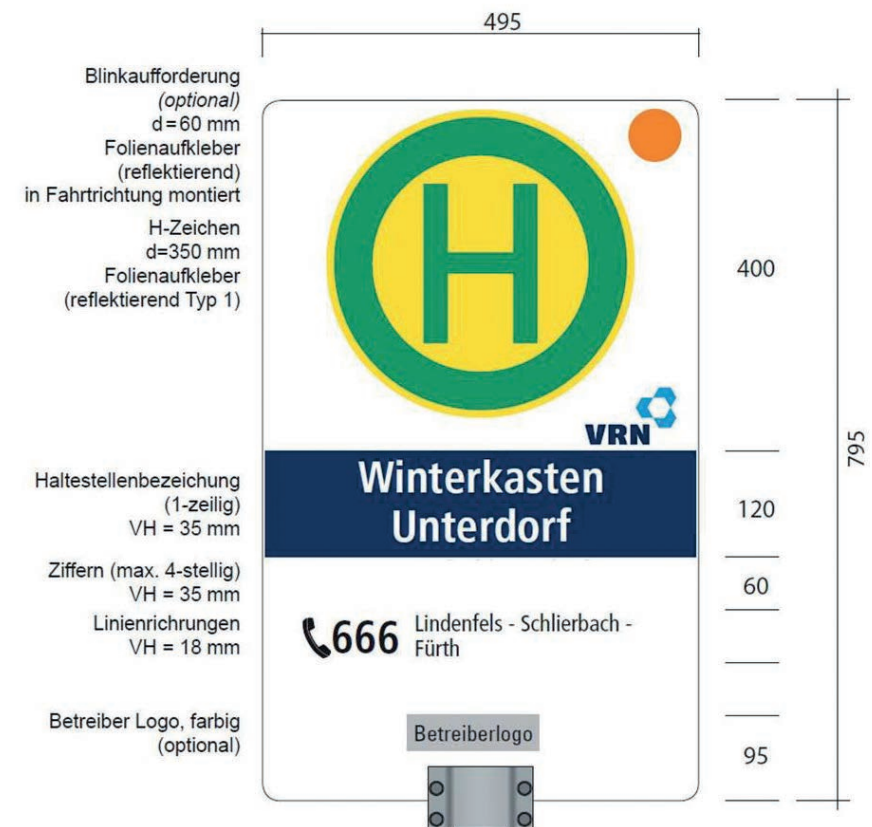


7. Anhang

1.2 Wechselschildsystem (Standard)



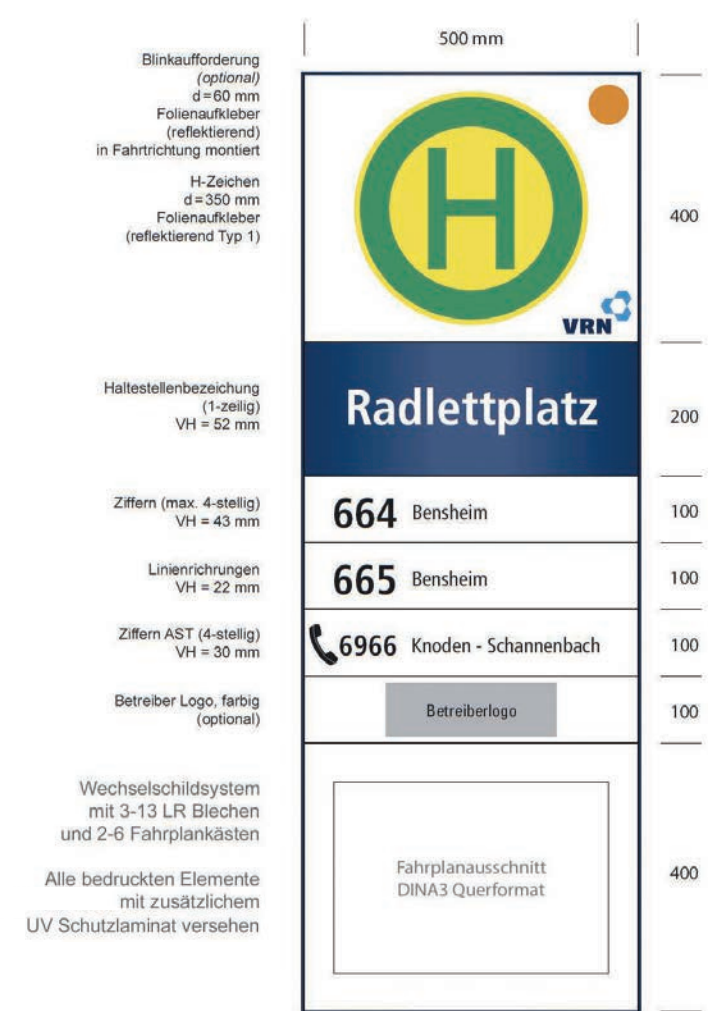
2.1 Kompaktschild (Ausnahme)



3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche (höherwertiges System)



3.1 Wechselschildsystem mit gewölbter Oberfläche als Stele (höherwertiges System)





5.3 Optionale Elemente

Darüber hinaus empfiehlt der VRN, die folgenden Gestaltungselemente zu berücksichtigen:

- 3.1 Als Schriftart empfehlen wir Frutiger, in Vergabeverfahren ist diese Schriftart vorgegeben. Sonstige Schriftarten, vor allem in Kommunen mit eigenen Haltestellen, nach Absprache.
- 3.2 Linienrichtungen können mit einem „über“-Hinweis oder mit Verlaufsbindestrichen ausgeführt werden. Es soll jedoch an jeder Haltestelle eine einheitliche Systematik verwendet werden.
- 3.3 Wabenummer/-nummern der Haltestelle können in Fahrtrichtung links unterhalb des H-Zeichens angebracht werden.



- 3.4 Der VRN empfiehlt eine UV-Schutzlackierung, um der Verblässen der Schilder durch Sonneneinstrahlung zu verhindern.

- 3.5 Die Aufdrucke können im Siebdruckverfahren erfolgen, um eine langlebigere Beschriftung zu ermöglichen.
- 3.6 Anstelle des bei Punkt 2 beschriebenen einfachen Wechselschildsystems kann auch ein höherwertigeres Wechselschildsystem zum Einsatz kommen. Darunter versteht der VRN ein System ohne Rahmen (dafür mit seitlichen Abschlussleisten), das doppelseitig ausgeführt ist und dessen Module leicht konvex gewölbt sind. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.
- 3.7 Darüber hinaus ist an besonders wichtigen, zentralen und/oder stark frequentierten Haltestellen die Möglichkeit gegeben, Haltestellenstelen zu installieren. Diese Stelen sollen in der Konstruktionsweise den unter 3.4 genannten Schildern entsprechen. Hinzu kommt hier, dass die Stelen eine bis zum Boden geschlossene Verkleidung aufweisen und integrierte Fahrplankästen auf beiden Seiten haben. Der Mast soll nicht sichtbar sein. Bei diesem System sind die unter Punkt 2 genannten Gestaltungsrichtlinien ebenfalls einzuhalten.

5.4 Namenskonvention

Haltestellennamen müssen bestimmte Kriterien erfüllen. Sie sollen vorzugsweise die Bezeichnung von Straßen, Plätzen oder öffentlichen Institutionen annehmen, wichtige Ziele von ÖPNV-Nutzern beschreiben, der Charakteristika der Bezeichnungen im Verkehrsverbund entsprechen und keinen Widerspruch zu bestehenden Haltestellennamen bilden.

Im Idealfall sollten Haltestellen nach öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus, Amtsgericht, Bürgerhaus) benannt werden. Sind solche nicht gegeben, sollen die Haltestellen nach den Querstraßen oder Plätzen, an denen sie liegen, benannt werden. Existieren aufgrund besonderer Siedlungsstrukturen keine Querstraßen, z.B. bei Straßendörfern, so sollen keine Hausnummern, sondern Himmelsrichtungen (Nord, Süd, West, Ost, Mitte) als Haltestellenbezeichnung herangezogen werden. Dadurch wird dem Fahrgast deutlicher, auf welcher Höhe des Ortes sich die Haltestelle befindet. Eine weitere sinnvolle Alternative können Flurnamen darstellen.

Mögliche Haltestellenbezeichnungen können auch besondere natürliche Gegebenheiten, Naturdenkmäler oder touristische Attraktionen sein (z.B. Felsenmeer, Guldenklinger Höhe).

Namen von privaten bzw. kommerziellen Institutionen und Unternehmen sollen nicht verwendet werden, da sich diese Bezeichnungen erfahrungsgemäß innerhalb weniger Jahre mehrfach ändern können und indirekte Werbung für Privatbetriebe durch den ÖPNV vermieden werden soll. Dies gilt insbesondere für Gasthäuser, Hotels, Banken, Geschäfte und (ehemalige) Postämter. So sollen anstelle von den Eigennamen bestimmter großflächiger Einzelhandelsbetriebe Überbegriffe verwendet werden, wie beispielsweise „Einkaufszentrum“ oder „Fachmarktzentrum“.

Im Ausnahmefall können Firmenbezeichnungen verwendet werden, wenn aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine andere sinnvolle und intuitive Bezeichnung vergeben werden kann und wenn es sich um eine historisch bedeutsame Institution handelt. Auch sollen neu einzurichtende Haltestellen nicht nach Familiennamen benannt werden. Stattdessen ist der Name des Gehöfts eine Möglichkeit. Bei Bestandshaltestellen, bei denen kein anderer sinnvoller Name möglich ist, sind Familiennamen im Ausnahmefall zulässig. In allen Fällen muss eine vorherige Rücksprache mit dem VRN erfolgen.

Vermieden werden sollen Bezeichnungen, die auf nicht mehr existierende Einrichtungen hinweisen (z.B. Ehem. Schule, Schmiede). Dies gilt insbesondere für Haltestellen mit dem Namen „Bahnhof“, wo es keinen Bahnhof mehr gibt: Hier-

durch kann der Eindruck erweckt werden, dass eine Umsteigemöglichkeit zum SPNV oder zu anderen Buslinien besteht. Auch wenn solche Namen historisch gewachsen sind, sind sie v.a. für Ortsunkundige keine gute Orientierung.

Darüber hinaus ist die Länge des Namens begrenzt, damit die Bezeichnung möglichst ohne Abkürzung in Fahrplanmedien und Informationsmitteln (z. B. Haltestellenanzeige im Fahrzeug) dargestellt werden kann. Doppelnamen für eine Haltestelle sollen ebenfalls aufgrund der Länge vermieden werden.

In der Regel kann auf Ortszusätze verzichtet werden. Lediglich an wichtigen Umsteigestellen oder bei Haltestellenamen, die in zahlreichen Orten verwendet werden (z.B. „Mitte“, „Markt“, „Rathaus“ etc.) soll der Name des Ortes auf dem Schild dargestellt werden. Kommt innerhalb eines Gemeindegebiets dieselbe Haltestellenbezeichnung in mehreren Orts-/Stadtteilen vor (z.B. Kirche, Marktplatz), so muss der Ortsname dargestellt werden.

Die folgende Liste erhält gängige Abkürzungen, die einheitlich Anwendung finden sollen

Vollständige Bezeichnung	Abkürzung
Straße, -straße	Str., -str.
Platz	Pl.
Bahnhof	Bf
Hauptbahnhof	Hbf
Krankenhaus	Krhs.
Einkaufszentrum	EKZ
Schule	Sch.
Bürgermeister	Bgm.







Impressum

Herausgeber:

Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis
Neckarelzer Straße 7 · 74821 Mosbach

Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Verantwortlich für den Inhalt:

Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis
Landrat Dr. Achim Brötzel

VRN GmbH
Volkhard Malik, Geschäftsführer

Beschlossen durch den
Kreistag des Neckar-Odenwald-Kreises:
25. September 2017

Konzeption und Karten:

NahverkehrsBeratung Südwest PartG
Dietmar Maier Nahverkehrsberatung
Pfinztalstraße 90 · 76227 Karlsruhe

Projektbearbeitung
Dietmar Maier
Dr.-Ing. Silvia Körntgen

Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis
Neckarelzer Straße 7 · 74821 Mosbach
Fachbereich 1 · ÖPNV und Schulträgerschaft

Projektbearbeitung
Elmar Brümmer
Dirk Schäfer

VRN GmbH
Abteilung Planung und Angebot
B1, 3-5 · 68159 Mannheim

Projektbearbeitung
Christian Wühl
Markus Heeren
David Heilig

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

Druck:

Chroma Druck & Verlag GmbH
Werkstraße 25 · 67354 Römerberg-Berghausen

