











Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße

2020–2024

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße

2020–2024

VRN
VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 6

Tabellenverzeichnis 7

Vorwort 8

1. Einführung 9

1.1 Aufgaben, Inhalt und Wirkung des lokalen Nahverkehrsplans 9

1.2 Vorgehen 9

1.3 Rechtsgrundlagen 10

1.3.1 Hessisches ÖPNV-Gesetz 10

1.3.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung 10

1.4 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014-2018 13

1.4.1 Maßnahmenumsetzung 13

1.4.2 Bündel „Odenwald Mitte“ 15

1.4.3 Bündel „Ried“ 15

1.4.4 Bündel „Odenwald Nord“ 15

1.4.5 Bündel „Nördliche Bergstraße, Bensheim, Bürstadt“ 16

1.4.6 Bündel „Odenwald Süd“ 16

1.4.7 Digitales Fahrgastinformationssystem 16

1.4.8 Haltestelleninfrastruktur 17

1.4.9 VRNnextbike 17

1.4.10 Mobilitätsmanagement 18

2. Bestandsaufnahme 19

2.1 Analyse des Untersuchungsraums 19

2.1.1 Beschreibung, Abgrenzung und Aufteilung 19

2.1.2 Raumstruktur & Bevölkerung 20

2.1.3 Pendlerverflechtungen 24

2.1.4 Gebietssteckbriefe zu den Kommunen im Kreis 27

2.1.5 Mobilitätsverhalten 27

2.1.6 Motorisierter Individualverkehr 29

2.2 Schienengebundener ÖPNV 30

2.2.1 S-Bahn Rhein-Neckar 31

2.2.2 Main-Neckar-Ried 31

2.2.3 Dieselnetz Südwest 31

2.2.4 RNV-Linie 5 31

2.2.5 Leistungsumfänge und Vertragslaufzeiten 32

2.3 Straßengebundener ÖPNV 32

2.3.1 Angebotsstruktur 32

2.3.2 Fahrgastnachfrage 36

2.3.3 Prognose der Fahrgastnachfrage 37

2.4 Tarif 37

2.4.1 Verbundtarife 37

2.4.2 Ruftaxi-Tarife 39

3. Grundlagen der Angebotskonzeption 41

3.1 Leitbild für nachhaltige Mobilität 41

3.2 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers 42

3.2.1 Ziele des Aufgabenträgers 42

3.2.2 Verbindungsstandard 43

3.2.3 Erschließungsstandard 46

3.2.4 Haltestellenstandard 48

3.2.5 Fahrzeugstandard 50

3.2.6 Straßennetz 50

3.2.7 Barrierefreiheit 51

3.3 Ergebnisse des Beteiligungsverfahren 52

3.3.1 Erste Beteiligungsstufe 53

3.3.2 Zweite Beteiligungsstufe 55

3.4 Potenzialanalyse 56

3.4.1 Grundlagen und Methodik 56

3.4.2 Ergebnisse der Verbindungsanalyse 57

3.4.3 Ergebnisse der Erschließungsanalyse 60

3.4.4 Bewertung durch das Projektteam 60

Inhaltsverzeichnis

4. Angebotskonzeption ... 61

4.1 Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNVs ... 61

4.1.1 Maßnahmen nach Priorisierung ... 61

4.1.2 Zielkonzept ... 68

4.1.3 Linienbündelung ... 70

4.2 Prüfaufträge zum schienengebundenen ÖPNV ... 70

4.2.1 Reaktivierungsmöglichkeit Überwaldbahn ... 70

4.2.2 Neue Stationen ... 71

4.2.3 Streckenelektrifizierung ... 71

4.2.4 Barrierefreier Ausbau ... 71

4.2.5 Straßenbahnverlängerung Alsbach – Bensheim ... 71

4.2.6 Langfristige Weiterentwicklung des SPNV-Angebots ... 71

4.3 Verknüpfungskonzept ... 72

4.3.1 Integraler Taktfahrplan ... 72

4.3.2 Verknüpfungspunkte und Zuwegung ... 79

4.3.3 P+R- und B+R-Standorte ... 81

4.4 Umsetzungskonzept Barrierefreiheit ... 82

4.4.1 Haltestellenausbaukonzept ... 82

4.4.2 Barrierefreie Fahrgastinformation ... 84

4.4.3 Barrierefreie Netzgestaltung ... 84

4.4.4 Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PBefG ... 85

4.5 Ergänzende Mobilitätsangebote ... 86

4.5.1 Fahrradvermietsystem ... 86

4.5.2 Carsharing ... 86

4.5.3 Mitfahrzentralen (Ridesharing) ... 87

4.5.4 Ridepooling / On-Demand-Verkehre ... 87

4.6 Mobilitätsmanagement ... 88

4.6.1 Kommunales Mobilitätsmanagement ... 88

4.6.2 Schulisches Mobilitätsmanagement ... 90

4.6.3 Mobilitätsmanagement für Senioren ... 90

4.6.4 Mobilitätsmanagement für Neubürger ... 90

4.6.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement ... 90

4.7 Fahrgastinformation ... 91

4.7.1 Handlungsgrundsätze, Vorgaben und Ziele ... 91

4.7.2 Intermodal Transport Control System ... 92

4.7.3 Fahrgastinformation in Echtzeit ... 92

4.7.4 Fahrgastinformation an Haltestellen ... 93

4.7.5 Fahrgastinformation im Fahrzeug ... 93

4.8 Weiterentwicklung der Tarifangebote ... 93

4.8.1 Verbundtarife ... 94

4.8.2 Ruftaxi-Tarif ... 94

4.8.3 E-Tarif ... 94

4.9 Kommunikationsmaßnahmen ... 94

5. Finanzierungsgrundsätze ... 95

6. Qualitätssicherung und Evaluation ... 96

7. Glossar ... 97

8. Anhang ... 98

8.1 Kartenband ... 98

8.2.A Einwohnerzahlen im Kreis Bergstraße ... 124

8.2.B Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort sowie Pendler ... 126

8.4.A Maßnahmenkonzept Nahverkehrsplan 2020 – 2024 ... 127

8.4.B.1 ITF-Zielkonzept – inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ ... 141

8.4.B.2 ITF-Zielkonzept – ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ ... 142

8.4.E Haltestellenliste ... 143

Impressum ... 160

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Strukturräume im Kreis Bergstraße (Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, S.33, Abb. 3; Bearbeitung IGDB GmbH 2019) 11

Abb. 2: Regionalachsen und überörtliche Siedlungsachsen (Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, S.19, Abb. 4; Bearbeitung IGDB GmbH 2019) 12

Abb. 3: Digitaler Fahrgastinformationsanzeiger am Bahnhof in Heppenheim (Quelle: Kreis Bergstraße) 16

Abb. 4: VRNnextbike-Station in Bensheim in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Zentralen Omnibusbahnhof (Quelle: IGDB GmbH) 17

Abb. 5: Mietvorgänge VRNnextbike nach Jahren (Quelle: VRN GmbH) 17

Abb. 6: Untersuchungsraum und erweiterter Untersuchungsraum des lokalen Nahverkehrsplans 2020-2024 (Quelle: IGDB GmbH) 19

Abb. 7: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStar7 und zentralen Orten (Quelle: IGDB GmbH) 21

Abb. 8: Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Bergstraße am 31.12.2018 (Quelle: IGDB GmbH, Daten: Hessisches Statistisches Landesamt, 2019) 23

Abb. 9: Einwohnerentwicklung 2018-2035 in den Kommunen des Kreises Bergstraße 23

Abb. 10: Darstellungskonzept für kreisübergreifende Berufspendlerverflechtungen (Anhänge K2.b und K2.c im Kartenband) (Quelle: IGDB GmbH) 25

Abb. 11: Modal Split (Basis Wege) nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 (Grafik: IGDB GmbH) 27

Abb. 12: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Haushaltseinkommen (Grafik: IGDB GmbH) 28

Abb. 13: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Bevölkerungsgruppen (Grafik: IGDB GmbH) 28

Abb. 14: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (Grafik: IGDB GmbH) 29

Abb. 15: Verbindungsstandard im Bestand 01/2019 (Quelle: IGDB GmbH) 33

Abb. 16: Gesamtlinienplan ÖPNV im Kreis Bergstraße Bestand 01/2019 (Quelle: IGDB GmbH) 34

Abb. 17: Verbindungsstandard im Bestand 01/2020 (Quelle: IGDB GmbH) 35

Abb. 18: Grundprinzip des eTarifs des VRN auf Basis einer luftlinienbasierten Abrechnung (Quelle: VRN GmbH) 38

Abb. 19: Geltungsbereich von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs im Kreis Bergstraße (hell dargestellt). 38

Abb. 20: Geltungsbereich von bestimmten VRN-Fahrscheinen im Odenwaldkreis/RMV (rot dargestellt). 39

Abb. 21: Verfahrensgrundlage zur Angebotskonzeption (Quelle: IGDB GmbH) 41

Abb. 22: Entstehungsprozess vom Mobilitätsbedürfnis zum Verkehrsaufkommen (Quelle: IGDB GmbH) 41

Abb. 23: Hierarchisches Produktkonzept für die ÖPNV-Angebotsplanung im Jedermannverkehr (Quelle: VRN GmbH, Bearbeitung: IGDB GmbH) ... 43

Abb. 24: Mindesterschließungsstandard mit in den Karten K.3.a bis K.3.l im Kartenband verwendeten Signaturen (Quelle: IGDB GmbH) 47

Abb. 25: Beispiele für im VRN-Gebiet verwendete Wechselschildsysteme (Quelle: VRN GmbH) 49

Abb. 26: Quellen der für die Zielkonzeption ermittelten Anforderungen (Quelle: IGDB GmbH) 52

Abb. 27: Plakat zur Beteiligung der Bürger über die Onlineplattform (Quelle: VRN GmbH) 53

Abb. 28: Bestandteile und Leitfragen der ÖPNV-Potenzialanalyse (Quelle: IGDB GmbH) 56

Abb. 29: Verbindungsstandard „Zielkonzept“ (Quelle: IGDB GmbH) 69

Abb. 30: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Bergstraße und Ried Nord (Quelle: IGDB GmbH) 73

Abb. 31: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Bergstraße und Ried Nord (Quelle: IGDB GmbH) 74

Abb. 32: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Bergstraße und Odenwald Nord (Quelle: IGDB GmbH) 75

Abb. 33: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Bergstraße und Odenwald Nord (Quelle: IGDB GmbH) 76

Abb. 34: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Ried Süd und Odenwald Süd (Quelle: IGDB GmbH) 77

Abb. 35: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ - Teilräume Ried Süd und Odenwald Süd (Quelle: IGDB GmbH) 78

Abb. 36: Vorgehen und Bestandteile des Haltestellenausbaukonzepts (Quelle: IGDB GmbH) 82

Abb. 37: Schema zur Kategorisierung einer Haltstelle auf Basis der Bewertungskriterien (Quelle: VRN GmbH) 83

Abb. 38: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) 88

Abb. 39: Kommunales Mobilitätsmanagement differenziert nach Konzepten für verschiedene Zielgruppen (Quelle: Quelle: FGSV (2018) 89

Abb. 40: Für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durchzuführenden Schritte (Quelle: ivm GmbH) 91

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Umsetzungsstatus der Maßnahmen aus Nahverkehrsplan 2014-2018 14
Tab. 2: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Mitte“ 15
Tab. 3: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Ried“ / „Linie 644“ 15
Tab. 4: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Nord“ 15
Tab. 5: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Nördliche Bergstraße, Bensheim, Bürstadt“ 16
Tab. 6: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Süd“ 16
Tab. 7: Kommunen im Kreis Bergstraße mit VRNnextbike. Quelle: VRN GmbH 17
Tab. 8: Teilräume innerhalb des Kreises Bergstraße mit Bevölkerungszahlen und -verteilung 19
Tab. 9: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 innerhalb des Kreises Bergstraße mit Bevölkerungszahlen und -verteilung 22
Tab. 10: Übersicht SPNV-Strecken im Untersuchungsraum .. 30
Tab. 11: Leistungsumfänge im Jahr 2020 und Vertragslaufzeiten für die SPNV-Teilnetze 32
Tab. 12: Linienführungen und Grundtakte differenziert nach Wochentagschichten der SPNV-Teilnetze 32
Tab. 13: Bestehende Buslinien im Kreis Bergstraße nach Linienkategorie, Linienbündel und Aufgabenträgerschaft, sortiert nach Vergabezeitpunkt 36
Tab. 14: Linienbeförderungsfälle und Leistungsumfang (in Nutzwagenkilometern pro Jahr) nach Linienbündeln im Kreis Bergstraße (ohne Linienbündel benachbarter Aufgabenträger). * = Ohne Rufbus 666 36
Tab. 15: Ruftaxi-Fahrpreise im Kreis Bergstraße Stand 02/20. Aus Übersichtsgründen sind ggf. vorhandene weitergehende Regelungen (z.B. Ermäßigung/ Kostenbefreiung ab bestimmtem Alter eines Kindes) nicht dargestellt. Alle Angaben ohne Gewähr. Maßgeblich sind im Zweifel die jeweils gültigen Tarifbestimmungen 40
Tab. 16: Mindestbedienungsstandard für Angebotskonzeption 44
Tab. 17: Grundanforderungen Ausbildungsverkehr 45
Tab. 18: Bedienungsumfang Ausbildungsverkehr nach Schultyp 45
Tab. 19: Kommunen mit Stadtverkehren in Eigenverantwortung und betroffene Linien 46
Tab. 20: Übersicht über die Standards der Haltestellenausstattungen im VRN 48
Tab. 21: Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan 2020-2024 (Quelle: IGDB GmbH) 52
Tab. 22: Themenkategorien sortiert nach Häufigkeit der im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe genannten Einzelthemen von Bürgerinnen & Bürgern (Quelle: IGDB GmbH) 53
Tab. 23: ÖPNV-relevante Eingaben im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit Stellungnahmen hierzu 54
Tab. 24: Auflistung der im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2020-2024 beteiligten Institutionen 55
Tab. 25: Gemäß Potenzialanalyse und Anforderungsprofil ermittelte neue Relationen für ÖPNV-Verbindungen (sortiert nach Netzkategorie) 58
Tab. 26: Optimierungspotenziale auf Relationen im Bestandsangebot 01/2019 59
Tab. 27: Herabstufung ausgewählter Relationen aus begründeten Anlässen 60
Tab. 28: Kategorien für Maßnahmenpriorisierung 61
Tab. 29: Maßnahmen der Kategorie „Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf“ (U) 62
Tab. 30: Maßnahmen der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten 63
Tab. 31: Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf“ (MB) mit Schätzung der jährlichen Kosten 65
Tab. 32: Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf“ (WB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten ... 67
Tab. 33: Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) im straßengebundenen ÖPNV 68
Tab. 34: Buslinienbündel im Kreis Bergstraße, sortiert nach Vergabezeitpunkt. 70
Tab. 35: Bestehende und ins Zielkonzept übertragene ITF-Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln 80
Tab. 36: Neue ITF-Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln im Zielkonzept 80
Tab. 37: Übersicht über die P+R-Anlagen im Kreis Bergstraße mit den verfügbaren Kapazitäten und der Auslastung 81
Tab. 38: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Fahrgastzahlen“ für Haltestellenausbaukonzept 82
Tab. 39: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Lage im Ort“ für barrierefreien Ausbau von Haltestellen 82
Tab. 40: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Netzhierarchie“ für barrierefreien Ausbau von Haltestellen 83
Tab. 41: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Verknüpfungsbedeutung“ 83
Tab. 42: Klassifizierung des Handlungsbedarfs zum barrierefreien Ausbau einer Haltestelle 83
Tab. 43: Prioritätsstufen des Haltestellenausbaukonzepts .. 84

Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger des Kreises Bergstraße, liebe ÖPNV-Begeisterte,

der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine wichtige Säule unserer Infrastruktur. Gerade in eher ländlich geprägten Regionen, wie der unseren, in denen die Wege zu Geschäften, Ärzten, Apotheken, Bibliotheken und anderen Einrichtungen selten fußläufig oder per Fahrrad zu erreichen sind, kommt Bussen, Bahnen und Ruftaxis eine große Bedeutung als umweltverträgliche Alternative zum Individualverkehr zu.

Der Kreis Bergstraße als zuständiger Aufgabenträger des ÖPNV möchte es seinen Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen, umweltschonend und flexibel mobil zu sein. Bereits in den vergangenen Jahren hat die Kreisverwaltung dazu kontinuierlich den ÖPNV ausgebaut. In den kommenden Jahren werden wir den Ausbau dieses Bereiches massiv fortsetzen und die Möglichkeiten, die der ÖPNV den Bergsträßerinnen und Bergsträßern bietet, weiter optimieren. Wir schaffen dazu vermehrt ganz konkrete, attraktive, umweltschonende (und zum Teil auch gesundheitsfördernde) Alternativen für den Einsatz von privaten PKW. Der hier vorliegende Nahverkehrsplan dient dazu als Fahrplan.

Parallel zum Ausbau des ÖPNV optimieren wir beispielsweise das Radwegenetz im Kreis. Ein zusätzliches großes Anliegen ist es uns, den Kreis in unseren Zuständigkeitsbereichen zunehmend barrierefrei zu gestalten. Damit wollen wir die Teilhabe aller Bergsträßerinnen und Bergsträßer am öffentlichen Leben fördern.

Die Grundlage für die Erarbeitung des neuen, hier vorliegenden Nahverkehrsplans bildeten eine umfassende, themenspezifische Bürgerbefragung, die Einbindung unseres neu gebildeten Fahrgastbeirats sowie Befragungen der Städte und Gemeinden des Kreises. Auch eine ausführliche Bestandsaufnahme, in der die raumstrukturellen und demografischen Rahmenbedingungen sowie die Pendlerverflechtungen und das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr analysiert wurden, floss in das hier vorliegende Konzept ein. Eine Erfassung des gesamten Mobilitätsangebots sowie die Prognose künftiger Bedürfnisse im Bereich ÖPNV rundeten die Analyse des Ist-Zustandes ab, auf der der künftig geltende Nahverkehrsplan für den Kreis Bergstraße erstellt wurde. Fakt ist, wir und unsere Partner haben zahlreiche Optimierungsmöglichkeiten herausgearbeitet und werden das Angebot im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehr in unserer Region entsprechend der Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in den kommenden Jahren deutlich erweitern.

Wir wünschen eine interessante Lektüre und allzeit gute Fahrt!



Christian Engelhardt
Landrat



Karsten Krug
Hauptamtlicher Kreisbeigeordneter

1. Einführung

1.1 Aufgaben, Inhalt und Wirkung des lokalen Nahverkehrsplans

Der vorliegende vierte lokale Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Bergstraße erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2020 bis 2024.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (§ 8 Abs. 3 PBefG) und des hessischen ÖPNV-Gesetzes (§ 14 HÖPNVG). Die Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) haben damit die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen. Der Kreis Bergstraße hat in seiner Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV die verantwortlichen Aufgabenbereiche an die Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) übertragen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV gehört auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist (vgl. § 14 Abs. 8 HÖPNVG).

Bei der Betrachtung des Umfangs eines Nahverkehrsplans ist die im HÖPNVG definierte Unterscheidung zwischen „lokalem" und „regionalem" Verkehr zu berücksichtigen. Für den regionalen Verkehr stellen in Hessen die Verkehrsverbünde RMV, NVV und VRN die Nahverkehrspläne (regionaler Nahverkehrsplan bzw. Gemeinsamer Nahverkehrsplan im VRN) im Auftrag ihrer Aufgabenträger auf (regionaler Nahverkehrsplan). Für die lokalen Verkehre wird ein lokaler Nahverkehrsplan durch die örtlichen Aufgabenträger erstellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG).

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

Mit dem vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan setzt der Kreis Bergstraße die Rahmenbedingungen für eine Grundversorgung der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV („ausreichende Verkehrsbedienung" i. S. d. § 1 Abs. 1 RegG) um.

1.2 Vorgehen

Nach der Vorstellung der für die Nahverkehrsplanung relevanten Rechtsgrundlagen, wird eine Bilanzierung des bisher gültigen Nahverkehrsplans 2014 – 2018 vorgenommen. Im Anschluss folgt eine ausführliche Bestandsaufnahme, in der die raumstrukturellen und demografischen Rahmenbedingungen sowie die Pendlerverflechtungen und das Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Planungsgebiet analysiert werden. Eine Erfassung des gesamten Mobilitätsangebots, bestehend aus ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten, runden die Bestandsaufnahme ab. Hierbei wird auch eine Prognose der erwarteten Nachfrage im ÖPNV vorgenommen.

Ein Teil dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße befasst sich mit der Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebots. Durch eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit, der 22 Kommunen und der Fahrgastbeiräte des Kreises Bergstraße wurden hier zunächst Beiträge gesammelt, um den bestehenden ÖPNV aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten. Aus den Beiträgen wurden Anforderungen an den ÖPNV abgeleitet. Alle Beiträge wurden im Rahmen einer umfangreichen Potenzialanalyse, die sich aus einer Verbindungs- und Erschließungsanalyse zusammensetzt, geprüft und bewertet. Soweit verkehrlich sinnvoll, wurden die Eingaben in Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Die aus den formulierten Anforderungen der ersten Beteiligungsstufe, der Potenzialanalyse und der Analyse des Projektteams ermittelten Maßnahmen werden im Rahmen der Angebotskonzeption priorisiert. Hintergrund sind insbesondere die begrenzten Finanzen, die eine Umsetzung aller verkehrlich sinnvollen Maßnahmen nicht möglich machen. Maßnahmen, die nicht in der Zuständigkeit des Kreises oder nicht im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans untersucht werden können, werden als Prüfauftrag geführt.

Im Rahmen der Angebotskonzeption werden auch Aussagen zum gemäß § 8 Abs. 3 PBefG formulierten Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit", dem Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing oder dem Fahrradvermietsystem VRNnextbike), zum Mobilitätsmanagement, neuen Mobilitätsformen (z.B. On-Demand-Verkehre), alternativen Antriebsarten und zur Tarifgestaltung getroffen.

Zum Abschluss werden die finanziellen Auswirkungen der priorisierten Maßnahmen zusammenfassend dargestellt. Der Erstentwurf des Nahverkehrsplans wurde im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe verschiedenen Institutionen zur Diskussion vorgelegt. Die Ergebnisse daraus sind in einer Synopse aufbereitet und in den vorliegenden Nahverkehrsplan eingeflossen.

1.3 Rechtsgrundlagen

1.3.1 Hessisches ÖPNV-Gesetz

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)[1] gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor. Nach § 2 Abs. 1 bis 4 HÖPNVG zählen zum öffentlichen Personennahverkehr:

- Die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr (max. Reiseweite 50 km oder max. Reisezeit eine Stunde) befriedigen
- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) oder in Mischform mit Straßenbahnbetrieb nach § 4 Abs. 1 PBefG mit regionalem Charakter
- Verbundbusverkehr (alternativer Verkehr zum SPNV)
- Regionaler Busnahverkehr (Busverkehr, der Bestandteil des verbundweiten Nahverkehrsplans ist)
- Lokaler Verkehr (Übriger ÖPNV)

Der SPNV, der Verbundbusverkehr und der Regionale Busnahverkehr sind Gegenstand des verbundweiten Nahverkehrsplans (§ 14 Abs. 1 HÖPNVG). Der für den Kreis Bergstraße maßgebliche verbundweite Nahverkehrsplan ist der Gemeinsame Nahverkehrsplan Rhein-Neckar des VRN.

Im hier behandelten lokalen Nahverkehrsplan liegt der Schwerpunkt auf dem straßengebundenen ÖPNV. Der Begriff „regionaler Busnahverkehr" ist in diesem Nahverkehrsplan planerisch zu verstehen und bezieht sich auf den überörtlichen Verkehr. Im Kreis Bergstraße gibt es keine Unterscheidung zwischen regionalem und lokalem Verkehr i.S.d. Hessischen ÖPNVG, da mit Ausnahme des Stadtverkehrs Lampertheim alle Verkehre von der VRN GmbH bestellt werden.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der ÖPNV als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der ÖPNV soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt und das ÖPNV-Angebot hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient gestaltet werden.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des ÖPNVs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen. Im Kreis Bergstraße trifft dies auf die Städte Bensheim, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim und Viernheim zu. Diese Städte bestellen und finanzieren ihre eigenen Stadtbusverkehre. Gleichwohl sind diese Verkehre im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans zu berücksichtigen (vgl. § 5 Abs. 3 Satz 2 HÖPNVG).

Die VRN GmbH ist im Kreis Bergstraße nach § 6 ÖPNVG die Aufgabenträgerorganisation und damit zuständige Behörde nach der VO 1370/07 für den gesamten Schienenpersonennahverkehr, sowie den regionalen Busnahverkehr. Sie hat somit eine besondere Funktion im hessischen Teil des Verbundgebietes. Gleichzeitig hat der Kreis Bergstraße im Sinne des § 6 Abs. 1 HÖPNVG die VRN GmbH mit allen Aufgaben im Zusammenhang mit dem lokalen Verkehr betraut, sodass die VRN GmbH auch Aufgabenträgerorganisation für den gesamten lokalen ÖPNV ist (lokale Nahverkehrsorganisation). Auf dieser Grundlage ist die VRN GmbH der Besteller sowohl des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Bergstraße und nimmt dort aus einer Hand die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im eigenen Namen vor.

1.3.2 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

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

Die Inhalte eines Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System übereinstimmen, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der

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

Raumordnung berücksichtigen; dieser muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Gemäß Regionalplan Südhessen 2010 (bekannt gemacht am 17.10.2011) sind für den Kreis Bergstraße sowohl Ziele und Grundsätze für den Ordnungsraum (Anwendung auf gesamtes Kreisgebiet einschließlich des Verdichtungsraumes), als auch für den Verdichtungsraum (Anwendung auf Städte Bensheim, Birkenau, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch und Viernheim) relevant (vgl. Abbildung 1).

Im Einzelnen werden im Regionalplan Südhessen, Kapitel 3.1. für diese Raumkategorien folgende Grundsätze (G) im Verkehrsbereich definiert:

G3.1-1: Der Ordnungsraum soll so gestaltet werden, dass die polyzentrische Siedlungsstruktur erhalten, die räumlichen Voraussetzungen für ein vielfältiges Arbeitsplatzangebot geschaffen, die Wohn- und die Umweltbedingungen sowie die Freiraumsituation verbessert werden. Dazu ist/sind [...]

- leistungsfähige Verkehrsverbindungen auf den Nahverkehrs- und Regionalachsen durch attraktive Angebote insbesondere des schienengebundenen Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs zu gewährleisten,
- eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel anzustreben.

G3.1-2: Der Verdichtungsraum Rhein-Main/Rhein-Neckar soll seine Funktion als Wirtschaftsraum von europäischer Bedeutung und als Impulsgeber für die Region auch in

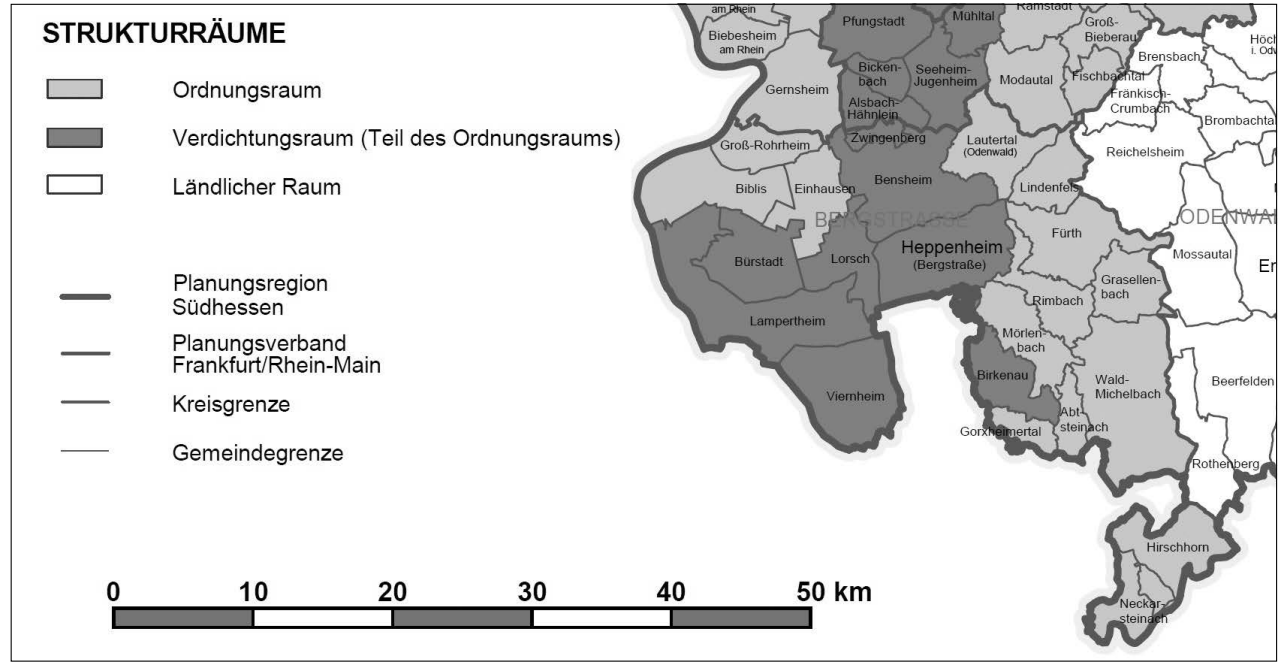


Abbildung 1: Strukturräume im Kreis Bergstraße (Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, S.33, Abb. 3; Bearbeitung IGDB GmbH 2019)

Zukunft erfüllen. Seine Stärken wie hohe Wirtschaftskraft, vielfältiger Arbeitsmarkt, breites Infrastrukturangebot auch im kulturellen und wissenschaftlichen Bereich und reichhaltiges Freizeitangebot sollen erhalten, Umweltbelastungen vermindert werden. Dazu ist/sind [...]

- ein ausreichendes Wohnungsangebot durch Ausweisung von Wohnbaugebieten vorrangig in zentralen Lagen sowie an den Haltepunkten insbesondere des schienengebundenen ÖPNV vorzusehen [...]
- insbesondere verkehrsbedingte Emissionen und sonstige Luftverunreinigungen zu mindern und den Flächenverbrauch auf ein Mindestmaß zu reduzieren [...][2]

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

Die durch das Gebiet des Kreises Bergstraße verlaufenden Regionalachsen und die überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sind in Abbildung 2 dargestellt.

Für diese Korridore werden im Regionalplan Südhessen 2010 folgende verkehrsrelevante Grundsätze formuliert:

G3.3-3: In den **Regionalachsen** sollen der Leistungsaustausch zwischen den Mittelzentren sowie deren Anbindung an die Oberzentren und das überregionale Fernverkehrsnetz auch Regionsgrenzen überschreitend gewährleistet werden. Die dazu notwendige Verkehrsinfrastruktur und das verkehrliche Leistungsangebot entlang der Achsen sollen erhalten oder ausgebaut werden. Im Ordnungsraum haben Ausbau und Weiterentwicklung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs, insbesondere auf der Schiene, Priorität. [...]

G3.3-5: In den überörtlichen **Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** soll die verkehrliche Verknüpfung zwischen den Oberzentren und ihrem Umland gewährleistet werden. Dazu soll ein attraktives und hohen Qualitätsanforderungen entsprechendes Bedienungsangebot im ÖPNV, besonders auf der Schiene, erhalten oder geschaffen werden. [...]

G3.3-7: Die weitere Siedlungsentwicklung in den **Nahverkehrs- und Siedlungsachsen** ist mit Betrieb und Ausbau des ÖPNV, insbesondere auf der Schiene, abzustimmen. Neue Baugebiete sollen möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV ausgewiesen werden.

Zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV ist im Regionalplan Südhessen 2010 im Kapitel 5, G5-4 eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV „durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr" als zu verfolgender Grundsatz aufgeführt. Demzufolge haben „hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen

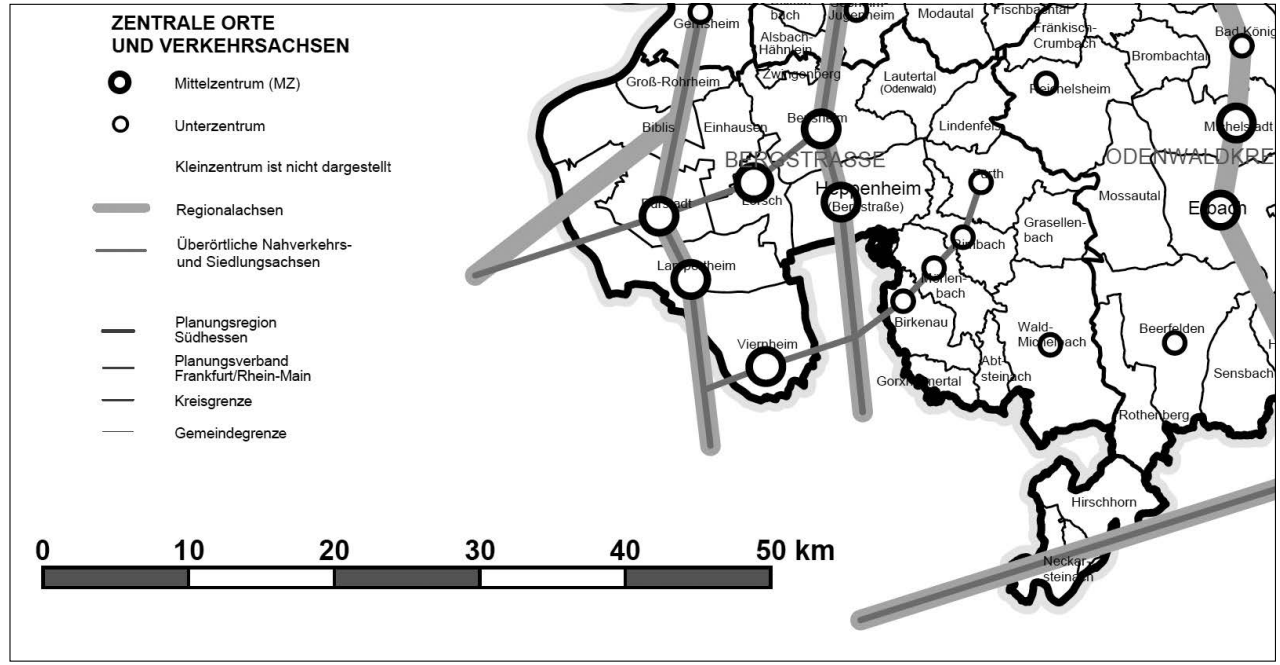


Abbildung 2: Regionalachsen und überörtliche Siedlungsachsen (Quelle: Regionalplan Südhessen 2010, S.19, Abb. 4; Bearbeitung IGDB GmbH 2019)

[...] Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV)".

Für den Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße werden aus den Ausführungen im Regionalplan Südhessen 2010 folgende zu berücksichtigende allgemeine Ziele abgeleitet:

- Förderung und Ausbau des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote zugunsten einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und verkehrsbedingter Emissionen.
- Anbindung bisher unerschlossener Wohngebiete an den ÖPNV, möglichst auch an den schienengebundenen ÖPNV
- Sicherung von Optionen auf Ausbau und der Weiterentwicklung des schienengebundenen ÖPNV durch Sicherung von stillgelegten Schienentrassen

Darüber hinaus werden folgende den Schienenpersonennah- und Fernverkehr betreffende Ziele aus dem Regionalplan Südhessen 2010 nachrichtlich in den Nahverkehrsplan übernommen:

- Z 5.1-3: Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar zwischen dem Ausbauende in Neu-Isenburg-Zeppelinheim und der hessischen Landesgrenze bei Viernheim. Der viergleisige Ausbau des Streckenabschnittes Frankfurt Stadion – Neu-Isenburg-Zeppelinheim ist zwecks Entmischung von Fern-, Nah- und S-Bahnverkehr in die Neubaustreckenplanung mit einzubeziehen. Die Trasse ist über den Hauptbahnhof Darmstadt zu führen. Zwischen Darmstadt Hauptbahnhof und dem Viernheimer Dreieck an den BAB A 6/A 67 kann eine der beiden in der Karte dargestellten Trassenvarianten an der A 5 oder A 67 realisiert werden.

- Z 5.1-7: Zur Verbesserung der Anbindung des südhessischen Wirtschaftsraumes ist eine direkte Schienennahverkehrsverbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Frankfurter Flughafen zu realisieren.

1.4 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2014-2018

1.4.1 Maßnahmenumsetzung

Im Nahverkehrsplan 2014-2018 wurden 32 Maßnahmen formuliert, deren Umsetzungsstatus in Tabelle 1 dokumentiert sind.

Lfd.-Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstatus
1	Die Relation Worms – Lampertheim wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und im 30'-Takt bedient (zuvor Grundnetz 2. Ordnung). In Lampertheim sind Anschlüsse an die Riedbahn Richtung Mannheim herzustellen.	Umgesetzt
2	Abbau von Parallelverkehren zur Schiene im Jedermannverkehr:	–
2a	• Hofheim – Worms (Einkürzung Linie 642 auf Abschnitt Hofheim – Biblis mit Anschluss an die Nibelungenbahn Richtung Worms)	Umgesetzt
2b	• Lampertheim – Bürstadt (Umlenkung der Linie 643 nach Groß-Rohrheim mit dortigem Anschluss an die Riedbahn)	Umgesetzt (Parallelverkehr abgebaut; Linie 643 verkehrt weiterhin bis Bürstadt)
2c	• Bürstadt – Lorsch (Umlenkung der Linie 643 nach Groß-Rohrheim mit dortigem Anschluss an die Riedbahn)	Nicht umgesetzt
2d	• Weinheim – Birkenau (Einkürzung Linie 681 auf Abschnitt Birkenau – Wald-Michelbach)	Nicht umgesetzt
3	Neuordnung der Linie 641: Linie 641 verkehrt auf dem Abschnitt Bensheim – Einhausen direkt im 60'-Takt mit Anschlüssen an RB Richtung Mannheim in Bensheim (zuvor Ringverkehr in einer Fahrtrichtung via Lorsch). In Einhausen wird der Bereich Ringstraße angebunden. Ein anderer Ast der Linie 641 bedient den Abschnitt Bensheim – Lorsch (Sportpark Ehlried). Ab dem Kreisverkehr Lorsch, Carl-Benz-Straße überlappen sich die beiden Linienäste zu einem 30'-Takt.	Umgesetzt (Abgewandeltes Konzept)
4	Zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale der Linie 641 sollte eine Linienwegänderung über das Gewerbegebiet Stubenwald geprüft werden.	Umgesetzt (für Linienast nach Einhausen)
5	Die Linie 643 soll in Heppenheim mit den RB-Zügen Richtung Mannheim verknüpft werden.	Umgesetzt
6	Linie 669: Es sind keine Änderungen vorgesehen.	Angebotsausweitung in Tagesrandlagen und Sys-tematisierung der Taktung
7	Der Abschnitt Bensheim – Lindenfels wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und der bereits bestehende 30'-Takt ausgeweitet/verstetigt. Ab Lindenfels werden die Abschnitte Richtung Reichelsheim und Winterkasten jeweils im 60'-Takt bedient.	Umgesetzt
8	Die Anbindung der Orte Beedenkirchen und Staffel erfolgt über ein kommunales Ruftaxi, das in Reichenbach mit der Stammlinie 665 verknüpft ist.	Umgesetzt
9	Die Linie 667 Grasellenbach – Heppenheim wird in Fürth gebrochen.	Nicht umgesetzt
10	Der Abschnitt Fürth – Heppenheim der Linie 667 wird in seiner Angebotsgestaltung auf die Abfahrten der Regionalexpress-Züge Richtung Darmstadt ausgerichtet. Der Abschnitt Grasellenbach – Fürth orientiert sich an den Abfahrten und Ankünften der Weschnitztalbahn in Fürth.	Umgesetzt
11	Der Abschnitt Bensheim – Lindenfels wird dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet und der bereits teilweise bestehende 30'-Takt ausgeweitet/verstetigt. Ab Lindenfels werden die Abschnitte Richtung Reichelsheim und Winterkasten jeweils im 60'-Takt bedient.	Umgesetzt
12	Aufgrund des Fahrzeitprofils der Linie 667, kann diese nicht ohne Fahrzeugmehrbedarf über Rimbach geführt werden. Daher wird von einer Bedienung Rimbachs abgesehen.	Umgesetzt
13	Verstetigung des 60'-Taktes Grasellenbach – Wald-Michelbach – Weinheim. Ausweisung des ITF-Knotens in Wald-Michelbach mit Anschlüssen zu den Linien 683 und 685. 30'-Takt zwischen Wald-Michelbach und Abtsteinach mit stündlicher Weiterführung Richtung Birkenau (dort Anschluss an Weschnitztalbahn).	Umgesetzt (Abgewandeltes Konzept)
14	Erschließung des Streckenabschnittes Birkenau – Weinheim durch die Linie 688	Umgesetzt (Abgewandeltes Konzept)
15	An der Haltestelle Wald-Michelbach, Amtsgericht (heute ZOB) wird ein ITF-Knoten eingerichtet. Dieser Knoten orientiert sich an den Abfahrtszeiten der Linie 681 Richtung Weinheim bzw. Birkenau zu den Minuten 27 und 57.	Umgesetzt (Abgewandeltes Konzept)

Lfd.-Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstatus
16	Einzelne Fahrten der Linie 683 gehen auf die Linie 686 über und stellen in der Folge eine Direktverbindung Richtung Heppenheim her.	Umgesetzt (Abgewandeltes Konzept mit erweitertem Angebot im Taktverkehr)
17	Die Linien 689 (LB „Odw. Mitte“) und 694 (LB „Odw. Süd“) weisen einen annähernd identischen Linienverlauf zwischen Bonsweiher und Rimbach auf. Vor diesem Hintergrund liegt es nahe, beide Linien zu einer neuen Linie 694 zusammenzufassen und dem Linienbündel Odenwald Süd zuzuordnen.	Umgesetzt
18	Erschließungsstandard: SPNV mit 1 – 3 km, RNV-Linie 5 / Bus mit jew. 600 m, Stadtverkehre 200 – 300 m	In Umsetzung (Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen)
19	Haltestellenstandards	Fortlaufende Umsetzung
20	Einrichtung von Fahrradvermietsystemen	Umgesetzt in einigen Kommunen
21	Bedienungsstandard entlang der ÖPNV-Achsen	Umgesetzt
22	Bedienungsstandard Daseinsvorsorge: Mindestbedienung von drei Fahrtenpaaren pro Werktag (bzw. 15 Fahrtenpaaren pro Woche) für Ortsteile mit mehr als 300 Einwohnern	Umgesetzt
23	Bedienungsstandard Stadtverkehr Mo-Fr 60‘-Takt, Sa, So/F bedarfsorientiert	Umgesetzt (Vielerorts übertroffen)
24	Vollständige Barrierefreiheit nach §8 (3) PBefG: Bis 1.1.2022 zu erreichen, außer es werden „in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet“	In Umsetzung (Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen)
25	P+R / B+R, Radverkehr, Fußverkehr	Fortlaufende Umsetzung
26	Einrichtung einer Mobilitätszentrale	Umgesetzt
27	Einrichtung/Ausweitung von Carsharing / Mitfahrzentralen / Car-Pooling	In Umsetzung (Dauerhafte Aufgabe im Zuständigkeitsbereich der Kommunen)
28	Mobilitätsmanagement	Fortlaufende Umsetzung

Tabelle 1: Umsetzungsstatus der Maßnahmen aus Nahverkehrsplan 2014-2018

Insgesamt ist eine hohe Umsetzungsbilanz festzustellen. Einige Maßnahmen befinden sich in Umsetzung oder liegen im Zuständigkeitsbereich der Kommunen. Vereinzelt wurden die Zielvorstellungen übertroffen.

Eine besondere Stellung nimmt die Beurteilung von Schienenparallelverkehren ein. Hier wird im Rahmen des Nahverkehrsplans 2020-2024 eine differenziertere Betrachtung zwischen „schädlichen“ und „nicht schädlichen“ Schienenparallelverkehren im Rahmen einer Potenzialanalyse mit kleinräumiger Betrachtung der Nachfragebeziehungen auf den betroffenen Relationen vorgenommen (näheres hierzu unter Kapitel 3.4).

Die VRN GmbH hat als lokale Nahverkehrsorganisation in enger Abstimmung mit dem Kreis die Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb auf Basis des Nahverkehrsplans 2014-2018 wie in den folgenden Kapiteln dargestellt durchgeführt.

1.4.2 Bündel „Odenwald Mitte“

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße stimmte in seiner Sitzung am 02.06.2014 den Eckpunkten der Vergabekonzeption des Linienbündels „Odenwald Mitte“ zu. Das Linienkonzept bei Betriebsaufnahme ist in Tabelle 2 dargestellt.

Linie	Linienführung
667	Heppenheim – Fürth – Grasellenbach
684	Weinheim – Birkenau – Mörlenbach – Rimbach – Fürth
687	Heppenheim – Ober-Laudenbach
689	Rimbach – Mörlenbach – Bonsweiher
691	Heppenheim – Ober-Hambach
697	Heppenheim – Fürth – Grasellenbach – Wald-Michelbach
698	Fürth – Rimbach

Tabelle 2: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Mitte“

Die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal, Reichelsheim hat den Betrieb zum 01.04.2015 aufgenommen. Die Laufzeit der Vereinbarung beträgt unter Berücksichtigung der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes 10 Jahre. Die im Zuge der Vergabe initiierte Neuordnung der Schülerverkehre (Linien 689, 697 und 698) hat zu einer deutlich verbesserten Transparenz des Verkehrsangebotes geführt.

1.4.3 Bündel „Ried“

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße hat in seiner Sitzung am 16.03.2015 der auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2014-2018 ausgearbeiteten Vergabekonzeption für das Linienbündel „Ried“ zugestimmt. Das Linienkonzept bei Betriebsaufnahme ist in Tabelle 3 dargestellt:

Linie	Linienführung
640	Bensheim – Einhausen
641	Bensheim – Lorsch
642	Biblis – Hofheim
643	Heppenheim – Lorsch – Einhausen – Bürstadt
644	Worms – Lampertheim – Viernheim
645	Groß-Rohrheim – Biblis – Bürstadt/Lampertheim
646	Bensheim – Lorsch – Einhausen – Bürstadt – Worms
647	Biblis – Groß-Rohrheim – Bensheim
651	Bürstadt – Gärtnersiedlung – Riedrode

Tabelle 3: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Ried“ / „Linie 644“

Aufgrund der Insolvenz der Fa. Werner aus Bensheim im Frühjahr 2015 musste die Vergabe der Verkehrsleistung für das Linienbündel auf den Fahrplanwechsel „Dezember 2015“ vorgezogen werden. In Verhandlungen mit dem Insolvenzverwalter konnte die VRN GmbH erreichen, dass der Betrieb bis zum Fahrplanwechsel aufrechterhalten werden konnte. Wesentliche Beeinträchtigungen im Betriebsablauf waren nicht zu verzeichnen.

Als Gewinner des durch die VRN GmbH als zentrale Vergabestelle initiierten Vergabeverfahrens hat die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH, Reichelsheim am 13.12.2015 den Betrieb aufgenommen.

1.4.4 Bündel „Odenwald Nord“

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße stimmte in seiner Sitzung am 21.12.2015 der auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2014-2018 ausgearbeiteten Vergabekonzeption des Linienbündels „Odenwald Nord“ zu. Das Linienkonzept bei Betriebsaufnahme ist in Tabelle 4 dargestellt.

Linie	Linienführung
664	Bensheim – Lautertal – Modautal – Lautertal
665	Bensheim – Lautertal – Lindenfels – Reichelsheim
665E	Bensheim – Lautertal – Lautertal – Reichelsheim – Michelstadt – Erbach
666	Fürth – Lindenfels – Lautertal

Tabelle 4: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Nord“

Die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH aus Reichelsheim nahm als Gewinner des Vergabeverfahrens am 11.12.2016 den Betrieb im Linienbündel erfolgreich auf.

Auf Wunsch und Rechnung der Odenwald Regionalgesellschaft mbH, Erbach (Aufgabenträgerorganisation des Odenwaldkreises), konnte mit der Linie 665E eine Ausweitung des Angebotes am Wochenende bis Michelstadt und Erbach umgesetzt werden.

Im Streckenabschnitt Fürth – Schlierbach – Seidenbuch – Gadernheim hat man in der Linie 666 ergänzend zum übrigen Angebot ein Rufbusangebot integriert. Die Vermittlung der Fahrten erfolgt über das von der VRN GmbH zur Verfügung gestellte Buchungsportal „AnSaT“.

1.4.5 Bündel „Nördliche Bergstraße, Bensheim, Bürstadt“

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße stimmte in seiner Sitzung am 27.11.2017 der auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2014-2018 ausgearbeiteten Vergabekonzeption für das Linienbündel „Nördliche Bergstraße, Bensheim, Bürstadt“ zu. Das Linienkonzept bei Betriebsaufnahme ist in Tabelle 5 dargestellt.

Linie	Linienführung
652	Bobstadt – Bürstadt – Boxheimerhof
655	Riedrode – Bürstadt – Lampertheim
669	Heppenheim – Bensheim – Zwingenberg – Alsbach
671	Bensheim – Auerbach
673	Bensheim Bhf – B. Karl-Kübel-Schule – B. Sirona – B. Bhf
675	Bensheim – Zell – Gronau
676	Bensheim – Schwanheim – Fehlheim – Hähnlein – Zwingenberg-Rodau
677	Bensheim – Hochstädten – Balkhausen

Tabelle 5: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Nördliche Bergstraße, Bensheim, Bürstadt"

Die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH hat als Gewinner der Ausschreibung am 09.12.2018 den Betrieb im Linienbündel aufgenommen. In das Vergabeverfahren waren noch die Vergabe von Stadtbusleistungen in Bensheim, Bürstadt und Heppenheim eingebunden. Die Stadtbusleistungen der Städte Bensheim und Bürstadt sind als Lose Bestandteile dieses Linienbündels.

1.4.6 Bündel „Odenwald Süd“

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße stimmte in seiner Sitzung am 19.11.2018 der auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2014-2018 ausgearbeiteten Vergabekonzeption für das Linienbündel „Odenwald Süd“ zu. Das Linienkonzept bei Betriebsaufnahme ist in Tabelle 6 dargestellt.

Linie	Linienführung
680	Wald-Michelbach – Abtsteinach – Birkenau – Weinheim
681	Grasellenbach – Wald-Michelbach – Abtsteinach – Gorxheimertal – Weinheim
682	Weinheim – Gorxheimertal – Oberflockenbach – Großsachsen – Weinheim
683	Wald-Michelbach – Mörlenbach – Heppenheim
685	Wald-Michelbach – Hirschhorn
688	Birkenau – Nieder-Liebersbach
690	Wald-Michelbach – Zotzenbach – Rimbach
692	Birkenau/Mörlenbach – Reisen – Hornbach – Geisenbach
694	Rimbach – Mörlenbach – Bonsweiher

Tabelle 6: Linienkonzept bei Betriebsaufnahme des Linienbündels „Odenwald Süd"

Die Verkehrsleistung der Linie 682 liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Weinheim bzw. des Rhein-Neckar-Kreises.

Die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH aus Reichelsheim nahm als Gewinner des Vergabeverfahrens am 15.12.2019 den Betrieb im Linienbündel auf.

1.4.7 Digitales Fahrgastinformationssystem

Die VRN GmbH hat im Rahmen ihrer Funktion als lokale Aufgabenträgerorganisation die Ausrüstung von regional bedeutsamen Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit einem digitalen Fahrgastinformationssystem initiiert. Folgende Haltestellen hat man in der Zeit von 2017 bis 2019 mit diesem System ausgestattet:

- Bensheim, Bahnhof
- Biblis, Bahnhof
- Birkenau, Bahnhof
- Bürstadt, Bahnhof
- Fürth Bahnhof
- Gras-Ellenbach, Nibelungenhalle
- Heppenheim, Bahnhof, Halber Mond und Niedermühlstr.
- Lorsch, Bahnhof
- Neckarsteinach, Bahnhof
- Wald-Michelbach, Alter Bahnhof, ZOB



Abbildung 3: Digitaler Fahrgastinformationsanzeiger am Bahnhof in Heppenheim (Quelle: Kreis Bergstraße)

1.4.8 Haltestelleninfrastruktur

Nach der Bestandaufnahme aller Haltestellen im Kreisgebiet im Jahr 2014 und der Auswertung der jeweiligen Ausstattung (Mast, Schild, Aushangmöglichkeit) wurde der Bedarf der Neuausstattung ermittelt. Der Fokus lag dabei auf den Kommunen, deren Haltestelleninfrastruktur sich im Eigentum des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger befindet und vom Linienbetreiber gepflegt wird.

Die VRN GmbH hat in ihrer Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation auf Basis dieser Erhebungsergebnisse die Ausschreibung der Neuausstattung der Haltestellen in die Wege geleitet. Insgesamt wurden fast 300 Haltestellen mit 521 Haltestellenschildern und 722 Fahrplanaushangkästen ausgestattet. Die Auslieferung der Haltestelleninfrastruktur durch den Gewinner der Ausschreibung war im Frühsommer 2017 erfolgt; die Montage organisiert im Nachgang der Linienbetreiber VGG.

Hierdurch wurde ein den VRN-Standards entsprechendes einheitliches Design der Haltestellenschilder im nahezu gesamten Kreisgebiet umgesetzt. So weisen alle farbigen Elemente der Schilder die Farbe „kobaltblau" (RAL 5013) – entsprechend dem Corporate Design des VRN – auf.

1.4.9 VRNnextbike

Im Nahverkehrsplan 2014-2018 wurde die Etablierung eines Fahrradvermietsystems im Verbundgebiet des VRN als Ziel formuliert und dieses folgend unter Federführung der VRN GmbH ab 2015 umgesetzt.

Dieses kommerzielle Angebot, das unter der Marke „VRNnextbike" vermarktet wird und städteübergreifend nutzbar ist, steht zuvor registrierten Kunden im öffentlichen Raum zur Verfügung. In einem Selbstbedienungssystem werden Nutzern Fahrräder zur Kurzzeitmiete in einem einwegfähigen System angeboten. Das heißt, dass Fahrräder nicht an der Vermietstation zurückgegeben werden müssen, sondern jede beliebige Station zur Rückgabe genutzt werden kann.



Abbildung 4: VRNnextbike-Station in Bensheim in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Zentralen Omnibusbahnhof (Quelle: IGDB GmbH)

Fahrradvermietsysteme bieten darüber hinaus neue Möglichkeiten im Freizeitverkehr. Die Mietstationen sind immer in der Nähe von Haltestellen platziert, sodass die Angebote optimal miteinander kombiniert werden können.

VRNnextbike ist bereits in vielen Städten im VRN-Verbundgebiet verfügbar, im Kreis Bergstraße seit 2016 in den in Tabelle 7 dargestellten vier Städten mit unterschiedlicher Anzahl an Stationen und verfügbaren Fahrrädern:

Kommune mit „VRNnextbike	Anzahl Stationen 2019	Anzahl Räder 2019
Bensheim	11	50
Bürstadt	4	18
Heppenheim	15	56
Lampertheim	8	32

Tabelle 7: Kommunen im Kreis Bergstraße mit VRNnextbike. Quelle: VRN GmbH

Abbildung 5 zeigt, dass die Anzahl der Nutzungen seit dem Beginn der Verfügbarkeit in den Folgejahren kontinuierlich angestiegen ist.

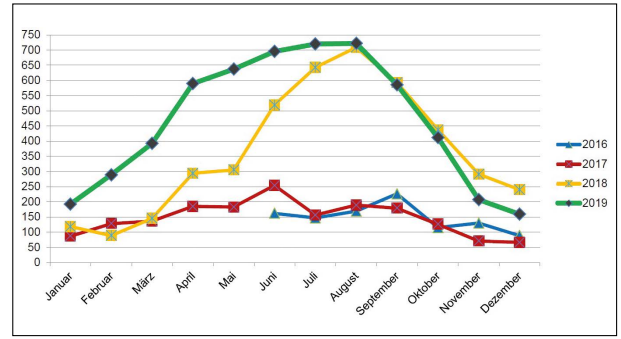


Abbildung 5: Mietvorgänge VRNnextbike nach Jahren (Quelle: VRN GmbH)

1.4.10 Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Jahr 2018 unterzeichnete der Kreis Bergstraße eine Kooperationsvereinbarung mit der ivm GmbH (integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain). Ziel der Kooperation ist, den im Kreis ansässigen Unternehmen und Behörden die Teilnahme am Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil" zu ermöglichen und diese bei der Erarbeitung und Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements zu unterstützen.

Im Rahmen von individuellen Coachings erhalten Arbeitgeber eine kompetente Beratung bei der Entwicklung einer eigenen Mobilitätsstrategie. Das Beratungsangebot ist für Unternehmen und Behörden kostenlos. Im Jahr 2018 fanden Gespräche mit interessierten Firmen und Kommunen statt. So beteiligt sich z.B. die Stadtverwaltung Viernheim am Beratungsprogramm zur Entwicklung einer eigenen Mobilitätsstrategie.

Auch in Heppenheim konnten zwei Firmen für eine Beteiligung gewonnen werden. Darüber hinaus nimmt die Kreisverwaltung selbst am Programm teil. In einem ersten Schritt wurde die Nutzung des Fahrradvermietsystems „VRNnextbike" für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Verwaltung bei Dienstfahrten am Standort Heppenheim ermöglicht.

Kommunales Mobilitätsmanagement

Im April 2019 wurde die erste VRN-Mobilitätszentrale im Kreis Bergstraße in Lampertheim eröffnet. Die ursprünglich angedachte Mobilitätszentrale in Bensheim konnte bis dato nicht realisiert werden. Im Zuge der Neuvergabe des Linienbündels „Odenwald Süd" ist in Wald-Michelbach eine erweiterte Verkaufsstelle mit Beratungsangebot durch das Verkehrsunternehmen geplant.

Die VRN GmbH fördert die Erstinvestition in Mobilitätszentralen im Rahmen des VRN-Konzeptes „Mobilitätszentralen".

2. Bestandsaufnahme

2.1 Analyse des Untersuchungsraums

2.1.1 Beschreibung, Abgrenzung und Aufteilung

Der Untersuchungsraum umfasst das Gebiet des Kreises Bergstraße mit seinen 22 Kommunen. Aufgrund der vielfältigen Nachfragebeziehungen in die Nachbarregionen wird bei der Betrachtung der Pendlerverflechtungen und des ÖPNV-Angebots in der Bestandsaufnahme der Untersuchungsraum auf grenzüberschreitende Relationen mit Start-, Ziel- oder Berührungspunkt im Kreis Bergstraße erweitert. Hierzu wird ein erweiterter Untersuchungsraum definiert. Da im lokalen Nahverkehrsplan die kleinräumigen Verkehrsbeziehungen und die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV im Vordergrund stehen, werden grenzüberschreitende Nachfrage-/Verkehrsbeziehungen grundsätzlich nur betrachtet, wenn diese nicht mehr als 50 Kilometer Luftlinie über die Kreisgrenze hinausreichen.

Diese rein räumliche Abgrenzung wird ergänzt um die Ausprägung der Nachfragebeziehungen: Orte, bei denen anhand bekannter Daten keine Nachfragebeziehungen von/zum Kreis Bergstraße festgestellt wurden, sind – unabhängig der definierten 50 km-Regel – nicht Bestandteil des erweiterten Untersuchungsraums.

Auf dieser Grundlage wird der Untersuchungsraum sowie der erweiterte Untersuchungsraum auf das in Abbildung 6 dargestellte Gebiet definiert.

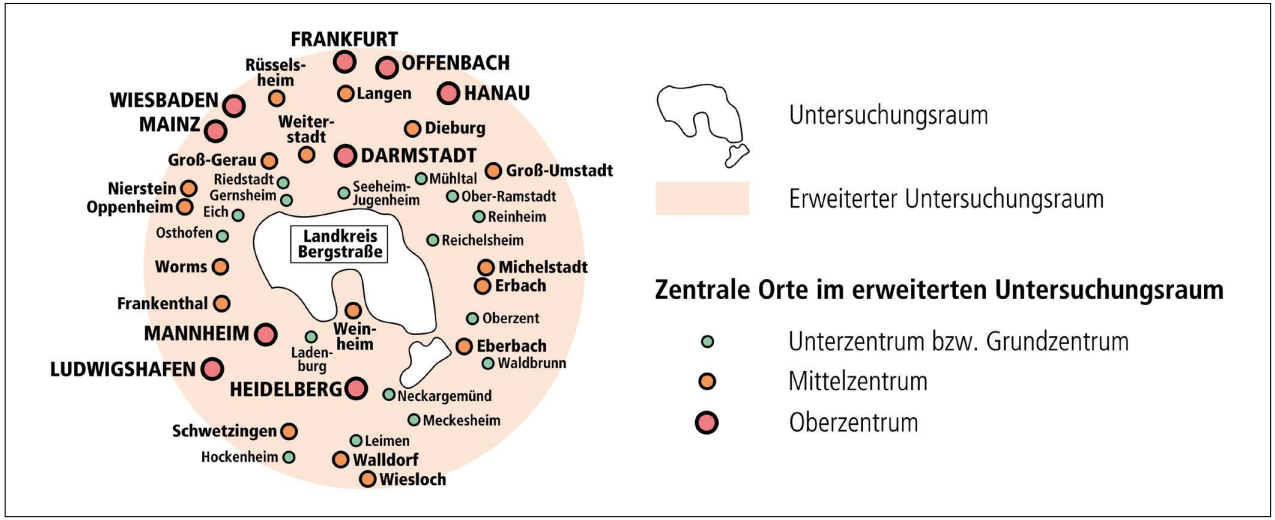


Abbildung 6: Untersuchungsraum und erweiterter Untersuchungsraum des lokalen Nahverkehrsplans 2020-2024 (Quelle: IGDB GmbH)

Für eine übersichtlichere Aufbereitung der Planungsinhalte wird das Kreisgebiet in drei zusammenhängende – gemessen an der Bevölkerung etwa gleichgroße – Teilräume untergliedert (vgl. Tabelle 8):

Teilraum	Zugehörige Kommunen	Bevölkerung 2018	Anteil an Gesamtbevölkerung im Kreis Bergstraße
Bergstraße	Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg	93.659	35 %
Neckartal-Odenwald	Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorxheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach	80.111	29 %
Ried	Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim	95.897	36 %

Tabelle 8: Teilräume innerhalb des Kreises Bergstraße mit Bevölkerungszahlen und Bevölkerungsverteilung

2.1.2 Raumstruktur & Bevölkerung

Raumstruktur und Einwohnerverteilung

Im Kreis Bergstraße leben 2018 laut amtlicher Statistik rund 270.000 Einwohner auf 719 km². Die Bevölkerungsdichte betrug dementsprechend rund 375 Einwohner pro km². Damit liegt die Bevölkerungsdichte im Kreis Bergstraße deutlich über dem Bundesdurchschnitt (2016 bei 236 Einwohnern pro km²) und zählt als Ganzes nach der Typisierung „Siedlungsstruktureller Regionstyp" des BBSR[3] zur Kategorie „Städtische Region".

Innerhalb des Kreisgebietes sind die Einwohner unterschiedlich stark verteilt. Die vier einwohnerstärksten Kommunen Bensheim (ca. 41.000 Einwohner), Viernheim (ca. 34.000 Einwohner), Lampertheim (ca. 33.000 Einwohner) und Heppenheim (ca. 26.000 Einwohner) liegen alle im westlichen Kreisgebiet (Teilräume Bergstraße oder Ried), während die vier einwohnerschwächsten Kommunen Abtsteinach, Hirschhorn, Lindenfels, Neckarsteinach (jeweils zwischen 3.000 und 5.000 Einwohner) sich auf den östlichen Teil des Untersuchungsraums im Teilraum Neckartal-Odenwald konzentrieren.

In Abbildung 1 wird zwischen den Kategorien „Ordnungsraum" und „Verdichtungsraum" nach dem Regionalplan Südhessen 2010 auf Ebene der Kommunen unterschieden. Eine differenziertere Unterteilung der Raumstruktur wird anhand der regionalstatistischen Raumtypologie RegioStaR 7 des BMVI[4] vorgenommen (Abbildung 7). In der Studie „Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017)[5] wird ebenfalls nach dieser Raumtypologie differenziert. Dadurch lassen sich Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung in der jeweiligen Raumkategorie treffen (Näheres unter Kapitel 2.1.5.)

Als verstädterte Strukturen (Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum) gelten im Kreis Bergstraße die sechs Mittelzentren Bensheim, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim, Lorsch und Viernheim sowie die in ihrem unmittelbaren Umland liegenden Gemeinden Einhausen und Lautertal. Hinzu kommen die beiden Grundzentren Mörlenbach und Birkenau im Weschnitztal, die an das Mittelzentrum Weinheim (Rhein-Neckar-Kreis) angrenzende Gemeinde Gorxheimertal und die Gemeinde Neckarsteinach im Neckartal.

Deutlich ländlicher strukturiert sind die Kommunen Grasellenbach, Groß-Rohrheim und Lindenfels (Ländliche Region – Kleinstädtischer dörflicher Raum). Die Gemeinden Abtsteinach, Biblis, Fürth, Rimbach und Wald-Michelbach (Ländliche Region – städtischer Raum) sowie die Stadt Hirschhorn (Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum) weisen Übergangsstrukturen zwischen städtischen und ländlichen Regionen auf.

[3] Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
[4] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
[5] Mobilität in Deutschland, Infas/DLR im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019

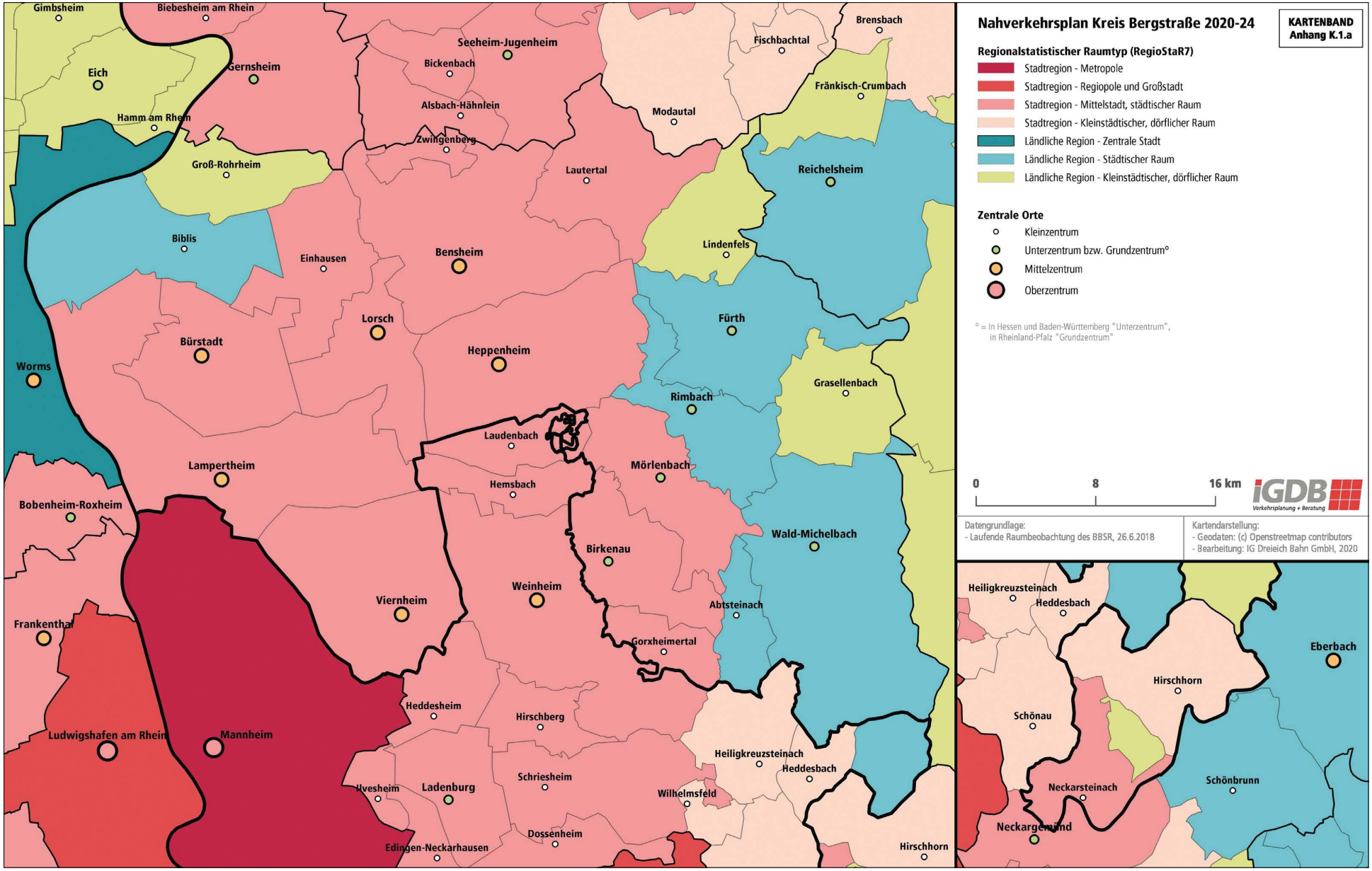


Abbildung 7: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStar7 und zentralen Orten (Datenquelle: BBSR, 2018; Bearbeitung: IGDB GmbH)

Eine Zusammenfassung der Bevölkerungszahlen im Kreis Bergstraße aufgeteilt nach den beschriebenen Raumkategorien ist in Tabelle 9 dargestellt.

Regionalstatistischer Raumtyp	Zugehörige Kommunen	Bevölkerung 2018	Anteil an Gesamtbevölkerung im Kreis Bergstraße
Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum	Bensheim, Birkenau, Bürstadt, Einhausen, Gorxheimertal, Heppenheim, Lampertheim, Lautertal, Lorsch, Mörlenbach, Neckarsteinach, Viernheim, Zwingenberg	211.942	79 %
Stadtregion – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Hirschhorn	3.460	1 %
Ländliche Region – Städtischer Raum	Abtsteinach, Biblis, Fürth, Rimbach, Wald-Michelbach	41.333	15 %
Ländliche Region – Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Grasellenbach, Groß-Rohrheim, Lindenfels	12.968	5 %

Tabelle 9: Kommunen nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 innerhalb des Kreises Bergstraße mit Bevölkerungszahlen und Bevölkerungsverteilung

Die Gesamtbetrachtung von Abbildung 7 und Tabelle 9 zeigt, dass der Kreis Bergstraße ein überwiegend städtisch strukturierter Kreis ist. 14 Kommunen (64 %) sind einer städtischen Struktur zugeordnet, in denen 79 % der Bevölkerung des Kreises lebt. Acht Kommunen (36 %), in denen 21 % der Kreisbevölkerung wohnen, sind eher ländlich strukturiert.

Neben Kenntnissen zur Raumstruktur und Einwohnerverteilung auf Ebene der Kommunen ist für die Mobilitätsplanung die kleinräumige Verteilung der Wohnbevölkerung auf der Ebene von Siedlungseinheiten von großer Bedeutung. Einen Überblick hierzu gibt Anhang K1.a im Kartenband. Die zugehörigen Einwohnerzahlen bzw. Einwohnerschätzungen (sofern keine amtlichen Angaben verfügbar) sind in Anhang 2.A tabellarisch zusammengestellt.

Altersstruktur der Wohnbevölkerung

Bei der Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrer Altersstruktur im Status quo (mit Stand Ende Dezember 2018) werden sechs Gruppen mit Relevanz für den öffentlichen Personennahverkehr gebildet (vgl. Abbildung 8). Die Altersgruppen haben zumeist unterschiedliche aktionsräumliche Verhaltensweisen und somit auch andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV. Auf den ersten Blick scheint die Altersverteilung in den Städten und Gemeinden im Kreis Bergstraße in Grundzügen eine gewisse Homogenität aufzuweisen. Dennoch sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten herauszustellen:

Die Städte und Gemeinden mit einem überdurchschnittlichen Anteil an Senioren (über 65-Jährige) von über 22 % sind sortiert nach der Höhe des Anteils Birkenau (26 %), Hirschhorn (25 %), Lautertal, Neckarsteinach (jeweils 24 %), Gorxheimertal, Grasellenbach und Lampertheim (jeweils 23 %). Der Anteil an Kindern und Jugendlichen (unter 18 Jahre) liegt in den Kommunen Bensheim, Einhausen, Lorsch, Fürth, Bürstadt und Viernheim mit 17 % leicht über dem Kreisdurchschnitt von 16 %.

Bei den Personen im erwerbsfähigen Alter (18 bis unter 65 Jahre) weisen alle Kommunen im Teilraum Bergstraße, die im Teilraum Neckartal/Odenwald liegenden Kommunen Abtsteinach, Fürth, Grasellenbach und Lautertal sowie die Riedkommunen Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim und Viernheim leicht höhere Anteile auf als der Kreisdurchschnitt von 61 %.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in der Tendenz Kommunen der Teilräume Bergstraße und Ried einen höheren Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen (unter 40 Jahre alt) aufweisen. Kommunen mit höheren Anteilen älterer Bevölkerungsgruppen liegen dagegen überwiegend im Teilraum Neckartal/Odenwald.

Veränderungen in der Alterszusammensetzung der Wohnbevölkerung entstehen in der Regel durch Zuzugswellen in neue Wohngebiete vor allem in der Nähe von Arbeitsplatzschwerpunkten (Mittelzentren des Kreises Bergstraße) oder in Regionen, die die Möglichkeit des komfortablen Auspendelns ermöglichen.

Einwohnerentwicklung

Abbildung 9 zeigt die bis 2035 prognostizierte Einwohnerentwicklung im Kreis Bergstraße, aufgeteilt nach Kommunen. Im gesamten Kreisgebiet wird bis 2025 ein Rückgang der Bevölkerungszahl um -0,5 % und im Zeitraum 2025 bis 2030 um -1,7 % erwartet. Betrachtet man die Entwicklung nach Kommunen genauer, zeigen sich zwischen den definierten Teilräumen sehr deutliche Unterschiede.

Während in den meisten Kommunen des Teilraums Bergstraße die Bevölkerungszahl voraussichtlich überwiegend konstant bleibt (Bensheim, Einhausen, Lorsch) oder wächst (Zwingenberg), werden in sämtlichen Kommunen des Teilraums Neckartal/Odenwald unterschiedlich stark ausgeprägte Schrumpfungen prognostiziert. Besonders stark schrumpft die Gemeinde Wald-Michelbach (-4,8 % bis 2025) und die Stadt Hirschhorn (-3,2 % bis 2025), gefolgt von Grasellenbach (-2,8 % bis 2025) und Lindenfels (-2,7 % bis 2025). Nach 2025 wird eine Verstärkung dieser Tendenzen in allen Kommunen des Teilraums Neckartal-Odenwald prognostiziert. Im Teilraum Ried sind die eher ländlich strukturierten Kommunen Biblis und Groß-Rohrheim von stärkeren Schrumpfungstendenzen betroffen, während für Bürstadt im Vergleich zum Jahr 2018 ein Zuwachs von 2,3 % bis 2035 erwartet wird. Die Bevölkerungszahlen in Lampertheim und Viernheim bleiben bis 2025 weitestgehend konstant und sinken im Vergleich zu 2018 erst danach leicht ab.

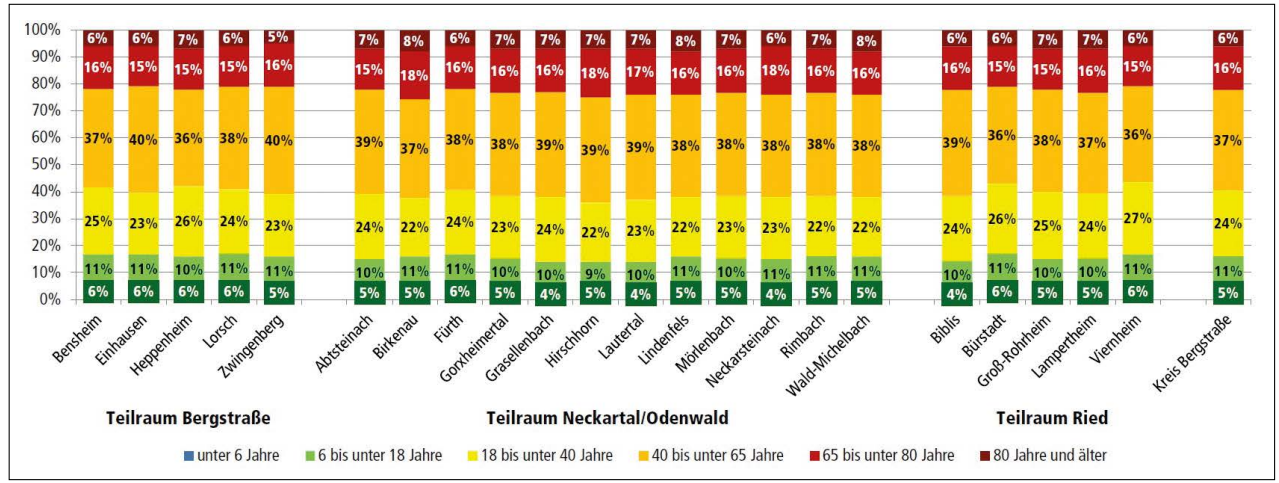


Abbildung 8: Altersstruktur der Bevölkerung im Kreis Bergstraße am 31.12.2018 (Quelle: IGDB GmbH, Daten: Hessisches Statistisches Landesamt, 2019)

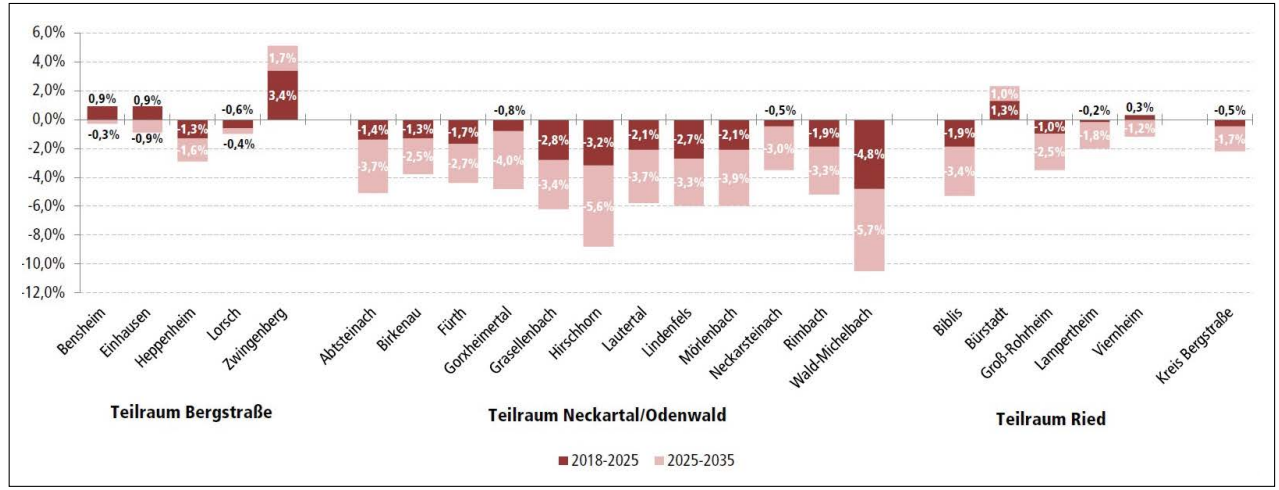


Abbildung 9: Einwohnerentwicklung 2018-2035 in den Kommunen des Kreises Bergstraße (Quelle: IGDB GmbH, Daten: Hessisches Statistisches Landesamt, 2019; Bevölkerungsvorausschätzung der Hessen-Agentur, 2019)

2.1.3 Pendlerverflechtungen

Berufspendler

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017 sind im Jahr 2017 16 % aller Wege im Erreichen des Arbeitsortes begründet[6]. Eine detaillierte Betrachtung dieser Wege ist daher einerseits von großer Bedeutung, andererseits dürfen die übrigen 84 % der Verkehrsnachfrage nicht außer Acht gelassen werden. Eine Fokussierung der Angebotsplanung allein auf die berufsbedingte Verkehrsnachfrage greift zu kurz, um realistische Aussagen über die räumliche Orientierung aller Bevölkerungsgruppen treffen zu können. Nichtsdestotrotz bildet eine detaillierte Analyse der Verflechtungen im Berufsverkehr eine wichtige Grundlage hierfür und wird daher in diesem Abschnitt näher analysiert. Aussagen zu dienstlichen Fahrten können nicht getroffen werden, da zu diesen keine Daten vorliegen. Mit einem Anteil von 11 % bilden diese Wege einen ebenfalls nicht unbeachtlichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen[7].

Die einzig verfügbare flächendeckende und jährlich aktualisierte Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten[8], enthält also keine (räumlich verortbaren) Angaben zu Beamten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten oder mithelfenden Familienangehörigen. Daher stellen diese Daten kein vollständiges Abbild des oben erwähnten Anteils von 16 % an allen Wegen dar. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten können dennoch als ein wesentlicher Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte auf der Ebene der Städte und Gemeinden angesehen werden. Zum 30.06.2017 waren im Kreis Bergstraße 119.800 Beschäftigte registriert. Diese Gesamtmenge wird nachfolgend räumlich ausdifferenziert auf Zielorte, die innerhalb des unter Kapitel 2.1.1 definierten erweiterten Untersuchungsraumes liegen:

- Im Kreis Bergstraße haben 45.378 Beschäftigte (17 % der Bevölkerung) sowohl ihren Wohnort, als auch ihren Arbeitsort innerhalb des Kreisgebiets (Binnenpendler). Davon wohnen und arbeiten 23.466 Beschäftigte innerhalb ihrer Kommunen (9 % der Bevölkerung). Dies entspricht einem Anteil von 52 % an den Kreisbinnenpendlern.

- 52.114 Beschäftigte (19 % der Bevölkerung) haben ihren Wohnort im Kreis Bergstraße und ihren Arbeitsort in einem anderen Gebiet (Auspendler).

- 22.248 Beschäftigte arbeiten im Kreis Bergstraße und wohnen in einem anderen Gebiet (Einpendler).

- Aus den vorgenannten Werten resultiert ein Gesamtpendleraufkommen i. H. v. 119.740 Berufspendlerbeziehungen und ein Auspendlerüberschuss von 29.866 Beschäftigten.

- Der Saldo aus Ein- und Auspendlern unterscheidet sich zwischen den Kommunen (vgl. Anhang 2.B). Hierbei sind die Mittelzentren Bensheim und Heppenheim hervorzuheben, die als einzige Kommunen im Kreis Bergstraße Einpendlerüberschüsse aufweisen. In Bensheim wohnen und arbeiten 18 % der Beschäftigten im gleichen Ort, 35 % pendeln zur Arbeit aus und 44 % von auswärts ein. In Heppenheim liegt dieses Verhältnis bei 18 % (Binnenpendler) zu 43 % (Einpendler) zu 39 % (Auspendler).

- Über 30.000 Beschäftigte haben ihren Wohnort im Kreis Bergstraße und ihren Arbeitsort in Baden-Württemberg. Relevante Ziele sind hier Mannheim mit 15.182 (50 %), Weinheim mit 5.793 (19 %), Heidelberg mit 2.756 (9 %) und Heddesheim mit 686 (6 %) Auspendlern nach Baden-Württemberg. Umgekehrt ist aus Kommunen in Baden-Württemberg mit über 10.000 Beschäftigten auch die größte Einpendlermenge zu verzeichnen (Mannheim 3.088 (29 %), Weinheim 1.601 (15 %), Hemsbach 694 (7 %), Heidelberg 523 (5 %) und Laudenbach 435 (4 %) Einpendler aus Baden-Württemberg). In Summe bestehen zwischen dem Kreis Bergstraße und Kommunen in Baden-Württemberg über 41.000 Beziehungen[9]. Alle zuvor benannten Orte vereinigen 76 % des gesamten Berufspendleraufkommens (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) zwischen dem Kreis Bergstraße und Baden-Württemberg auf sich.

- Mit knapp 14.000 Auspendlern, über 4.000 Einpendlern und damit 18.000 Beziehungen[10] bestehen außerdem starke Verflechtungen zwischen Hessen (ohne Odenwaldkreis und Kreis Bergstraße) und dem Kreis Bergstraße. Hier sind vor allem die Ziele Darmstadt (5 717 Beziehungen; 31 %) und Frankfurt (3.989 Beziehungen; 11 %),

6 Mobilität in Deutschland 2017, Infas/DLR, 2018, S.19
7 Ebenda
8 Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.
9 Dies entspricht insgesamt 55 % aller bekannten Ein- und Auspendlerbeziehungen in/aus dem Kreis Bergstraße und 34 % am Gesamtpendleraufkommen
10 Dies entspricht insgesamt 24 % aller bekannten Ein- und Auspendlerbeziehungen in/aus dem Kreis Bergstraße und 15 % am Gesamtpendleraufkommen

sowie die in den Nachbarkreisen liegenden Kommunen Alsbach-Hähnlein (1.016 Beziehungen; 5 %), Gernsheim (951 Bez.; 5 %), Pfungstadt (686 Bez.; 4 %) und Seeheim-Jugenheim (590 Bez., 3 %) relevant. 59 % aller Beziehungen zwischen dem Kreis Bergstraße und Kommunen in Hessen (ohne Kommunen im Odenwaldkreis und im Kreis Bergstraße) beginnen oder enden in diesen Orten.

- Zwischen dem Kreis Bergstraße und Kommunen in Rheinland-Pfalz besteht mit knapp 6.000 Einpendlern in den Kreis Bergstraße und 7.000 Auspendlern (ca. 13.000 Beziehungen[11]) ein relativ ausgewogenes Pendlersaldo mit leichtem Überhang bei den Auspendlern aus dem Kreis Bergstraße. Ein Großteil dieser Beziehungen konzentriert sich auf die Ziele Worms (3.714 Beziehungen; 29 %), Ludwigshafen (3.574 Beziehungen; 28 %), Frankenthal (636 Beziehungen; 5 %) und Mainz (397 Beziehungen; 3 %). Diese Städte vereinigen 66 % des Berufspendleraufkommens bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von/nach Rheinland-Pfalz auf sich.

- Vergleichsweise moderat ausgeprägte Verflechtungen bestehen zwischen dem Kreis Bergstraße und dem Odenwaldkreis mit etwas über 2.100 Beziehungen[12] (1.218 Einpendler, 948 Auspendler). 62 % dieser Beziehungen entfallen auf die Orte Reichelsheim mit 791 Beziehungen (37 %), die beiden Mittelzentren Michelstadt/Erbach mit 241 Beziehungen (11 %), Oberzent-Beerfelden mit 201 Bez. (9 %) und Oberzent-Rothenberg mit 119 Bez. (5 %).

Die räumlich auf Ebene der Städte und Gemeinden ausdifferenzierten Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind in drei thematischen Karten im Kartenband (Anhänge K2.a, K2.b und K2.c) mengenmäßig dargestellt:

- K2.a: Berufspendler zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises

- K2.b: Kreisübergreifende Berufspendler im 1. Ring

- K2.c: Kreisübergreifende Berufspendler im 2. Ring

Die kreisübergreifenden Berufspendlerbeziehungen mussten aus Darstellungsgründen auf zwei separaten Karten abgebildet werden. Der räumliche Darstellungsumfang dieser Aufteilung ist in Abbildung 10 und in den Legenden der jeweiligen Karten dargestellt.

Während der Betrachtung der den Kreis Bergstraße betreffenden Berufspendlerverflechtungen wird deutlich, dass insbesondere die Erreichbarkeit der Mittelzentren aufgrund ihrer hohen Arbeitsplatzdichte eine große Bedeutung hat. Neben der dort im Allgemeinen höheren Anzahl an Arbeitsplätzen (vgl. Anhang 2.B) und dem damit verbundenen großen Einzugsbereich im Umland, stellen die Mittelzentren im ÖPNV-System auch wichtige Schnittstellen zum Schienenpersonennahverkehr dar. Dieser stellt seinerseits leistungsfähige Verbindungen an die für den Berufsverkehr sehr bedeutenden benachbarten Oberzentren sicher.

Zu den größten Arbeitsplatzschwerpunkten im Kreis Bergstraße gehören nach Angaben der Hessen-Agentur 2019[13] die Kommunen Bensheim mit rund 23.000 Arbeitsplätzen, Heppenheim und Viernheim mit jeweils rund 12.000 Arbeitsplätzen, Lampertheim mit über 10.000 Arbeitsplätzen sowie Lorsch und Bürstadt mit jeweils über 4.500 Arbeitsplätzen.

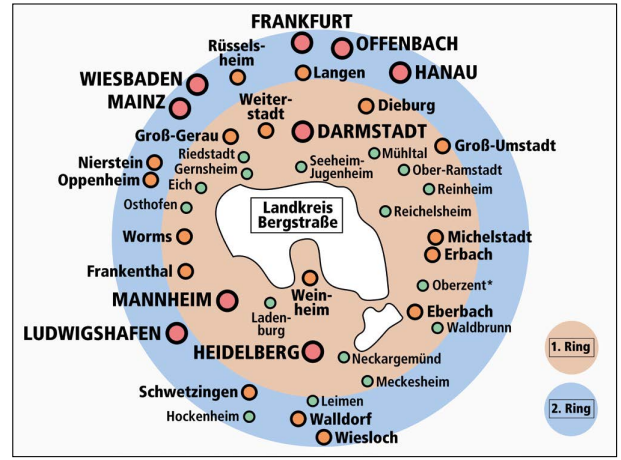


Abbildung 10: Darstellungskonzept für kreisübergreifende Berufspendlerverflechtungen (Anhänge K2.b und K2.c im Kartenband) (Quelle: IGDB GmbH)

[11] Dies entspricht insgesamt 17 % aller bekannten Ein- und Auspendlerbeziehungen in/aus dem Kreis Bergstraße und 11 % am Gesamtpendleraufkommen
[12] Dies entspricht insgesamt knapp 3 % aller bekannten Ein- und Auspendlerbeziehungen in/aus dem Kreis Bergstraße und knapp 2 % am Gesamtpendleraufkommen
[13] Gemeindelexikon der Hessen-Agentur, Berechnungen auf Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2019)

Schulpendler

2017 betrug der Anteil des Ausbildungsverkehrs am bundesweiten Gesamtverkehrsaufkommen (Anzahl Wege) 7 %[14]. Auf diesen Wert entfallen unter anderem sowohl die Wege von Schülern zu allgemeinbildenden Schulen/Berufsschulen/Privatschulen etc., als auch von Studierenden zu Hochschulen – beides Gruppen, die öffentliche Verkehrsmittel vergleichsweise häufig nutzen.

Zu den Nachfragebeziehungen von Studierenden und Verflechtungen zu Privatschulen liegen keine Daten vor. Deshalb werden im folgenden Abschnitt ausschließlich die Schulpendlerverflechtungen zu den 80 staatlichen Schulen im Kreis Bergstraße analysiert. Grundlage hierfür bildet die Schülerstatistik des Kreises Bergstraße, die die Nachfragebeziehungen auf der Ebene von Siedlungseinheiten abbildet. Für die Analysen in diesem Nahverkehrsplan wird zur Herstellung einer methodischen Kompatibilität zu den im vorhergehenden Abschnitt thematisierten Berufspendlerverflechtungen eine etwas großräumigere Betrachtung auf Ebene der Städte und Gemeinden vorgenommen (vgl. Anhang K2.d).

Anhang K2.d im Kartenband zeigt die Nachfragebeziehungen im Schülerverkehr innerhalb des Kreises Bergstraße. Die stärksten Nachfrageströme zwischen Kommunen bestehen mit jeweils rund 700 Beziehungen zwischen Bensheim und Heppenheim sowie Bensheim und Lorsch. Danach folgen Bensheim – Zwingenberg mit 484, Bürstadt – Lampertheim mit 473, Bensheim – Lautertal mit 465 und Fürth – Rimbach mit 423 Beziehungen.

Die vorliegenden Daten für die kreisübergreifenden Schulpendlerströme wurden analysiert. Grundsätzlich ist der Kreis Bergstraße nur dazu verpflichtet die nach §161 Abs. 2 Hessisches Schulgesetz (HSchulG) „notwendige Beförderung" zwischen Wohnort und der nächstgelegenen weiterführenden Schule (vgl. §161 Abs. 5 HSchulG) sicherzustellen. Durch die in Hessen mögliche freie Schulwahl, individuelle Entscheidungen aufgrund verschiedener Lebenslagen und sonstigen Hintergründen mit Auswirkungen auf eine von der nächstgelegenen Schule abweichenden Schulwahl, kommt es zu differenzierten Verflechtungen im Schülerverkehr. Im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung der Verkehrsnachfrage werden aus den bekannten Daten – unabhängig der gesetzten Schulbezirke – folgende Nachfrageschwerpunkte im kreisübergreifenden Schülerverkehr identifiziert:

- Aus den an die Stadt Weinheim (Rhein-Neckar-Kreis) angrenzenden Kommunen Viernheim, Birkenau und Gorxheimertal bestehen in einem Umfang zwischen jeweils 170 und 230 Beziehungen Verflechtungen im Schülerverkehr (Linien RB69, 5, 680, 681, 682).

- Jeweils rund 100 Schüler pendeln aus Mörlenbach und Wald-Michelbach nach Weinheim ein (Linien RB69, 680, 681).

- In den Odenwaldkreis besteht allein auf den Relationen Lindenfels – Reichelsheim (105 Beziehungen) und Fürth – Reichelsheim (85 Beziehungen) eine Nachfrage in mittlerem Umfang. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schüler aus dem Kreis Bergstraße, die die Georg-August-Zinn-Schule in Reichelsheim besuchen (Linie 665).

- Auf den Relationen Groß-Rohrheim - Gernsheim, Hirschhorn – Eberbach und Seeheim-Jugenheim – Bensheim besteht mit jeweils rund 70 bis 80 Beziehungen eine moderate Nachfrage (Linien RE 70, S1/2, 669).

- Betrachtet man die Verflechtungen aus den Kommunen Bickenbach, Hähnlein-Alsbach und Seeheim-Jugenheim (alle Landkreis Darmstadt-Dieburg) zum Schulstandort Bensheim, ergibt sich ein Gesamtaufkommen von über 300 Beziehungen – der stärksten kleinräumigen Nachfrage im Schülerverkehr über die Kreisgrenze (Linie 669).

Auf die eben benannten kreisübergreifenden Relationen sind die im Kapitel 3.2.2 formulierten Anforderungen an die Schülerbeförderung mangels Zuständigkeit gemäß §161 HSchulG nicht anzuwenden. Dennoch werden diese im Rahmen der Möglichkeiten innerhalb der Verkehrskonzepte und Betriebsabläufe im straßengebundenen ÖPNV durch den Kreis berücksichtigt.

Aus den Pendlersalden der jeweiligen Kommunen wird deutlich, dass die Schulstandorte Bensheim, Lampertheim, Rimbach und Wald-Michelbach deutliche Einpendlerüberschüsse aufweisen. Besonders hervorzuheben sind hier Bensheim mit 16 Schulen und einem Überschuss von über 4 300 Schuleinpendlern aus Kommunen des Kreises Bergstraße sowie Lampertheim mit 10 Schulen und einem Überschuss von über 300 Schuleinpendlern. Diese beiden Städte sind u.a. Berufsschulstandorte (Heinrich-Metzendorf-Schule, Karl-Kübel-Schule und Elisabeth-Selbert-Schule) und verfügen dementsprechend über einen sehr weiträumigen Einzugsbereich. Mit knapp 600 Schülern weist Rimbach den zweitgrößten Schuleinpendlerüberschuss im Kreis Bergstraße auf.

Weitere Angaben zur Schulstruktur im Kreis Bergstraße werden im Rahmen der Gebietssteckbriefe im folgenden Kapitel 2.1.4 thematisiert.

[14] Gemeindelexikon der Hessen-Agentur, Berechnungen auf Grundlage Statistik der Bundesagentur für Arbeit (2019)

2.1.4 Gebietssteckbriefe zu den Kommunen im Kreis

Im Rahmen der im Kapitel 3.3.1 näher ausgeführten ersten Beteiligungsstufe wurde eine Fragebogenaktion durchgeführt. Hierbei wurden alle Kommunen des Kreises Bergstraße angeschrieben, um Hinweise zur Verbesserung des Mobilitätsangebots zu äußern und relevante Ziele für den ÖPNV zu identifizieren. Das Ergebnis dieser Abfrage und einer ergänzenden Analyse durch den Gutachter fließen in Gebietssteckbriefe ein, die in Anhang 2.C zu finden sind.

2.1.5 Mobilitätsverhalten

Um ein Bild des Mobilitätsverhaltens im Kreis Bergstraße zu erhalten, werden nachfolgend wesentliche Kennwerte aus der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017) herangezogen. Die darin angewandte raumstrukturelle Differenzierung der Daten ermöglicht allgemeingültige Aussagen zu teilraumspezifischen Gegebenheiten des Kreises mit seinen städtischen und ländlichen Strukturen.

In der Karte „Kreis Bergstraße und Umgebung nach regionalstatistischem Raumtyp" (Abbildung 7 bzw. Anhang K1.a im Kartenband) sind alle Kommunen innerhalb des Kreises und in dessen unmittelbarer Nachbarschaft kategorisiert dargestellt. Für die darin aufgeführten regionalstatistischen Raumtypen wurde in der MiD 2017 die Aufteilung der Verkehrsmittel (Modal Split) auf Grundlage des Verkehrsaufkommens (Anzahl Wege) ermittelt:

Abbildung 11 zeigt ein spürbares Gefälle in der Verkehrsmittelwahl zwischen städtischen und ländlichen Strukturen. Eine mögliche Ursache hierfür ist in der in städtischen Strukturen i.d.R. guten Nahversorgung zu sehen, die kürzere Alltagswege ermöglicht, für die oftmals die Verkehrsmittel des

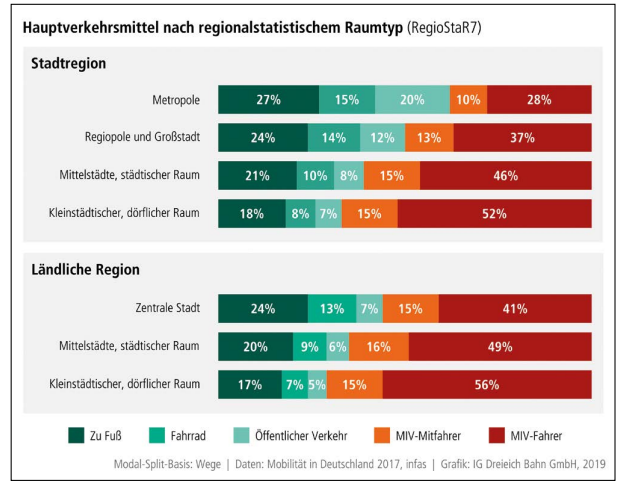


Abbildung 11: Modal Split (Basis Wege) nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7 (Grafik: IGDB GmbH)

Umweltverbundes als bequeme Option in Frage kommen. In ländlichen Gebieten gehören dagegen aufgrund eines geringeren Aktivitätenpotenzials in Wohnortnähe größtenteils weite Wege, die überwiegend mit motorisierten Verkehrsmitteln bewältigt werden, zum Alltag der dortigen Bevölkerung.

Neben der Nahversorgungsqualität bildet auch die Verfügbarkeit von Alternativen zum MIV einen maßgeblichen Faktor für die mit rund 30 % sehr großen Unterschiede der Verkehrsmittelwahl zwischen Stadt und Land zugunsten des MIV im Vergleich zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. In ländlichen Strukturen (betrifft überwiegend den Teilraum Neckartal-Odenwald) wird es vermutlich nicht möglich sein in jedem Fall auf einen Pkw zu verzichten. Durch attraktive Alternativangebote kann zumindest der häufig kostspielige Unterhalt von mehreren Pkw in einem Haushalt reduziert werden und zu einer Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes beitragen. Ebenso stellen gelegentliche Wege im vergleichsweise weniger zeitkritischen Freizeitverkehr ein weiteres erschließbares Potenzial für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ländlicheren Gebieten dar.

Bei der Potenzialbewertung der Alternativen zum MIV muss deren Wirtschaftlichkeit durch ausreichende Nutzerzahlen berücksichtigt werden. Gleichwohl zeigt Abbildung 11, dass selbst in kleinstädtischen, dörflichen Strukturen schon rund 30 % aller Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden. Diesen Anteil gilt es, durch die Bereitstellung attraktiver Alternativangebote weiter auszubauen.

Zu den sozialen Gesichtspunkten gehört beispielsweise die Gestaltung der Fortbewegungsmöglichkeiten für Menschen ohne Pkw, die in besonders hohem Maße von der Bereitstellung bzw. Aufrechterhaltung von alternativen Mobilitätsangeboten abhängig sind. Ein differenzierteres Bild darüber, wie die verschiedenen Bevölkerungsgruppen in unterschiedlichem Umfang bestimmte Verkehrsmittel in Anspruch nehmen bzw. welche Verkehrsmittel bestimmte Gruppen nutzen, zeigen die nachfolgenden Ausführungen zu den Faktoren Haushaltseinkommen, Pkw-Verfügbarkeit und Altersgruppen:

Mobilität nach Haushaltseinkommen

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl auf Basis des Haushaltseinkommens (Abbildung 12) wird ausgehend von der einkommensschwächsten Gruppe bis zu einem monatlichen Einkommen von unter 2.000 € ein klarer Trend deutlich: Öffentliche Verkehrsmittel und die eigenen Füße werden

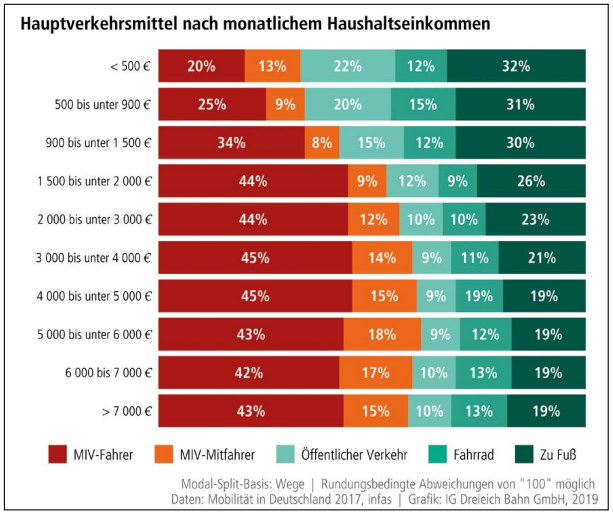


Abbildung 12: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Haushaltseinkommen (Grafik: IGDB GmbH)

mit steigendem Haushaltseinkommen seltener genutzt. Gleichzeitig steigt die Wahl zugunsten des MIV mit steigendem Haushaltseinkommens deutlich an, bis sie sich ab einem monatlichen Haushaltseinkommen von 2.000 € oder mehr bei etwa 50 bis 60 % einpendelt. Bei der Nutzung des Fahrrads sind solche deutlichen Bewegungen nicht erkennbar; hier variiert der Anteil zwischen den Einkommensklassen nur um maximal 6 %.

Mobilität nach Altersgruppen

Abbildung 13 zeigt eine deutliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl mit dem Erreichen des Mindestalters für eine Fahrerlaubnis mit motorisierten Verkehrsmitteln (15 Jahre für Mofas, 16 Jahre für Führerscheinklasse AM, 18 Jahre für Klasse B bzw. ab 17 Jahren mit Begleitung). Im Vergleich zur Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen mit 32 % der Wege im MIV wächst der Anteil in der nächsten darüber liegenden Altersklasse um 21 %. Erst mit zunehmendem Alter um die 50 Jahre ist derzeit eine gewisse „Rückkehr zum Umweltverbund" erkennbar.

Durch die hohe Bedeutung der Pkw-Verfügbarkeit für den Modal Split in Verbindung mit einer Generation, die im höheren Alter im Vergleich zu ihrer Vorgängergeneration deutlich stärker motorisiert sein wird („Generation Massenmotorisierung") ist zu erwarten, dass sich der Modal Split im Laufe der Zeit bei der Altersgruppe der über 50-Jährigen leicht zu Ungunsten des Umweltverbundes entwickeln wird.

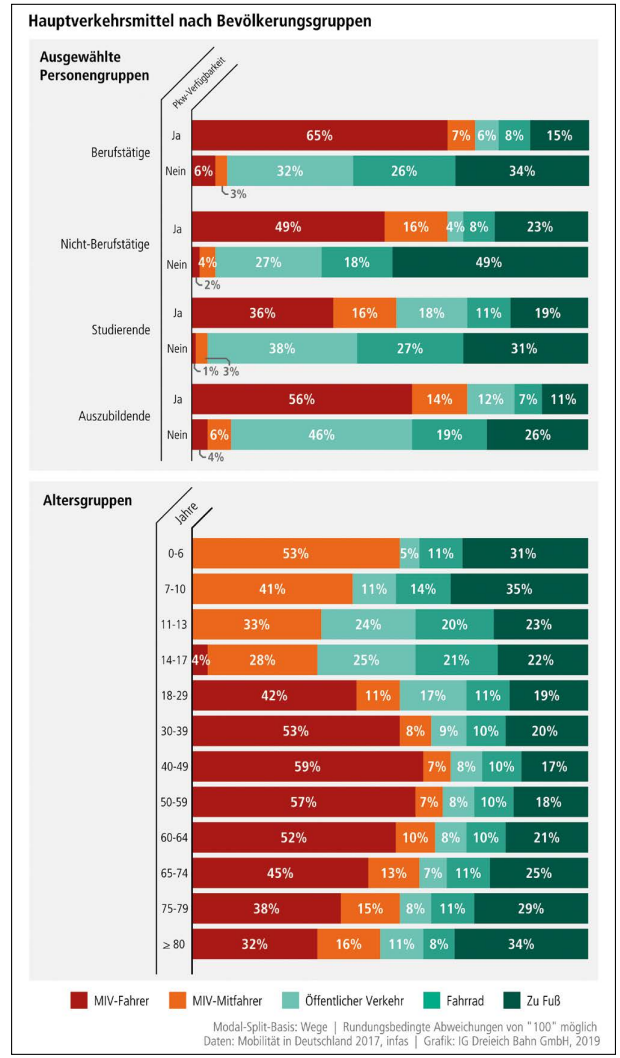


Abbildung 13: Modal Split (Basis Wege) in der BRD nach Bevölkerungsgruppen (Grafik: IGDB GmbH)

Mobilität nach Pkw-Verfügbarkeit

Die Verfügbarkeit eines Pkw hat maßgeblichen Einfluss auf den Modal Split. Menschen ohne eigenen Pkw gestalten ihre Verkehrsbedürfnisse überwiegend mit dem Fahrrad, zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln und/oder per Carsharing (vgl. Abbildung 13). Unter ökologischen Gesichtspunkten erscheint ein Pkw-Nicht-Besitz bzw. eine geringere Abhängigkeit von einem eigenen Pkw folglich erstrebenswert. Gleichzeitig muss darauf hingewiesen werden, dass ein Pkw-Nicht-Besitz nicht erzwungen werden kann und sollte. Betroffene müssen in die Lage versetzt werden durch attraktive Alternativangebote selbstständig den Entschluss für oder gegen einen Pkw-Besitz fällen zu können.

Gegenwärtig leben rund 11 Mio. Bürgerinnen und Bürger der Bundesrepublik Deutschland (13 %) in Haushalten ohne Pkw[15]. Rund 73 % der Bevölkerung verfügt „jederzeit" über einen Pkw, weitere 13 % nur „gelegentlich" und 9 % „gar nicht"[16]. Haushalte ohne Pkw geben für ihren Pkw-Nicht-Besitz die in Abbildung 14 dargestellten Gründe an:

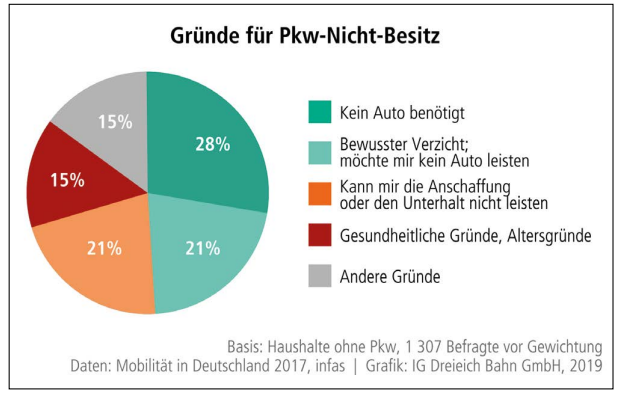


Abbildung 14: Gründe für Pkw-Nicht-Besitz (Grafik: IGDB GmbH)

Aus den obigen Ausführungen zum Mobilitätsverhalten werden bezogen auf den Kreis Bergstraße folgende strukturspezifische Aussagen zur Angebotsgestaltung und dem weiteren Vorgehen abgeleitet:

- In den städtischen Gebieten des Kreises (überwiegend Teilräume Bergstraße und Ried; vgl. Tabelle 9) ist von einer höheren Nutzung des ÖPNV im Bestand auszugehen, als in den eher ländlich strukturierten Teilen (überwiegend Teilraum Neckartal-Odenwald; vgl. Tabelle 9). In den eher städtischen Teilräumen Bergstraße und Ried konzentrieren sich die Planungsaktivitäten folglich auf eine flächendeckende Entwicklung des ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum MIV mit dem Kernmerkmal „Taktverkehr in Festbedienung", wohingegen in den ländlicheren Gebieten dieser Anspruch auf einige potenzialstarke Korridore (Hauptachsen) eingeschränkt werden muss. Eine flächendeckende Erschließung erfolgt hier eher im Sinne einer differenzierten Grundversorgung mit dem Kernmerkmal „Mindestversorgung durch Rufbedienung" (Näheres im Kapitel 3.2).
- Die multimodale Verknüpfung der Verkehrsträger ist besonders für die Zugänglichkeit zu den im Kreis Bergstraße in weiten Teilen gut ausgebauten liniengebundenen ÖPNV-Angebote von großer Bedeutung. In den städtischen Teilen des Kreises erscheint zusätzlich ein Schwerpunkt auf den Ausbau von ergänzenden Sharing-Angeboten sinnvoll (Näheres im Kapitel 4.5) Im eher ländlich strukturierten östlichen Kreisgebiet sollte dagegen ein stärkerer Fokus auf vorhandene Mobilitätsressourcen (z.B. hohe Fahrrad- und Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten, freie Kapazitäten im Fahrzeuginneren von Linienbussen) gesetzt werden. Mögliche Verknüpfungskonzepte sind hier beispielsweise Park & Ride, Bike & Ride, Kiss & Ride sowie Fahrradmitnahme in Bussen.
- Durch die strukturelle Vielfalt aus städtischen und ländlichen Strukturen im Kreisgebiet, müssen im Rahmen der ÖPNV-Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 3.4) geeignete Parameter zur Anwendung kommen, die diese Vielfalt abbilden.

2.1.6 Motorisierter Individualverkehr

Als Datengrundlagen zur Untersuchung der Verkehrsnachfrage im Straßennetz dient die von der hessischen Straßenverkehrsverwaltung Hessen Mobil erstellte aktuellste Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 (Anlage K2. im Kartenband). Im Rahmen dieser Verkehrszählung wurden für jede Bundes- und Landesstraße sowie vereinzelt auch Kreisstraßen Verkehrsmengen differenziert nach Fahrzeugkategorien an diversen Zählpunkten erfasst.

Bei der Betrachtung und Bewertung dieser Daten ist folgendes zu beachten:

- Da die Anlage K2. über die reine Querschnittsbelastung hinausreichende relationsscharfe Aussagen zur Nachfrage im Straßennetz trifft und keine Knotenstromzählungen beinhaltet, lassen sich aus den Zähldaten keine Aussagen

[15] Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH et. al. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 2018, S.100
[16] Eigene Auswertung. Datenquelle: Mobilität in Deutschland, infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH et. al. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 2018

zu jeder Quelle-Ziel-Beziehung im Untersuchungsraum der einzelnen motorisierten Verkehrsteilnehmer treffen. Daher dient die Verkehrsmengenkarte hier in erster Linie dazu, einen Überblick über das Verkehrsgeschehen zwischen den Orten im Kreis zu erhalten. Des Weiteren werden die Angaben – wo dies sinnvoll möglich ist – zur Plausibilisierung von Potenzialwerten aus der im Kapitel 4 näher erläuterten ÖPNV-Potenzialanalyse herangezogen.

- Die Zählwerte werden in der Einheit „Durchschnittlicher täglicher Verkehr" (in Kfz pro 24 Stunden bzw. Fahrräder pro 24 Stunden) angegeben und nicht weiter nach Verkehrstagen differenziert. Folglich sind auch nur Aussagen zum durchschnittlichen Verkehrsaufkommen möglich.

Anlage K2.f im Kartenband zeigt die Pkw-Dichte in Pkw pro 1.000 Einwohner (nachfolgend „Pkw/1.000 EW") im Kreis nach Kommunen im Jahr 2018. Mit Ausnahme der Stadt Viernheim (517 Pkw/1.000 EW) liegt der Pkw-Bestand in jeder Kommune des Kreises Bergstraße deutlich über dem Bundesdurchschnitt von 548 Pkw/1.000 EW.

2.2 Schienengebundener ÖPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet entsprechend der in Kapitel 3.2.2 dargestellten Netzhierarchie das Rückgrat des ÖPNV. Da sich das ÖPNV-Angebot am SPNV orientieren muss und sich an den Verknüpfungspunkten zahlreiche Abhängigkeiten ergeben, wird der SPNV nachfolgend und im Rahmen der Angebotskonzeption (Kapitel 4) nachrichtlich dargestellt. Die SPNV-Leistungen im Kreis Bergstraße werden auf fünf Bahnstrecken über die Leistungseinheiten „S-Bahn Rhein-Neckar", „Main-Neckar-Ried" und „Dieselnetz Südwest" erbracht (Tabelle 10):

Streckenbezeichnung	Streckenverlauf (Abschnitt auf Gebiet des Kreises Bergstraße ist fett markiert)	Leistungseinheit	Linie(n)	Vertragslaufzeit
Main-Neckar-Bahn	Frankfurt (M) – Darmstadt – **Zwingenberg** – **Bensheim** – **Heppenheim** – Weinheim – Heidelberg/Mannheim/ Schwetzingen	Main-Neckar-Ried	RE60, RB67/68	12/2032
		S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	S6	12/2034
Nibelungenbahn	Worms – **Hofheim** – **Bürstadt** – **Lorsch** – **Bensheim**	Dieselnetz Südwest	RB63	06/2038
Neckartalbahn*	Mannheim – Heidelberg – **Neckarsteinach** – Hirschhorn – Eberbach – Mosbach – Osterburken	S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	S1, S2	12/2033
Riedbahn	Frankfurt (M) – Riedstadt-Goddelau – **Groß-Rohrheim** – **Biblis** – **Bürstadt** – **Lampertheim** – Mannheim	Main-Neckar-Ried	RE70	12/2032
		S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	RB2	12/2034
	Biblis – **Hofheim** – Worms	Dieselnetz Südwest	RB62	06/2038
RNV-Linie 5	Weinheim – **Viernheim** – Mannheim – Edingen – Heidelberg – Weinheim	RNV	5	---
Weschnitztalbahn	Weinheim – **Birkenau** – **Mörlenbach** – **Rimbach** – **Fürth**	Dieselnetz Südwest	RB69	06/2038

* Bezeichnung „Neckartalbahn" trifft nur auf Abschnitt Heidelberg – Mosbach zu.

Tabelle 10: Übersicht SPNV-Strecken im Untersuchungsraum

2.2.1 S-Bahn Rhein-Neckar

Die 1. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar ging im Dezember 2003 in Betrieb. Die Nachfrage übertraf deutlich die im Vorfeld der Betriebsaufnahme aufgestellten Vorhersagen. Eine hohe Pünktlichkeit, der Einsatz attraktiver Fahrzeuge sowie der Ausbau der Stationen im S-Bahn-Standard waren die Grundlage dieses Erfolges. Eine Verdichtung des Verkehrsangebots auf Teilstrecken sorgte für eine weitere Steigerung der Attraktivität des Angebots.

Aktuell ist der Kreis Bergstraße über die 3 Stationen Hirschhorn, Neckarhausen und Neckarsteinach im hessischen Neckartal an die Linien S1 und S2 angebunden. Diese bieten halbstündlich eine effiziente und attraktive Anbindung an die Oberzentren Heidelberg und Mannheim. Eine inzwischen erfolgte europaweite Neuausschreibung des Loses 1 der S-Bahn Rhein-Neckar konnte die DB Regio AG für sich gewinnen. Der Betriebsstart erfolgte planmäßig zum Dezember 2016 mit neu gestalteten und technisch überarbeiteten Gebrauchtfahrzeugen (Redesign) des zuvor bereits eingesetzten Elektrotriebwagens vom Typ ET 425.

Die Strecken der 2. Stufe der S-Bahn Rhein-Neckar, zu denen unter anderem die Main-Neckar-Bahn und die Riedbahn gehören, sollen ab Dezember 2020 die bereits bestehenden West-Ost-Strecken sinnvoll zu einem Gesamtnetz verbinden. Der hierfür erforderliche Stationsausbau wurde inzwischen weitestgehend abgeschlossen. Das Los 2 der S-Bahn Rhein-Neckar wird durch die DB Regio AG nach erfolgter europaweiter Ausschreibung bedient. Zum Einsatz kommen Neufahrzeuge des Typs Mireo des Herstellers Siemens, die einen vollständig barrierefreien Zustieg ermöglichen.

Die S-Bahn-Bedienung beginnt bzw. endet in Groß-Rohrheim bzw. Bensheim und bietet einen tagesdurchgängigen 60-Min-Takt in Richtung Mannheim, der die heutigen SPNV-Verbindungen (Linien RB2 und S6, vgl. Tabelle 10) ersetzen wird. Im Zusammenspiel mit den Leistungen der Leistungseinheit Main-Neckar-Ried entsteht für die Fahrgäste auf beiden Strecken auf den jeweils parallel bedienten Abschnitten ein attraktives halbstündliches Angebot in Richtung Mannheim, das auf der Main-Neckar-Bahn durch die stündlich verkehrende Regionalexpress-Linie RE60 noch zusätzlich verdichtet wird.

2.2.2 Main-Neckar-Ried

Die Leistungseinheit „Main-Neckar-Ried“ umfasst alle SPNV-Leistungen auf der Riedbahn und auf der Main-Neckar-Bahn, die die Verbundgrenze zwischen VRN und RMV überschreiten. Die Inbetriebnahme dieses Netzes erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017. Die eingesetzten neuen Doppelstocktriebwagen des Typs „TWINDEXX Vario“ ermöglichen im Zusammenspiel mit dem in den letzten Jahren erfolgten Infrastrukturausbau der Stationen ein barrierefreies SPNV-Angebot.

Das Betriebskonzept auf der Riedbahn sieht eine stündliche Regional-Express-Verbindung Frankfurt – Mannheim vor. Auf der Main-Neckar-Bahn wird eine stündliche Regionalbahn-Verbindung Frankfurt – Heidelberg – Wiesloch-Walldorf mit Flügelung in Neu-Edingen/Friedrichsfeld zweistündlich nach Mannheim bzw. Schwetzingen sowie eine stündliche Regional-Express-Verbindung Frankfurt – Mannheim angeboten. In Verbindung mit dem Betriebskonzept der S-Bahn Rhein-Neckar entsteht auf den Streckenabschnitten Mannheim – Groß-Rohrheim und Bensheim – Mannheim ein mindestens halbstündliches Angebot.

2.2.3 Dieselnetz Südwest

Die Betriebsaufnahme des Dieselnetzes-Südwest erfolgte im Dezember 2015. Bestandteile des Netzes sind die Weschnitztalbahn, die Nibelungenbahn und die Strecke von Biblis nach Worms. Auf den genannten Strecken kommen Fahrzeuge des Typs „LINT“ des Herstellers Alstom zum Einsatz. Sie ermöglichen an den Bahnhöfen mit einer Bahnsteighöhe von 55 cm einen barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen. Die Bedienung auf allen Strecken erfolgt täglich mindestens im Stundentakt mit Verdichtungen montags bis freitags. Die Weschnitztalbahn verkehrt darüber hinaus montags bis freitags im Halbstundentakt. Ein Zugpaar bietet den Berufspendlern als Durchläufer eine umsteigefreie Verbindung nach/von Mannheim.

2.2.4 RNV-Linie 5

Im Bereich der Stadt Viernheim besteht eine Anbindung an das Stadtbahnnetz der RNV. Die Linie 5 verkehrt montags bis freitags im 10/20- Min-Grundtakt, an Samstagen im 20/30-Min-Grundtakt und an Sonntagen im 30-Min-Takt. Damit existiert eine hochwertige Verbindung für Viernheim mit dem benachbarten Oberzentrum Mannheim sowie mit der Stadt Weinheim.

2.2.5 Leistungsumfänge und Vertragslaufzeiten

Tabelle 11 zeigt die Leistungsumfänge der SPNV-Leistungseinheiten in Zug-km und deren Vertragslaufzeiten. In Summe beträgt der Leistungsumfang im SPNV-Netz des Kreises Bergstraße rund 2.368.000 Zug-km. Tabelle 12 stellt die Streckenführungen und deren Verbindungsstandards in Form der Grundtaktung, differenziert nach Betriebstagen, dar. Für jede SPNV-Linie im Untersuchungsraum wurden darüber hinaus Liniensteckbriefe angefertigt, aus denen alle planungsrelevanten Informationen zum Angebot hervorgehen (Anhang 2.D).

SPNV-Leistungseinheit	Leistungsumfang 2020	Vertrags-laufzeit
S-Bahn Rhein-Neckar Los 1	410.000 Zug-km	12/2033
S-Bahn Rhein-Neckar Los 2	400.000 Zug-km	12/2034
Main-Neckar-Ried	618.000 Zug-km	12/2032
Dieselnetz Südwest	642.000 Zug-km	06/2038
RNV-Linie 5	298.000 Zug-km	12/2023
Summe:	2.368.000 Zug-km	

Tabelle 11: Leistungsumfänge im Jahr 2020 und Vertragslaufzeiten für die SPNV-Teilnetze

SPNV-Leistungseinheit	Linienführung	Grundtakt		
		Mo-Fr	Sa	So
S-Bahn Rhein-Neckar	S1/2 Mannheim – Heidelberg – Neckarsteinach – Hirschhorn – Eberbach – Mosbach – Osterburken	30-Min-Takt	30-Min-Takt	30-Min-Takt
	S6 Mannheim – Heppenheim – Bensheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	S9 Mannheim – Biblis – Groß-Rohrheim	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
Main-Neckar-Ried	RE60 Mannheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RB67/68 Mannheim / Schwetzingen / Wiesloch-Walldorf – Heidelberg – Heppenheim – Bensheim – Darmstadt – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RE70 Mannheim – Biblis – Frankfurt	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
Dieselnetz Südwest	RB62 Biblis – Hofheim – Worms	60-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RB63 Bensheim – Lorsch – Bürstadt – Hofheim – Worms	60-Min-Takt + V	60-Min-Takt	60-Min-Takt
	RB69 Weinheim – Birkenau – Rimbach – Fürth (Odw.)	30-Min-Takt	60-Min-Takt	60-Min-Takt
RNV-Linie 5	Mannheim – Viernheim – Weinheim – Heidelberg – Edingen – Mannheim	10/20-Min-Takt	20/30-Min-Takt	30-Min-Takt

Tabelle 12: Linienführungen und Grundtakte differenziert nach Wochentagschichten der SPNV-Teilnetze.

2.3 Straßengebundener ÖPNV

2.3.1 Angebotsstruktur

Der straßengebundene ÖPNV im Kreis Bergstraße wird als Linienverkehr mit Konzessionen nach § 42 PBefG betrieben. Der ausbildungsbezogene Verkehr zu/von allgemeinbildenden Schulen ist vollständig in den Linienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre bestehen nur zur Bedienung von Schulen mit besonderen Förderschwerpunkten.

Das Linienkonzept des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Bergstraße folgt der im Nahverkehrsplan 2014-2018 definierten Netzkonzeption mit geringfügigen Modifikationen an einzelnen Stellen (vgl. Kapitel 1.4). Der Umsetzungsstand 01/2019 ist in der nachfolgenden Verbindungskorridor-Grafik in Abbildung 15 (Anlage K.2.g im Kartenband) sowie im Liniennetzplan in Abbildung 16 (Anlage K.2.h im Kartenband) dargestellt. Die Inbetriebnahme des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 und weitere Maßnahmen führten zu umfangreichen Änderungen des Buslinienkonzeptes. Diese Änderungen sind in Abbildung 17 (Anlage K.2.i im Kartenband) nachrichtlich aufgenommen und stellen den aktuellen Sachstand des ÖPNV-Angebots im Januar 2020 dar.

Für die Bewertung des Bestandsangebots im Kapitel 3 und die übrigen nachfolgenden Ausführungen ist zugunsten einer inhaltlichen Übereinstimmung mit den Ergebnissen der im ersten Quartal 2019 durchgeführten ersten Beteiligungsstufe (vgl. Kapitel 3.3.1) sowie der zeitgleich erstellten Bestandserhebung aller Linien in Liniensteckbriefen (Anhänge 2.E und 2.F) der Sachstand 01/2019 maßgeblich.
Die Liniensteckbriefe zum straßengebundenen ÖPNV enthalten das streckenspezifische Angebot und Informationen zu Aufgabenträgerschaft und Nachfragestruktur jeder Linie und liegen diesem Bericht im Anhang 2.E (Buslinien) und 2.F (Ruflinien) bei.

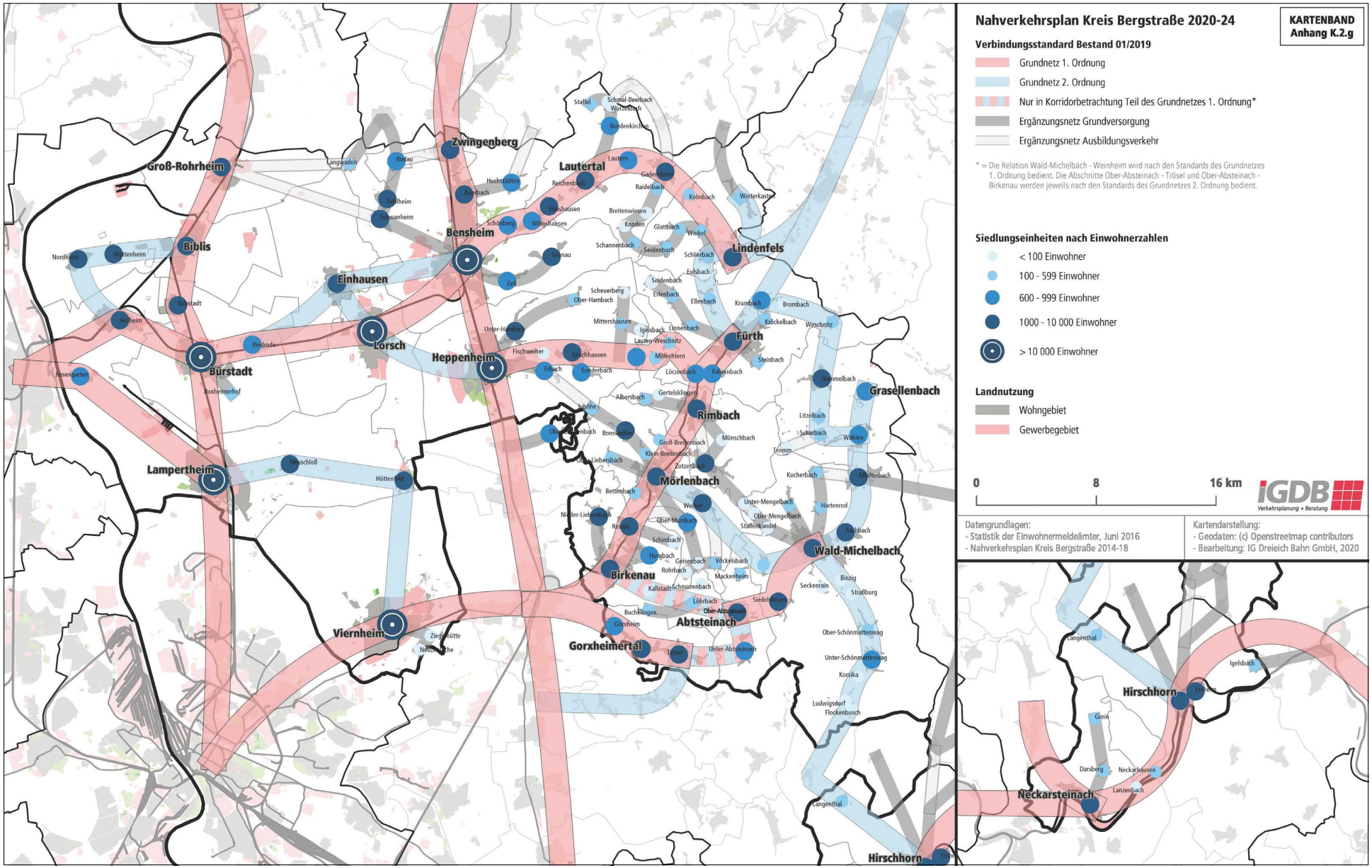


Abbildung 15: Verbindungsstandard im Bestand 01/2019 (Quelle: IGDB GmbH)

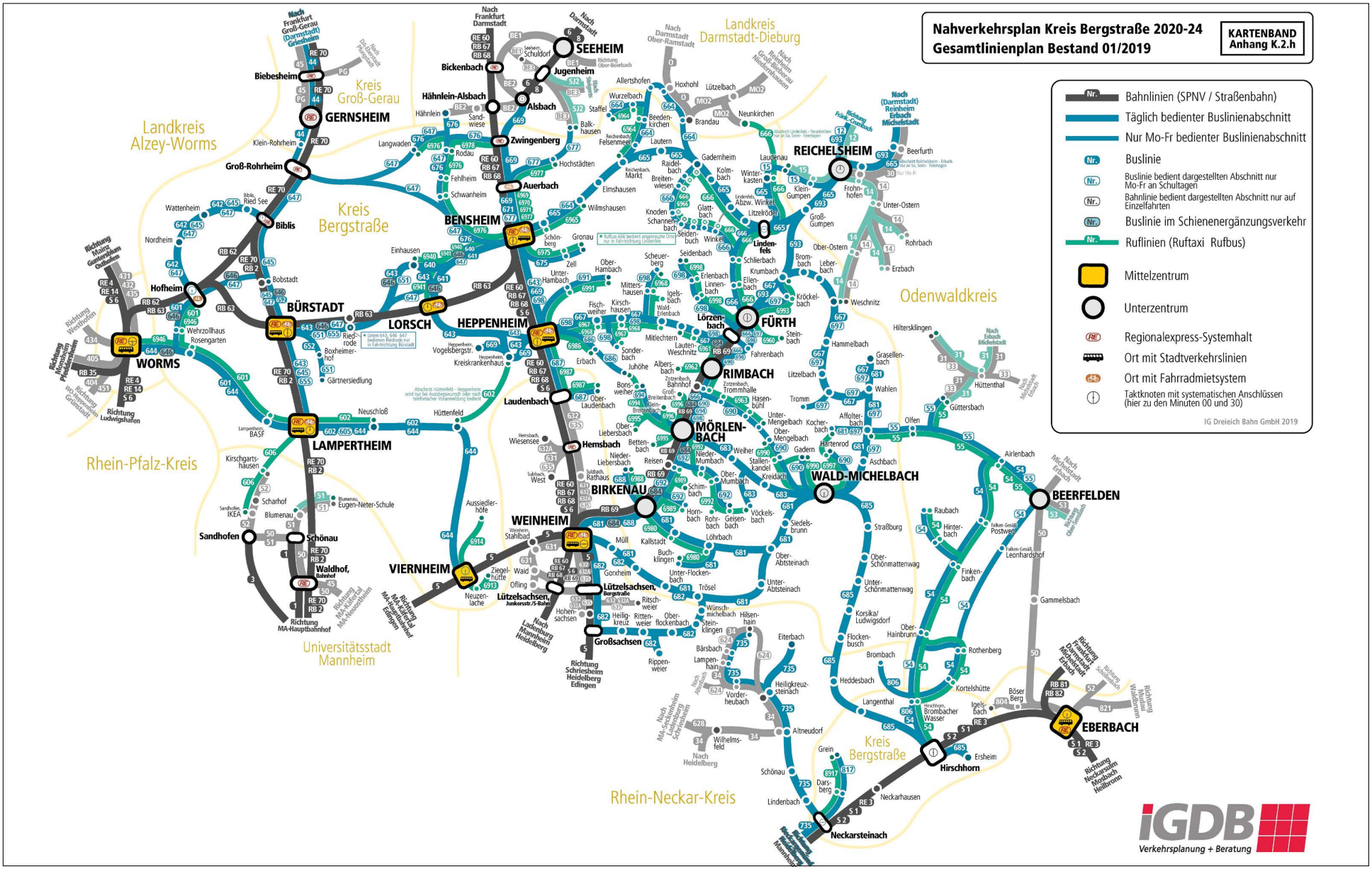


Abbildung 16: Gesamtlinienplan ÖPNV im Kreis Bergstraße Bestand 01/2019 (Quelle: IGDB GmbH)

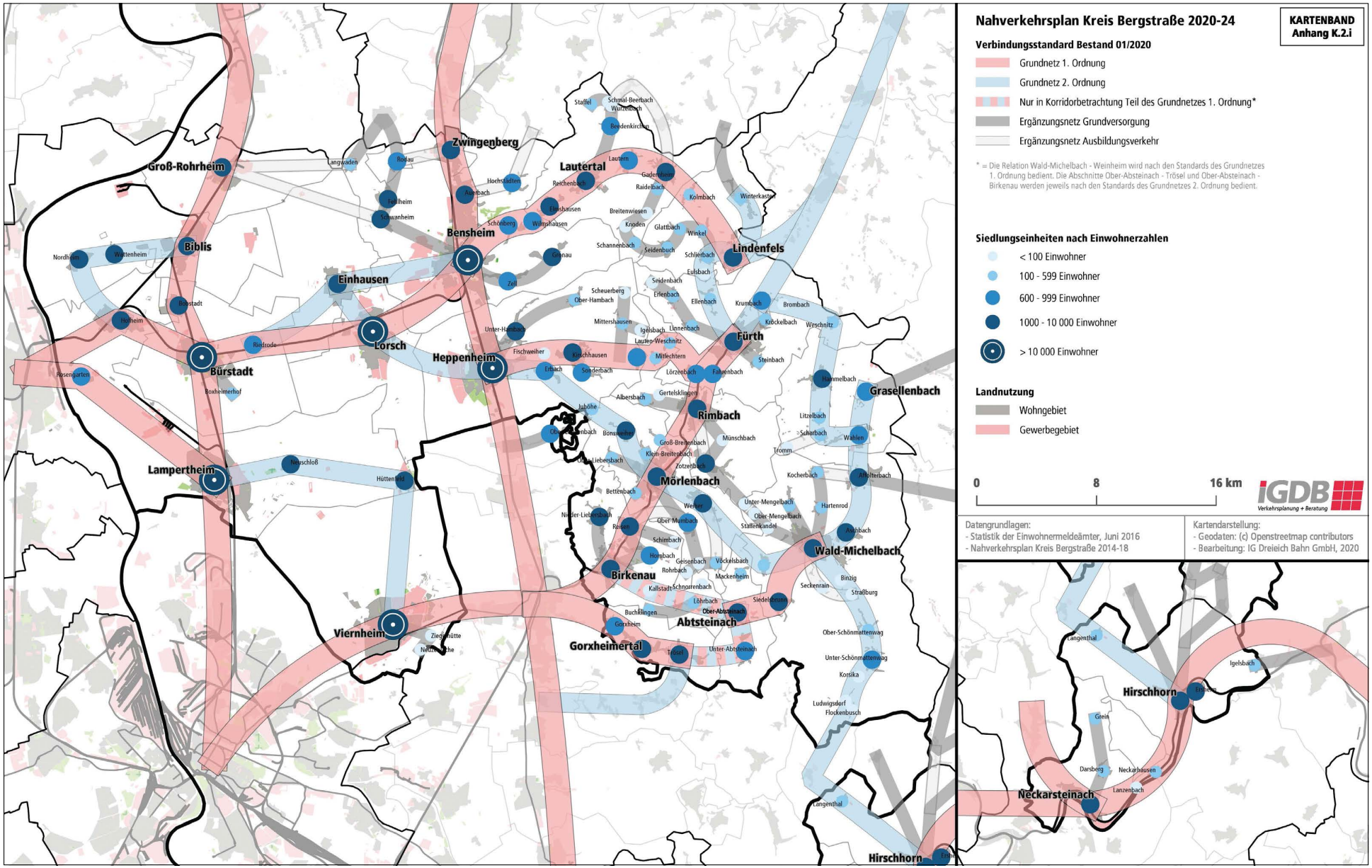


Abbildung 17: Verbindungsstandard im Bestand 01/2020 (Quelle: IGDB GmbH)

In der nachfolgenden Tabelle 13 sind die Bestandslinien im straßengebundenen ÖPNV (ohne Ruftaxi) auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße, differenziert nach Aufgabenträgerschaft, Linienbündel und nächstem Vergabetermin sortiert nach dem nächsten Vergabetermin dargestellt (Stand: 01/2019).

2.3.2 Fahrgastnachfrage

Buslinien

Für die Darstellung der Fahrgastnachfrage auf den Buslinien, die im Gebiet des Kreises Bergstraße verkehren, werden die aktuellsten Nachfragedaten herangezogen. Die im Anschluss aufgeführte Tabelle 14 fasst die Linienbeförderungsfälle nach Linienbündeln auf Grundlage der jeweils aktuellsten Fahrgastzählung zusammen.

Bei der Interpretation der Daten ist zu beachten, dass es sich um sogenannte „Linienbeförderungsfälle" handelt. Diese stellen die Anzahl von Fahrgästen (Einsteiger) auf einer Linie dar. „Personenbeförderungsfälle" berücksichtigen dagegen zusätzlich Umstiege zwischen einer oder mehreren Linien und sind damit geeignet, um Angaben zur Fahrgastnachfrage auf einem definierten Gebiet mit mehreren Linien vorzunehmen. Bei der Betrachtung der Linienbeförderungsfälle bleiben umsteigende Fahrgäste dagegen unberücksichtigt. Die Summe der Linienbeförderungsfälle ist daher keine geeignete gebietsbezogene Angabe, sondern vielmehr ein oberer Grenzwert für die Anzahl der von den Fahrgästen durchgeführten Reisen. Da keine Angaben zu Personenbeförderungsfällen vorlagen, wurden in den Tabellen und Anhängen jeweils Linienbeförderungsfälle dargestellt.

Linien auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße	Linienbündel Bestand 01/2019	Aufgabenträger Organisation(en)	Nächster Vergabetermin
601–606	Lampertheim	VRN	09/2023
667, 684, 687, 689, 691, 697, 698	Odenwald Mitte	VRN	12/2024
611, 612	Viernheim	SWV, VRN	12/2025
640–647, 651	Ried	VRN	12/2025
664–666	Odenwald Nord	DADINA, RMV, VRN	12/2026
735, 817	Neckargemünd	VRN	12/2026
652, 655	Bürstadt	VRN	12/2028
669, 675, 676, 677, 678, 679	Nördliche Bergstraße	DADINA, RMV, VRN	12/2028
681–683, 685, 686 688, 690, 692, 694	Odenwald Süd	VRN	12/2029
671, 673	Bensheim	VRN, Bensheim	12/2028

Tabelle 13: Bestehende Buslinien im Kreis Bergstraße nach Linienkategorie, Linienbündel und Aufgabenträgerschaft, sortiert nach Vergabezeitpunkt.

Linienbündel	Leistungsumfang [Nkm/a	Linienbeförderungsfälle	Erhebungszeitpunkt
Bensheim	118 000	165.000	2018
Bürstadt	73 000	50.000	2018
Nördliche Bergstraße	712 000	1.300.000	2018
Odenwald Mitte	688 000	760.000	2018
Odenwald Nord*	756 000	950.000	2018
Odenwald Süd	1 161 000	1.480.000	2018
Ried	1 464 000	1.740.000	2018
Lampertheim	k.A.	k.A.	k.A.
Viernheim	k.A.	k.A.	k.A.

*Tabelle 14: Linienbeförderungsfälle und Leistungsumfang (in Nutzwagenkilometern pro Jahr) nach Linienbündeln im Kreis Bergstraße (ohne Linienbündel benachbarter Aufgabenträger). * = Ohne Rufbus 666*

Insgesamt ist die Fahrgastnachfrage auf den meisten Buslinien sehr zufriedenstellend. Besonders hohe durchschnittliche Auslastungswerte weisen die im Jedermannverkehr bedienten Buslinien in den vergleichsweise dichter besiedelten Teilräumen Bergstraße und Ried auf (z.B. Linie 669 mit 43 Fahrgästen/Fahrt oder Linie 641 mit 24 Fahrgästen/Fahrt). Bei der Bewertung der Auslastungswerte ist zu berücksichtigen, dass an vielen Stellen im Kreisgebiet erhebliche Angebotsausweitungen vorgenommen wurden, diese in den aus dem Jahr 2018 stammenden Erhebungsdaten jedoch nicht abgebildet sind (z.B. Stadtbus Heppenheim (Linien 678, 679), Stadtbus Bürstadt (Linie 652) und Linienbündel „Odenwald Süd"). Durch den starken Zusammenhang zwischen Angebotsgestaltung und Akzeptanz des ÖPNV bei (potenziellen) Kunden sowie den für gewöhnlich langen Zeiträumen von mindestens 2 – 3 Jahren, bis ein neues Angebot annähernd die prognostizierten Nachfragepotenziale erreicht, ist eine valide Bewertung der Nachfrageentwicklung erst in den nächsten Jahren möglich. Nur unter Berücksichtigung dieses Sachverhalts sind fundierte Schlüsse für Effizienzsteigerungen im Bestand ableitbar.

Bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote

Auf den bedarfsgesteuerten Linienangeboten (Ruftaxi und Rufbus) wurden im Jahr 2018 insgesamt 76.300 Fahrgäste befördert. Bei einem potenziell abrufbaren Fahrtenangebot von 212.000 Fahrten pro Jahr wurden innerhalb des Jahres 56.000 Fahrten abgerufen. Diese entspricht einer Abrufquote von 26 % und einem mittleren Besetzungsgrad pro Fahrt von 1,4 Fahrgästen. Diese Angaben basieren auf den Abrechnungsdaten des Kreises.

Eine räumlich differenziertere Analyse zeigt, dass an einzelnen Stellen sehr hohe Abrufquoten von über 70 % (Linien 6980 bis 6989 in Birkenau, 6998 Fürth – Seidenbach, Linie 6991 Heppenheim – Ober-Hambach und 8917 Neckarsteinach – Grein) bestehen. Hier bietet es sich an das vorhandene Angebot für die Kunden einfacher zu gestalten, indem einzelne oder sämtliche Fahrten einer stark nachgefragten Linie fest bedient werden, sofern im Rahmen der Angebotskonzeption ein Bedarf festgestellt werden kann.

2.3.3 Prognose der Fahrgastnachfrage

Die Entwicklung von Fahrgastzahlen hängt von teilweise komplexen Faktoren ab. Die im Rahmen der Analyse des Untersuchungsraums (Kapitel 2.1) beschriebenen Einflüsse wie z.B. die demografische Entwicklung können für Veränderungen in der Fahrgastnachfrage sorgen.

Im Kreis Bergstraße sind gegenwärtig keine einschneidenden Entwicklungen absehbar, die sich in spürbarem Ausmaß auf die zukünftige Verkehrsnachfrage auswirken könnten. Daher erfolgt in der im Kapitel 3.4 näher beschriebenen Potenzialanalyse eine Prognose der erreichbaren Potenziale auf Grundlage der bestehenden Daten (Ist-Zustand). Allein in der Detailplanung vor Ort ist es sinnvoll eine differenziertere Betrachtung vorzunehmen. Dies erfolgt im Rahmen der Bewertung der Potenzialanalyse durch das Projektteam im Kapitel 3.4.4.

2.4 Tarif

2.4.1 Verbundtarife

Der Kreis Bergstraße ist Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN). Somit findet im Kreis Bergstraße die Satzung des ZRN über einen einheitlichen Verbundtarif im Verkehrsverbund Rhein-Neckar in der jeweils aktuellsten Fassung Anwendung, Ausnahmen gelten bei Ruftaxi-Linien. Dadurch ist es für ÖPNV-Kunden möglich, innerhalb des Kreises Bergstraße sowie zwischen den übrigen Gebietskörperschaften des VRN, sämtliche Bus-, Rufbus- und Bahnlinien zu nutzen. Inhaber von Jahres- und Halbjahreskarten können im VRN-Gebiet darüber hinaus auch Ruftaxi-Linien zuschlagsfrei nutzen. Zum Ruftaxi-Tarif im Kreis Bergstraße folgen nähere Ausführungen unter Kapitel 2.4.2.

Zielgruppentickets, wie z.B. Wochen-, Monats- und Jahreskarten Jedermann, Jobticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar-Ticket, Semestertickets und MAXX-Tickets für Schüler und Auszubildende ermöglichen verbundweite Fahrten ohne zeitliche Einschränkungen und bieten den Nutzern damit eine preisgünstige und attraktive Mobilität.

In Bürstadt und Viernheim wird ein ggü. der VRN-Preisstufe 1 ermäßigter Tarif für innerörtliche Fahrten angeboten (VRN-Preisstufe 0). Mit Beginn des Jahres 2020 wurde die Preisstufe 0 auch im gesamten Stadtgebiet Heppenheim eingeführt.

Bestandteil des VRN-Verbundtarifs ist des Weiteren der eTarif des VRN. Dieser wird auf Basis der Luftlinie zwischen Einstiegs- und Ausstiegshaltestelle berechnet – also der kürzesten Entfernung. Neben einem Grundpreis pro Fahrt,

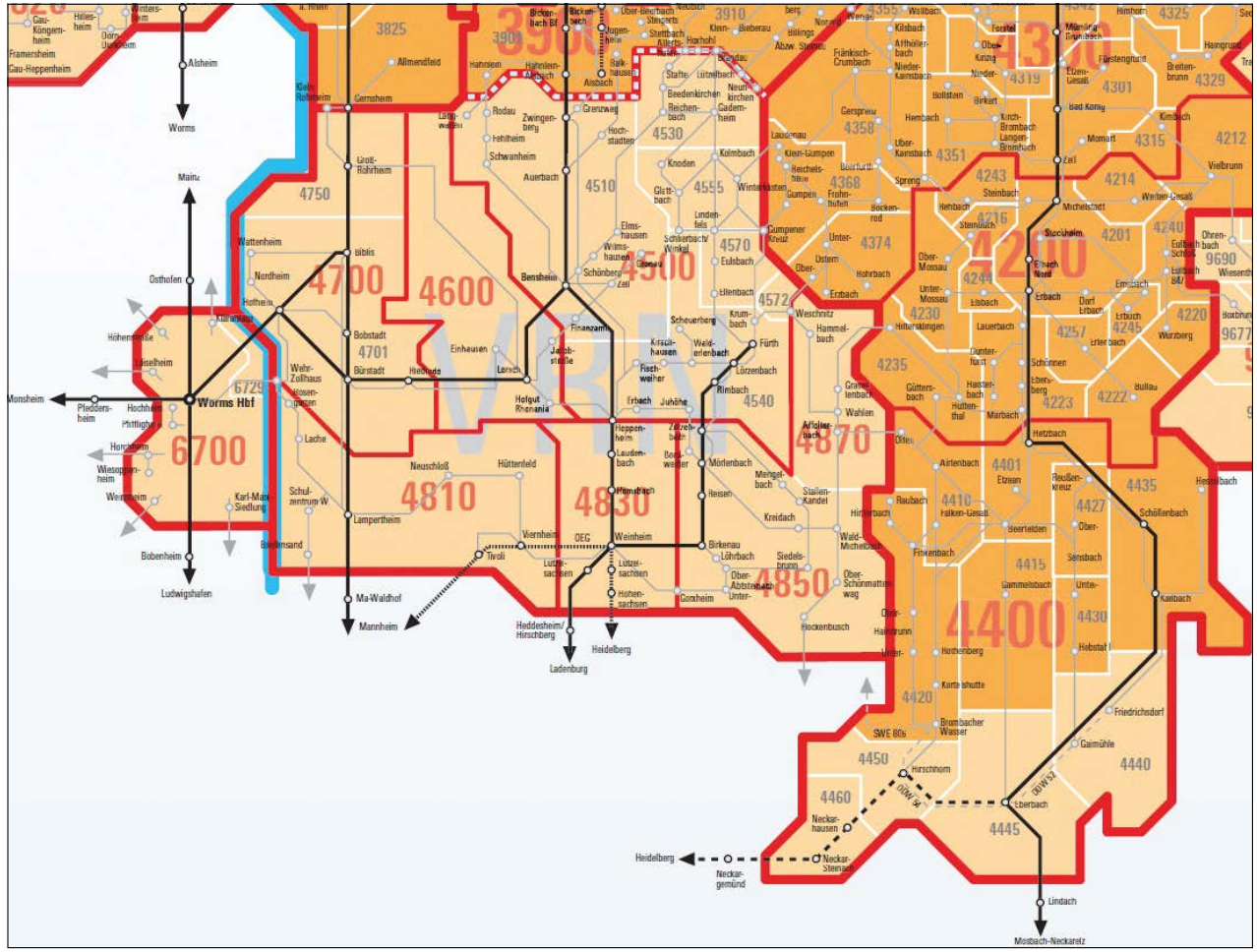
ist ein zusätzlicher Betrag je angefangenem Kilometer Luftlinie zu entrichten. Gezahlt wird nur für die Luftlinie, nicht für den verkehrsnotwendigen Fahrweg. Die Abrechnung erfolgt mittels Check-in/Check-out-Verfahren auf dem Smartphone (Abbildung 18).



Abbildung 18: Grundprinzip des eTarifs des VRN auf Basis einer luftlinienbasierten Abrechnung (Quelle: VRN GmbH)

Beim bestehenden Übergangstarif zwischen dem VRN und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) handelt es sich um einen zwischen beiden Verbünden vereinbarten Kooperationstarif, der dem Muster und den Preisen des RMV-Tarifs folgt. Er ermöglicht eine durchgehende Tarifierung auf Fahrten zwischen dem Kreis Bergstraße und einem definierten Teil des RMV-Gebiets (bis maximal RMV-Preisstufe 6 und im Rahmen einer speziellen Übergangspreisstufe 17). Für Fahrten auf Relationen, die ausschließlich im VRN-Gebiet verlaufen, werden Fahrkarten des RMV-VRN-Übergangstarifs nicht angeboten (Abbildung 19).

Für Schüler, Senioren und Landesbedienstete im Kreis Bergstraße stehen außerdem die in Hessen landesweit geltenden Tarifangebote zur Verfügung.


Worms Hbf
Worms
Mainz
Ludwigshafen
Mannheim
Heidelberg
Ladenburg
Neckargemünd
Mosbach-Neckarelz
Lindach
Eberbach
Hirschhorn
Neckarsteinach
Neckarhausen
Bensheim
Lorsch
Fürth
Weinheim
Viernheim
Lampertheim
Bürstadt
Bobstadt
Biblis
Lorsch
Zwingenberg
Gronau
Gernsheim
Alsheim
Osthofen
Monsheim
Bobenheim
Lambsheim
Frankenthal
Grünstadt
Neustadt
Speyer
Schwetzingen
Sinsheim
Wiesloch
Walldorf
Hockenbusch
Gorxheim
Lützelsachsen
Hohensachsen
Birkenau
Mörlenbach
Rimbach
Lörzenbach
Fürth
Einhausen
Hüttenfeld
Neuschloß
Lampertheim
Viernheim
Weinheim
Heppenheim
Zotzenbach
Erbach
Juhöhe
Hofgut Rheinaria
Finanzamt
Scheuerberg
Krumbach
Elmshausen
Wilmshausen
Schönberg
Zell
Ellenbach
Knoden
Auerbach
Schwanheim
Hofheim
Nordheim
Wattenheim
Klein-Rohrheim
Groß-Rohrheim
Rodau
Lampertheim
Hofheim
Fehlheim
Grenzweg
Hochstadten
Alsbach
Beedenkirchen
Reichenbach
Neunkirchen
Gadernheim
Staffa
Lützelbach
Hähnlein
Hähnlein-Ostbach
Allmendfeld
Bickenbach Bf
Bickenbach
Überbach
Jugenheim
Balkhausen
Seeheim-Jugenheim
Stettbach
Alteiterbach
Hochhöhl
Klein-Bieberau
Bieberau
Billings
Abtsw. Steinau
Wersau
Wallbach
Kilsbach
Affhillerbach
Niederkainsbach
Fränkisch-Crumbach
Tosstal
Ober-Kainsbach
Bollstein
Birkart
Hembach
Gersprenz
Laudenau
Klein-Umpen
Beerfurth
Sprenz
Reichelsbrunn
Frohnhofen
Bockenrod
Gumpen
Gumpener Kreuz
Unter-Ostern
Ober-Ostern
Hohrbach
Erbach
Weschnitz
Hammelbach
Hetzbach
Airlenbach
Etzean
Reußenkreuz
Raubach
Falken-Gesäß
Seerlelden
Finkenbach
Gammelsbach
Hebstahl
Hainbrunn
Hohenberg
Kontenschütte
Brombacher Wasser
Gaimühle
Friedrichsdorf
Sensbach
Schöllenbach
Kailbach
Hetzbach
Momart
Zell
Michelstadt
Steinbach
Steinbuch
Stockheim
Erbach Nord
Erbach
Dorf Erbach
Erbuch
Erlenbach
Würzberg
Schönnen
Ebersberg
Hüttenthal
Marbach
Lauerbach
Hilsenbach
Hilsenklingen
Unter-Mossau
Ober-Mossau
Lisbach
Emlenbach
Ohrenbach
Eulbach
Boxbrunn
Wiesenthal
Bullau
Gütersbach
Grasellenbach
Wahlen
Ölfen
Afflolterbach
Meinerbach
Stallenkandel
Siedelsbrunn
Ober-Schönmattenwag
Ober-Abtsteinach
Unter-Abtsteinach
Löhrbach
Waldmichelbach
Kreidach
Neisen
Lützelsachsen
Ober-Laudenbach
Laudenbach
Bergwalter
Pfirsichbach
Heddesheim/Hirschberg
Ma-Waldhof
Karl-Marx-Siedlung
Schulzentrum W
Lache
Hochheim
Pfiffligheim
Horchheim
Wiesoppenheim
Weinsheim
Pleddersheim
Hohensteige
Hasselheim
Wehr-Zellhaus
Klosengarten
Klarahöfe
Jacobsstelle
Krschhausen
Weiderlenbach
Fischweiher
Scheuerberg
Finanzamt
Hofgut Rheinaria
Juhöhe
Erbach
Heppenheim
Zotzenbach
Lauderbach
Bergwalter
Mörlenbach
Rimbach
Lörzenbach
Fürth
Einhausen
Hüttenfeld
Neuschloß
Lampertheim
Viernheim
Weinheim
OEG
Birkenau
Siedelsbrunn
Ober-Schönmattenwag
Ober-Abtsteinach
Unter-Abtsteinach
Löhrbach
Waldmichelbach
Kreidach
Neisen
Lützelsachsen
Hohensachsen
Gorxheim
Hockenbusch
Finkenbach
Gammelsbach
Hebstahl
Hainbrunn
Hohenberg
Kontenschütte
Brombacher Wasser
Gaimühle
Friedrichsdorf
Sensbach
Schöllenbach
Kailbach
Hetzbach
Momart
Zell
Michelstadt
Steinbach
Steinbuch
Stockheim
Erbach Nord
Erbach
Dorf Erbach
Erbuch
Erlenbach
Würzberg
Schönnen
Ebersberg
Hüttenthal
Marbach
Lauerbach
Hilsenbach
Hilsenklingen
Unter-Mossau
Ober-Mossau
Lisbach
Emlenbach
Ohrenbach
Eulbach
Boxbrunn
Wiesenthal
Bullau
Gütersbach
Grasellenbach
Wahlen
Ölfen
Afflolterbach
Meinerbach
Stallenkandel

Inhaber eines Schwerbehindertenausweises mit Freifahrberechtigung für den ÖPNV (Wertmarke) können grundsätzlich alle Verbundverkehrsmittel des VRN ohne Zuschläge nutzen.

Eine VRN-Tarifanerkennung besteht auf Relationen zwischen dem VRN-Gebiet und dem Odenwaldkreis. Auf der Linie 665 gilt der VRN-Tarif bis Reichelsheim vollumfänglich (Abbildung 20). Ansonsten gelten im Übergangsbereich zum RMV im gesamten Gebiet des Odenwaldkreises (RMV-Tarifgebiete 4200, 4300 und 4400 bzw. die VRN-Wabe 26) folgende VRN-Fahrscheine der Preisstufe 7:

- Tages-Karte, Jugendgruppen-Karte
- Job-Ticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar-Ticket, MAXX-Ticket, SuperMAXX-Ticket und Semestertickets.

2.4.2 Ruftaxi-Tarife

Ruftaxiangebote im Kreis Bergstraße bestehen schon seit über 30 Jahren und bilden einen nicht unerheblichen Anteil am gesamten ÖPNV-Angebot. So hatte das erste hessische Ruftaxiangebot am 01.10.1985 in Zwingenberg seinen Betrieb aufgenommen. Die Tarife der Ruftaxi-Linien im Kreis Bergstraße sind von Kommune zu Kommune unterschiedlich, da diese in kommunaler Verantwortung liegen. Die Höhe des Fahrpreises für eine Fahrt orientiert sich in der Regel an einem Einzelfahrschein vergleichbarer Preisstufe des VRN-Tarifs. Eine im Ruftaxi erworbene Fahrkarte für eine Einzelfahrt berechtigt nicht zum Umstieg in ein anderes Verkehrsmittel des ÖPNV.



Abbildung 20: Geltungsbereich von bestimmten VRN-Fahrscheinen im Odenwaldkreis/RMV (rot dargestellt). Auszug aus VRN-Wabenplan, Stand 01/2020 (Quelle: VRN GmbH)

Für alle Ruftaxi-Verkehre im Kreis Bergstraße gilt:

- Jahres- und Halbjahreskarten des VRN werden anerkannt, sodass Inhaber dieser Fahrscheine die Ruftaxi-Linien zuschlagsfrei nutzen können.
- Übrige Angebote des VRN-Tarifs werden nicht anerkannt (außer auf den Linien 601, 602, 603 und 606; hier gelten alle VRN-Fahrausweise, außer Jugendgruppenkarte).
- Fahrscheine des RMV-VRN-Übergangstarifs werden nicht anerkannt.
- Für alle VRN-Ruftaxiverkehre wird für Schwerbehinderte die Freifahrberechtigung des Versorgungsamtes mit Wertmarke anerkannt.

Eine Übersicht über die Ruftaxi-Fahrpreise im Kreis Bergstraße zeigt Tabelle 15.

Darüber hinaus stellt die Stadt Heppenheim gegenwärtig (07/2020) Überlegungen zugunsten einer Fahrpreisreduzierung für den Ruftaxiverkehr in Heppenheim auf das Niveau des Preises für eine Busfahrkarte an.

Kommune mit Ruftaxilinie(n)	Fahrpreis für einfache Fahrt	
	Erwachsene	Kind
Bensheim	2,10 €	1,50 €
Birkenau	2,00 €	2,00 €°
Einhausen	2,00 €	2,00 €
Fürth	2,00 – 2,50 €	2,00 – 2,50 €
Heppenheim	3,00 – 3,60 €	1,50 – 1,80 €
Lampertheim	2,10 €	1,50 €
Lautertal	1,00 €	0,00 €
Lorsch	1,50 €	1,50 €
Mörlenbach	2,00 – 2,50 €	2,00 – 2,50 €
Neckarsteinach	1,60 €	0,80€
Rimbach	1,50 €	1,50 €
Viernheim	1,70 €	1,70 €
Wald-Michelbach	1,50 €	1,50€
Zwingenberg	1,90€	1,30€
° = Kinder in Begleitung Erwachsener kostenlos		

Tabelle 15: Ruftaxi-Fahrpreise im Kreis Bergstraße Stand 02/2020. Aus Übersichtsgründen sind ggf. vorhandene weitergehende Regelungen (z.B. Ermäßigung/Kostenbefreiung ab bestimmtem Alter eines Kindes) nicht dargestellt. Alle Angaben ohne Gewähr. Maßgeblich sind im Zweifel die jeweils gültigen Tarifbestimmungen.

3. Grundlagen der Angebotskonzeption

Als Grundlage für die Angebotskonzeption wurde ein Verfahren entwickelt, das sich aus vier Säulen zusammensetzt (Abbildung 21):



Abbildung 21 Verfahrensgrundlage zur Angebotskonzeption (Quelle: IGDB GmbH)

Fundament der zukünftigen Angebotskonzeption bildet das ÖPNV-Angebot im Bestand. Hiervon ausgehend formuliert der Kreis Bergstraße in seiner Rolle als Aufgabenträger für den ÖPNV ein Anforderungsprofil für die zukünftige Angebotskonzeption, bestehend aus einem Leitbild, Zielen und Mindestvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV-Angebots (erste Säule; Kapitel 3.1.). Die Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren bilden die zweite Säule und werden einer Potenzialanalyse unterzogen. Die Potenzialanalyse (dritte Säule; Kapitel 3.3.) umfasst zusätzlich eine Analyse des Gutachters, die unabhängig von den Ergebnissen der Prüfung von Maßnahmenvorschlägen aus dem Beteiligungsverfahren erfolgt. Durch das Zusammenspiel aus Beteiligungskomponenten und Potenzialuntersuchung wird sowohl eine hinreichende Bearbeitungstiefe als auch eine flächendeckende Gleichbehandlung aller Teilregionen des Untersuchungsraums gewährleistet.

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse werden in allgemein formulierte planungsrelevante Anforderungen überführt, aus denen geeignete Maßnahmen (und ggf. Maßnahmenvarianten) formuliert werden. Die dadurch zu Stande kommende Menge an Maßnahmen wird abschließend unter Berücksichtigung von thematischen Schwerpunktsetzungen sowie finanziellen Rahmenbedingungen des Kreises durch das Projektteam abgewogen und priorisiert (vierte Säule; Kapitel 3.4.).

Die Arbeitsergebnisse aus den verschiedenen Säulen der zukünftigen Angebotskonzeption werden im Laufe des gesamten Planungsprozesses kontinuierlich rückgekoppelt. So wurden beispielsweise Zielparameter im Anforderungsprofil unter enger Abstimmung mit dem tatsächlich erreichbaren Fahrgastpotenzialen definiert. Das Projektteam musste des Weiteren einige Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens aufgrund fehlender Zuständigkeit des Kreises oder unklarer Formulierungen von Eingaben entweder ohne weitere Veranlassung zurückstellen oder Prüfbedarfe außerhalb des lokalen Nahverkehrsplans formulieren.

3.1 Leitbild für nachhaltige Mobilität

Der Nahverkehrsplan bildet gemäß dem PBefG den Rahmen für die Entwicklung des lokalen ÖPNV. In ihm legt der ÖPNV-Aufgabenträger eine angemessene Verkehrsbedienung fest. Vor dem Hintergrund der aktuellen Umbrüche im Mobilitätsmarkt und der großen Herausforderung Mobilität für Mensch und Umwelt verträglich zu gestalten, reicht eine auf dieses Kernelement reduzierte Betrachtung nicht mehr aus. Das ÖPNV-Angebot muss vielmehr als integrierter Bestandteil einer kreis- und verbundweiten öffentlichen Mobilität verstanden werden. Hierbei ist der bereits im Nahverkehrsplan 2014-2018 eingeschlagene Weg der Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans hin zu einem Mobilitätsplan konsequent weiterzuführen. Dies ist ein elementarer Baustein der Entwicklung des VRN vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund.

Im Rahmen der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans hat der Kreis Bergstraße daher die Zielsetzungen des bisherigen Nahverkehrsplans kritisch hinterfragt und entsprechend den neuen Herausforderungen weiterentwickelt. Hierbei wurden die folgenden zentralen Grundsätze im Sinne eines Mobilitätsleitbildes verfolgt:

Mobilität ist Grundvoraussetzung für eine gesellschaftliche Teilhabe und eine prosperierende Wirtschaft. Den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kreises Bergstraße soll daher – unabhängig von ihrem Wohnort und ihres sozialen Status – Zugang zu einem breiten Mobilitätsangebot gewährleistet werden. Hierbei sind die spezifischen Stärken der jeweiligen Verkehrsmittel und die Raumstruktur so miteinander in Einklang zu bringen, dass eine gute Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungs-, Freizeit- und Versorgungseinrichtungen für alle Teilgebiete des Kreises Bergstraße ermöglicht werden kann (Abbildung 22).

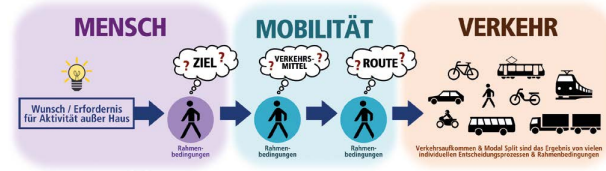


Abbildung 22: Entstehungsprozess vom Mobilitätsbedürfnis zum Verkehrsaufkommen (Quelle: IGDB GmbH)

Die natürlichen Ressourcen sind begrenzt. Die globale Klimaveränderung und die lokalen Feinstaub- und Luftschadstoffbelastungen stellen auch den Kreis Bergstraße vor eine große Herausforderung. Daher ist ein verantwortungsvoller Umgang mit den für den Verkehr verfügbaren Flächen und Energieträgern eine Grundvoraussetzung, um den Kreis Bergstraße auch für zukünftige Generationen als attraktive Region mit hoher Lebens- und Luftqualität zu erhalten.

Technologische Entwicklungen sowie die zunehmende Digitalisierung eröffnen neue Möglichkeiten bei der Gestaltung von öffentlichen Mobilitätsangeboten und -dienstleistungen. Die sich hieraus ergebenden Chancen sind gemeinsam mit den im Kreisgebiet agierenden Mobilitätspartnern auszuloten und mit dem Ziel der Unterstützung einer nachhaltigen Verkehrswende auszuschöpfen.

Zur langfristigen Aufrechterhaltung der kommunalen Handlungsfähigkeit ist der Kreis Bergstraße einer nachhaltigen und soliden Haushaltspolitik verpflichtet. Vor dem Hintergrund sind auch Ausgaben zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse im Kreisgebiet dem allgemeinen Haushaltsgrundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit unterworfen.

Hieraus abgeleitet werden die im Kapitel 3.2.1 näher beschriebenen Ziele für den Kreis Bergstraße in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger definiert:

3.2 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers

3.2.1 Ziele des Aufgabenträgers

Allgemeine Ziele

- Um das strategische Ziel eines klimafreundlichen ÖPNV im Kreis Bergstraße spätestens bis 2030 erreichen zu können, sollen die ÖPNV-Angebote noch stärker als bisher unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit und Klimafreundlichkeit ausgestaltet und weiterentwickelt werden.

- Das Verkehrsangebot im ÖPNV muss sowohl den spezifischen Anforderungen der jeweiligen Nutzergruppen als auch dem Gebot des wirtschaftlichen Umganges mit öffentlichen Geldern Rechnung tragen.

- Die Attraktivität des ÖPNV soll wirksam verbessert und Anreize für eine verstärkte Nutzung der Angebote des Umweltverbundes als Alternative zum MIV geschaffen werden.

- Bei großen Straßenraumsanierungen und anderen kommunalen Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV bei Planung und Umsetzung rechtzeitig und angemessen zu berücksichtigen.

- Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. Siedlungsschwerpunkte sind soweit vorhanden grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.

Angebotsstruktur

- Der Fahrplan soll zu einem Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Kreis Bergstraße ausgestaltet und damit an wichtigen Knotenpunkten optimierte Anschlüsse zwischen einzelnen Linien hergestellt werden. Bus- und Schienenverkehr sollen ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes Verkehrsnetz bilden.

- Für den Kreis Bergstraße relevante strategische Erweiterungen der bestehenden Angebote im Schienenverkehr werden bestmöglich unterstützt.

- Gemeinden, die keinen Schienenanschluss haben, sollen nach Möglichkeit durch Direktverbindungen im Busverkehr an zentrale Orte angebunden werden.

- Durch innovative Konzepte soll auch in den ländlicheren Teilen des Kreises ein attraktives Grundangebot entwickelt werden, das das liniengebundene ÖPNV-Angebot sinnvoll ergänzt.

- Für alle Orte mit über 100 Einwohnern soll im Sinne der Daseinsvorsorge eine Mindestbedienung von 25 Fahrtenpaaren pro Woche (montags bis sonntags) sichergestellt werden. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein und nach Möglichkeit eine direkte Anbindung an relevante Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen realisieren.

- Orte mit mindestens 600 Einwohnern sollen im Sinne einer gehobenen Daseinsvorsorge eine Mindestbedienung nach dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“ (vgl. Tabelle 16) erhalten.

- Es wird angestrebt zentrale Verkehrsknotenpunkte als Mobilitätsstationen zu gestalten, die den Umstieg zwischen den einzelnen Verkehrsarten vereinfachen und harmonisieren.

- Bahnhöfe und Haltestellen des SPNV sollen mindestens mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und PKW (P+R) ausgestattet werden, die nutzerfreundlich gestaltet sind und über eine entsprechende barrierefreie Zuwegung verfügen.

- Das Angebot an regionalen Sharing-Systemen (z.B. Carsharing-Angebote und VRNnextbike) soll nachfrageorientiert weiterentwickelt werden.

- Die Möglichkeiten des Einsatzes klimafreundlicher Antriebstechnologien sollen unter der Prämisse eines schonenden Umgangs mit allen zur Verfügung stehenden Ressourcen geprüft werden.

- Die Angebote in den Nachtstunden sollen an Wochenenden bei zentralen Linien mit Anbindung an die Spätverbindungen im SPNV ausgebaut werden. Auch wird ein Ausbau von Sonderverkehren zu kulturellen Veranstaltungen in Abstimmung mit den hierfür zuständigen Veranstaltern angestrebt.

- Eine flächendeckende Integration der bedarfsorientierten Angebote im Kreis Bergstraße in das beim VRN vorhandene Buchungssystem „AnSaT" soll ermöglicht werden.

Barrierefreiheit

Der Kreis strebt entsprechend dem PBefG das Ziel an, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Die Herstellung der Barrierefreiheit bezieht sich auf folgende Handlungsfelder:

- Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen (Träger der Maßnahmen sind die zuständigen Straßenbaulastträger)

- Einsatz von Niederflurfahrzeugen mit entsprechenden Ausstattungselementen

- Barrierefreie Informationsangebote

- Barrierefreie Netzgestaltung

Tarif

- Die Tarife des ÖPNV sollen nutzerfreundlich und preislich attraktiv weiterentwickelt werden.

- Alle Nahverkehrsangebote im Kreis Bergstraße sind Bestandteil des VRN. Werden Verkehre durch neue Verkehrsunternehmen angeboten, müssen diese den VRN-Tarif anwenden.

- Der Übergangstarif zwischen RMV und VRN soll beibehalten und in relevanten Kernbereichen nutzergerecht weiterentwickelt werden.

- Die tarifliche Integration bereits vorhandener und neuer Mobilitätsangebote im Kreis Bergstraße soll zu einer verstärkten intermodalen Verkehrsmittelnutzung beitragen.

Information

- Die Aktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements sollen als wichtiger Baustein für eine nachhaltige Mobilität intensiviert werden.

- Die intermodale Mobilitätsauskunft des VRN soll weiterentwickelt werden.

- Mobilitätszentralen sollen etabliert werden, um den Informationsbedürfnissen der Bevölkerung noch besser gerecht werden zu können.

3.2.2 Verbindungsstandard

Der Verbindungsstandard trifft Aussagen über die Bedienungshäufigkeit und die Qualität von ÖPNV-Verbindungen auf Relationen bestimmter Kategorie. Die Sicherstellung der Schülerbeförderung auf einem Mindestniveau ist unter bestimmten Voraussetzungen gesetzlich vorgeschrieben. Gesetzlich vollständig freiwillig ist in Hessen dagegen die Bestimmung der künftigen Angebotsstandards im „Jedermannverkehr", also für alle Nachfragegruppen außerhalb des Schulverkehrs. Hierzu werden die nachfolgenden Gestaltungsgrundsätze formuliert:

Die Angebotsplanung verfolgt das Ziel einer kundenorientierten Stärkung und Weiterentwicklung sämtlicher Verkehrsmittel des ÖPNV auf allen Netzebenen. Einem „Top-Down-Ansatz" folgend, wird das Angebotskonzept auf Grundlage des SPNV-Netzes aufgebaut. Dieses stellt durch den vorhandenen Taktfahrplan einen Grundrahmen für das Liniennetz des straßengebundenen ÖPNV. Dieses wiederum lässt sich nach seiner Potenzialstärke und funktionaler Gestaltung in Linien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion weiter untergliedern und aufeinander abstimmen. Im Ergebnis entsteht durch eine konsequente flächendeckende Anwendung dieser Planungsprinzipien ein hierarchisches Produktkonzept (vgl. Abbildung 23), das nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans (vgl. Kapitel 4.3.1) verknüpft werden kann.

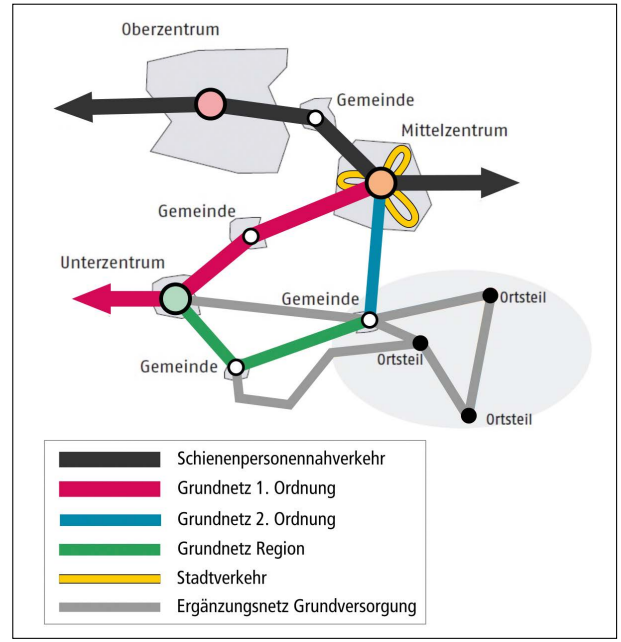


Abbildung 23: Hierarchisches Produktkonzept für die ÖPNV-Angebotsplanung im Jedermannverkehr (Quelle: VRN GmbH, Bearbeitung: IGDB GmbH)

Auf potenzialstarken Achsen mit ausreichenden Potenzialen für einen Bedienungsstandard nach dem Grundnetz 1. Ordnung, Grundnetz 2. Ordnung oder Grundnetz Region (vgl. Tabelle 16) soll ein möglichst attraktives Angebot zum motorisierten Individualverkehr mit kurzen Reisezeiten und wenigen Umstiegen geschaffen werden. Entsprechend anspruchsvoller werden hier die Parameter im Vergleich zu potenzialschwächeren Achsen formuliert. Als „potenzialschwach" gelten Achsen, auf denen kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für einen Bedienungsstandard nach dem Grundnetz Region ermittelt werden konnte. Diese Achsen werden dem sogenannten „Ergänzungsnetz Grundversorgung" zugeordnet und in der Regel bedarfsgesteuert bedient. Über die grundsätzliche Notwendigkeit einer ÖPNV-Verbindung im Jedermannverkehr auf einer potenzialschwachen Achse wird einzelfallbezogen abgewogen.

Auf potenzialschwachen Achsen steht die Schaffung und Aufrechterhaltung eines möglichst flächendeckenden Grundangebots für die Mobilität von auf den ÖPNV angewiesenen Menschen im Vordergrund. Gleichwohl die Anwendung der gleichen anspruchsvollen Standards wie bei den potenzialstarken Achsen wünschenswert wäre, muss aus ökologischen Gründen (Umweltwirkung durch erreichbare Fahrzeugauslastung) und ökonomischen Gesichtspunkten (Finanzierbarkeit des gesamten ÖPNV-Angebots) der Bedienungsstandard auf potenzialschwachen Achsen etwas niedriger angesetzt werden.

In Ausnahmefällen können betriebliche Rahmenbedingungen (wie z.B. zeitlich und räumlich ohnehin verfügbare Fahrzeug- und Personalressourcen oder fehlende Wendemöglichkeiten) im stark fixkostenorientierten ÖPNV-System dazu führen, dass bestimmte Achsen über den festgelegten Verbindungsstandard hinaus besser bedient werden, als vergleichbare andere Orte im Untersuchungsgebiet. Mit dem grundsätzlichen Ziel vorhandene Ressourcen möglichst kundenorientiert und effizient zu nutzen sind daher sämtliche Angaben zum Verbindungsstandard als Mindeststandards zu verstehen. Ein Beispiel für eine Überschreitung des Mindeststandards ist der 60'-Takt auf den Linien 644 und 681 an Wochenenden, der auf beiden Linien dauerhaft gesichert werden soll (vgl. Maßnahme M.1 im Anhang 4.A).

Jenseits der eben beschriebenen nachfrageseitigen Aspekte ist ein wichtiges Ziel der Nahverkehrsentwicklung die Sicherstellung einer attraktiven Daseinsvorsorge für die gesamte Bevölkerung im Untersuchungsraum. Zu diesem Zweck wird ein Mindestbedienungsstandard zur Anbindung von Orten bestimmter Kategorie an die übergeordneten zentralen Orte formuliert. Darüber hinaus hat der Kreis Bergstraße eine Versorgungsanalyse zur Betrachtung der medizinischen Versorgung im Kreis sowie der aktuellen und zu erwartenden Lücken und Herausforderungen in diesem Bereich beauftragt. Im Anschluss an diese Analyse soll untersucht werden, ob und welchen Beitrag der ÖPNV über die in diesem Nahverkehrsplan definierten Angebotsstandards hinaus zur Schließung von Versorgungslücken und der Beseitigung der Herausforderungen gezielt leisten kann.

Netzkategorien und Potenzialgrenzwerte

Ausgehend von einer durchschnittlichen Mindestauslastung von acht Fahrgästen pro Fahrt und dem vorgegebenen Angebotsumfang werden folgende Netzkategorien für die Angebotsplanung mit den daraus resultierenden Potenzialgrenzwerten für die Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 3.3) definiert (Tabelle 16).

In Ergänzung zu den in Tabelle 16 benannten Standards gelten auf Relationen des Grundnetzes 1. Ordnung die folgenden zusätzlichen Angebotsmerkmale:

Netzkategorie	Bedienungsstandard									Potenzialgrenzwert [Anzahl erforderliche Fahrgäste]
	Montag – Freitag			Samstag			Sonn- und Feiertag			
Grundnetz 1. Ordnung	5–6 Uhr	60'-Takt	F	6–24 Uhr	60'-Takt	F	8–24 Uhr	60'-Takt	F	≥ 3 300 Fahrgäste/Woche
	6–20 Uhr	30'-Takt	F							
	20–24 Uhr	60'-Takt	F							
Grundnetz 2. Ordnung	5–22 Uhr	60'-Takt	F	6–24 Uhr	120'-Takt	F/R	8–22 Uhr	120'-Takt	F/R	≥ 1 700 Fahrgäste/Woche
Grundnetz Region	5–22 Uhr	120'-Takt*	F	6–24 Uhr	120'-Takt	F/R	8–22 Uhr	120'-Takt	F/R	≥ 1 100 Fahrgäste/Woche
Stadtverkehr	6–20 Uhr	30'-Takt	F	bedarfsorientiert			bedarfsorientiert			–
Ergänzungsnetz Grundversorgung	25 Fahrtenpaare/Woche | R |									≤ 1 100 Fahrgäste/Woche
Ergänzungsnetz Schienenverkehr	Ergänzung einer parallel verlaufenden SPNV-Linie durch Buslinie so, dass auf betroffener Relation der Standard „Grundnetz 1. Ordnung" erreicht wird									–
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr	Entsprechend Vorgaben für Ausbildungsverkehr (Tabellen 17 und 18)			–			–			–

F = Festbedienung (Bus) | R = Rufbedienung (Rufbus, Ruftaxi o.ä.) | * = Verdichtung auf 60'-Takt in der Hauptverkehrszeit

Tabelle 16: Mindestbedienungsstandard für Angebotskonzeption

- Zwei Einzelfahrten im Nachtverkehr (Freitag auf Samstag, Samstag auf Sonntag und vor Wochenfeiertagen) zwischen 24 Uhr und 6 Uhr als Anschlussverbindungen von und zu bestehenden Nachtverkehren im SPNV.

- Berücksichtigung von erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten, sofern keine sicherheitsrelevanten oder betrieblichen Belange dagegensprechen.

Auf Relationen mit ausreichendem Potenzial für ein Angebot nach den Netzkategorien „Grundnetz 1. Ordnung", „Grundnetz 2. Ordnung" und „Grundnetz Region" soll das Reisezeitverhältnis ggü. einer Fahrt mit dem Pkw nicht größer als 1,5 betragen. Auf allen übrigen Relationen gilt ein Reisezeitverhältnis von 1,8 als ausreichend attraktiv.

Daseinsvorsorge

Als Teil der Daseinsvorsorge muss der ÖPNV auch in nachfrageschwachen Räumen Personen ohne Pkw die Möglichkeit zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Um diesem Ziel gerecht zu werden, wurden folgende Mindeststandards formuliert:

- Orte mit mindestens 100 Einwohnern sollen durch mindestens 25 Fahrtenpaare pro Woche (Mo-So) und täglich an den nächsten zentralen Ort angebunden werden (Ergänzungsnetz Grundversorgung). Diese Anbindung kann auch durch Umsteigeverbindungen sichergestellt werden.

- Orte mit mindestens 600 Einwohnern sollen Bestandteil des „Grundnetzes Region" werden, soweit sie nicht bereits Bestandteil einer höherwertigen Netzkategorie sind. Hierbei handelt es sich auch um eine Maßnahme zur Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV (Näheres hierzu im Kapitel 4.4.3).

Teilraum	Wartezeit nach Unterrichtsende		Fahrzeit von Wohnort zum Schulort	Bemessungskapazität Fahrzeug
≤ 20 Minuten	80 % aller Fälle	≤ 20 Min.	Summe Hin- und Rückfahrt maximal 139 Minuten	80 % der gesetzlich zulässigen Gesamtkapazität
	Ausnahmefall	≤ 35 Min		

Tabelle 17: Grundanforderungen Ausbildungsverkehr

Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr

Die Sicherstellung der Schülerbeförderung ist unter bestimmten rechtlichen Rahmenbedingungen verpflichtender Bestandteil des ÖPNV-Angebots (vgl. Kapitel 2.1.3, Abschnitt „Schulpendler"). Für den Kreis Bergstraße maßgeblich ist das Hessische Schulgesetz (HSchulG).

Der Kreis Bergstraße hat 2009 ein Gutachten zur Untersuchung des Ausbildungsverkehrs in Auftrag gegeben. In dem Gutachten wurden Parameter für die Gestaltung des Schülerverkehrs definiert (Tabelle 17).

Durch wechselnden Nachmittagsunterricht, Arbeitsgemeinschaften sowie die Wiedereinführung von G9 ist der ÖPNV mit ständig neuen Wünschen konfrontiert, die jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht alle erfüllt werden können. Daher definiert der Nahverkehrsplan einen Rahmen für den Bedienungsumfang in Abhängigkeit des Schultyps (Tabelle 18).

Läutezeit	Grundschule	Hauptschule Realschule Gesamtschule	Gymnasium Berufsschule
Beginn 1. Stunde	H	H	H
Ende 5. Stunde	R	(R)	(R)
Ende 6. Stunde	R	R	R
Ende 7. Stunde	-	(R)	-
Ende 9. Stunde	-	R	R

H = Gewährleistung einer Hinfahrt
R = Gewährleistung einer Rückfahrt
(R) = Gewährleistung einer Rückfahrt nach Bedarf

Tabelle 18: Bedienungsumfang Ausbildungsverkehr nach Schultyp

Aus Tabelle 17 und Tabelle 18 gehen die Mindestanforderungen für das „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr" hervor, das in seinen Grundzügen unverändert bleibt. 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 (s. Kommunikationsleitfaden TTK).

Stadtverkehre

Gemäß §5 Abs. 3 HÖPNVG können „kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger sind, [...] im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplans [...] freiwillig Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen. Die Landkreise haben diese Verkehre bei ihrer Planung zu berücksichtigen. Hieraus erwächst jedoch keine Verpflichtung der Aufgabenträger, diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren".

Im Kreis Bergstraße betreiben die Städte Bensheim, Bürstadt, Heppenheim, Lampertheim und Viernheim eigene Stadtverkehre in Eigenverantwortung nach §5 Abs. 3 HÖPNVG (Tabelle 19). Als „Stadtverkehr" gilt hierbei ein Verkehr, dessen überwiegende Aufgabe darin liegt im Hauptort der jeweiligen Kommune Gebiete zu erschließen, die durch Linien des Kreises oder den SPNV nicht erschlossen sind. Mit Ausnahme des Stadtverkehrs Lampertheim werden alle Stadtverkehre über die VRN GmbH im Auftrag der jeweiligen Kommune bestellt. Die Stadt Lampertheim nimmt die Bestellung ihrer Stadtverkehre selbst wahr.

Kommune mit Stadtverkehr in Eigenverantwortung nach §5 Abs. 3 HÖPNVG	Betroffene Buslinien
Bensheim	671, 673
Bürstadt	652
Heppenheim	678, 679
Lampertheim	601, 602, 603, 604
Viernheim	611, 612

Tabelle 19: Kommunen mit Stadtverkehren in Eigenverantwortung und betroffene Linien.

Anschlusssicherung

Umsteigevorgänge im Liniennetz stellen für den Fahrgast im Vergleich zu Direktverbindungen immer ein gewisses Nutzungshemmnis dar, das i. d. R. mit einem zusätzlichen Zeitaufwand verbunden ist. Im Verspätungsfall besteht immer das Risiko, dass Anschlüsse verpasst werden und zusätzliche Wartezeiten in Kauf genommen werden müssen. Da es in einem großflächigen ÖPNV-System mit abgestufter Netzhierarchie, wie jenem im Kreis Bergstraße, nicht möglich ist Direktverbindungen zu allen wichtigen Zielen einzurichten, sind Umstiege in der Regel unvermeidbar.

Die Angebotsplanung verfolgt den Anspruch bei Anschlüssen einerseits möglichst kurze Umsteigezeiten zu erreichen, andererseits auch genug Zeitpuffer zum Abfangen eventueller Verspätungen und ausreichenden Zeiten für Wege im Bereich der Umsteigehaltestelle (Umsteigezeiten) vorzusehen.

Für ein Anschlusssicherungssystem und für die Dimensionierung der Umsteigezeiten müssen die Fußwege zwischen den einzelnen Haltepositionen, die von Fahrgästen zurückgelegt werden müssen, in die Planungen einfließen. Bei komplexeren Umsteigehaltestellen mit vielen Haltepositionen und Verknüpfungsfunktion zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln fallen diese naturgemäß länger aus als bei einem singulären „Zubringer-Abbringer-Anschluss" in räumlicher Randlage.

In einem komplexen engmaschigen Nahverkehrssystem mit fahrplanseitig vielen Umstiegspunkten können nicht alle möglichen Umsteigerelationen betrieblich abgesichert werden. Daher konzentriert sich die Anschlusssicherung auf wichtige Fahrtrelationen. Anschlusssicherungen können unter Umständen je nach Tageszeit variieren oder aufgrund betrieblicher Rahmenbedingungen vor Ort nicht immer in beide Fahrtrichtungen einer Relation realisiert werden. Hier werden lastrichtungsbezogene Anschlusssicherungen vorgenommen.

Die für die Angebotsplanung im Kreis Bergstraße relevanten Anschlussbeziehungen sind in den Liniensteckbriefen in den Anhängen 2.D, 2.E und 2.F (Bestand) sowie in den Anhängen 4.C und 4.D (Zielkonzept) dargestellt. Ein Anschluss gilt im Rahmen dieses Nahverkehrsplans als sicher, sofern zwischen Ankunft und Abfahrt der betrachteten Fahrten die mindestens erforderliche Umsteigezeit zwischen Ankunfts- und Abfahrposition am Verknüpfungspunkt eingehalten wird. Liegen zwischen Ankunft und Abfahrt der betrachteten Fahrten mehr als 20 Minuten, handelt es sich um einen nicht mehr zumutbaren Anschluss. In den Liniensteckbriefen werden solche Anschlüsse daher nicht dargestellt, gleichwohl diese in den Online-Auskunftsmedien möglicherweise ausgewiesen werden. Aufgrund der realen Verkehrsverhältnisse auf den Straßen zu den Hauptverkehrszeiten können Anschlüsse trotz sorgfältiger Planung und aufgrund der Taktfahrpläne nicht immer gehalten werden. Die Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (vgl. Kapitel 4.7.2 – Intermodal Transport Control System) könnte hier künftig einen Beitrag zugunsten einer verbesserten Anschlusssicherung leisten.

3.2.3 Erschließungsstandard

Der Erschließungsstandard gibt an, unter welchen Voraussetzungen eine Siedlungsfläche als „erschlossen" gilt. Hierbei wird zwischen einer Erschließung durch schienengebundene Verkehrsmittel mit einer i. d. R. höheren Reisegeschwindigkeit und höheren Reiseweiten der Kundschaft (regionale Erschließung) sowie straßengebundenen Verkehrsmitteln mit eher lokalen Reisezielen und kürzeren Reisezeiten (lokale Erschließung) differenziert. Entsprechend unter-

schiedlich ist die Akzeptanz der fußläufigen Wegstrecke zu einer Haltestelle des jeweiligen Verkehrsmittels.

Im lokalen Nahverkehrsplan liegt der Schwerpunkt der Betrachtung auf den kleinräumigen Verkehrsbeziehungen innerhalb und zwischen nahe beieinanderliegenden Kommunen im Untersuchungsraum (Entfernungsbereich max. 20 Kilometer). Ein Großteil dieser Verkehrsbeziehungen wird über straßengebundene Verkehrsmittel zurückgelegt. Da der SPNV in einigen Fällen einen Beitrag zur Bewältigung dieser kleinräumigen Verkehrsbeziehungen leistet, werden die Einzugsbereiche von Bahnhaltepunkten nachrichtlich mitbetrachtet. Bei der Interpretation der Ergebnisse muss jedoch situationsgerecht differenziert werden, ob eine Siedlungsfläche innerhalb des Einzugsbereichs eines Bahnhaltepunkts als „lokal erschlossen" gilt oder ob – im Falle einer fehlenden lokalen Erschließung – separate straßengebundene ÖPNV-Angebote notwendig sind. Hierbei wird überprüft, ob wichtige publikumswirksame Einrichtungen, wie Schulen, Arbeitsplatzschwerpunkte, Versorgungszentren u. s. w. im nahen Umfeld mit oder ohne die vorhandenen schienengebundenen Verkehrsmittel komfortabel erreicht werden können. Die Intensität der Verkehrsbeziehungen zu den benachbarten Ortsteilen und Kommunen spielt hier ebenfalls eine tragende Rolle. Abhängig von der Stärke der Verflechtungen kann die Notwendigkeit von zusätzlichen straßengebundenen Angeboten zum SPNV eingeschätzt werden.

Innerhalb der Kategorie „Haltestellen des straßengebundenen ÖPNVs" ist es wichtig zwischen unterschiedlichen Bedienformen und Bedienhäufigkeiten zu differenzieren. So ist eine Haltestelle, die ausschließlich im Schülerverkehr bedient wird, für Mobilitätsbelange des Jedermannverkehrs relativ uninteressant. Der umliegende Bereich gilt folglich für diese Kundengruppen als „nicht ausreichend erschlossen". Ebenso ist die Wahrscheinlichkeit, dass längere Fußwege zu einer Haltestelle akzeptiert werden höher, sofern diese Haltestelle ohne Voranmeldung in einem dichten Takt bedient wird. Dem stehen Haltestellen gegenüber, die ausschließlich durch Rufangebote bedient werden, die nur nach vorheriger Anforderung innerhalb einer bestimmten Vorbestellfrist verkehren. Durch die Systemeigenschaften von Rufangeboten kann ein möglichst hoher Nutzungskomfort durch hohe Haltestellendichten (ohne lange Fußwege zu Haltestellen) im Vergleich zu Bushaltestellen jedoch leicht und kostengünstig erreicht werden. Im Kreis Bergstraße ist dies vielerorts zu beobachten und wird bei der Differenzierung der Erschließungsanalyse entsprechend mitberücksichtigt.

Publikumswirksame Orte oder Einrichtungen mit einem hohen Aufkommen an mobilitätseingeschränkten Menschen sollen möglichst gut mit dem ÖPNV erreichbar sein. Aus diesem Grund sollen solche Orte oder Einrichtungen nicht weiter als 200 Meter von der nächsten Haltestelle des ÖPNV entfernt liegen.

Für die Erschließungsanalyse (vgl. Kapitel 3.4.3) wurden die in Abbildung 24 dargestellten Einzugsbereiche und Differenzierungen angewendet. Eine ausführliche Erläuterung der verwendeten Haltestellenkategorien ist in den Karten zur Erschließungsanalyse (Anhänge K.3.a bis K.3.l) jeweils enthalten.

Die angewandte Methodik der Erschließungsanalyse ist im Kapitel 3.4.1 ausführlich beschrieben. Aufgrund der dort näher erläuterten begrenzten Aussagekraft von luftlinienbasierten Erschließungsanalysen wird ein mittelfristiger Prüfauftrag zugunsten einer topografie- und fußwegnetzfeinen Erschließungsanalyse formuliert (vgl. Maßnahme M.18 im Anhang 4.A).

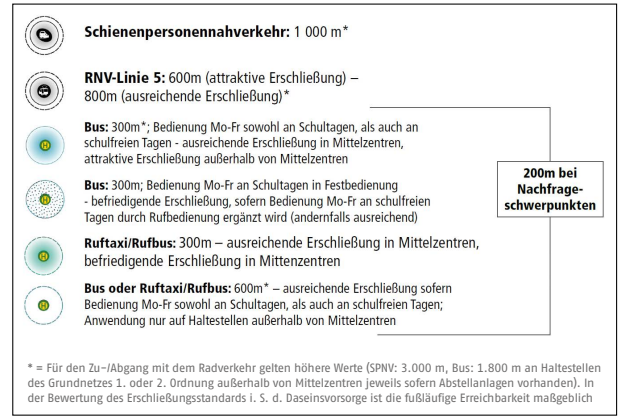


Abbildung 24: Mindesterschließungsstandard mit in den Karten K.3.a bis K.3.l im Kartenband verwendeten Signaturen (Quelle: IGDB GmbH)

Abbildung 24 betrachtet ausschließlich den fußläufigen Einzugsbereich zu den ÖPNV-Haltestellen. Durch eine attraktive Gestaltung von Abstellanlagen für den Radverkehr oder andere Verkehrsmittel lassen sich die Einzugsbereiche von Haltestellen erheblich vergrößern. Für SPNV-Haltepunkte mit attraktiven Abstellanlagen für den Radverkehr gilt ein Einzugsbereich von bis zu 3 Kilometern, bei Bushaltestellen mit Linien des Grundnetzes 1. oder 2. Ordnung außerhalb von Mittelzentren 1 800 Meter.

Da gegenwärtig ein überwiegender Großteil der ÖPNV-Kunden ihre Haltestelle zu Fuß erreichen bzw. verlassen, ein Verkehrsmittelwechsel nicht in jedem Fall barrierefrei möglich ist und nicht an jeder Stelle der notwendige Raum für attraktive Umsteigeanlagen besteht, stellen die durch Anschlussverkehrsmittel erweiterten Einzugsbereiche allein eine intelligente Ergänzung des ÖPNV-Angebots dar. Für die Bewertung der Erschließungsqualität im Sinne der Daseinsvorsorge sind ausschließlich die fußläufigen Einzugsbereiche maßgeblich.

Bis Ende der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans wird eine detailliertere Erschließungsanalyse durchgeführt, die auch real existierende Fußwegeverbindungen sowie topographische Gegebenheiten berücksichtigt. Die Ergebnisse können in der nächsten Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

3.2.4 Haltestellenstandard

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.
Auf Grundlage dieser Forderungen wurde eine Kategorisierung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte für den Verbundraum des VRN vorgenommen (vgl. Kapitel 4.4.1.). Die Ausstattungskategorien unterscheiden sich dabei nach den einzelnen Verkehrsmitteln. Eine Übersicht über den Ausstattungsstandard der Haltestellen im VRN liefert Tabelle 20.

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

	Haltestelle von								
	Bahn		Straßenbahn/Meterspureisenbahn			Bus			
	Regional-Express	Regional-/S-Bahn	In der Stadt	In der Region	mit wesentlicher Verknüpfung	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie D
Aufenthalt/Warten									
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	x	x	x	(x)	
Witterungsschutz	x	x	x	x	x	x	x	x	(x)
geschlossener Warteraum	x	(x)				(x)			
Mülleimer/Ascher	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Information									
Haltestellenschild	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Reflektierend						(x)	(x)	(x)	(x)
Statischer Richtungsanzeiger	x	x	x	x	x	(x)	(x)	(x)	
dynamisch (DFI / DSA)	x	x	(x)	(x)	x	x	x	(x)	
Lautsprecher	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)			
Uhr	x	(x)			(x)				
Aushangfahrplan	x	x	x	x	x	x	x	x	x
VRN-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)	
Wegweisung Bahnsteig(e) / Ausgang	x	x		x					
Beschilderung Haltestelle im Ort	x	x		(x)		(x)			
allgemeine bzw. touristische Informationen	x	(x)			(x)	(x)			
Sicherheit									
Beleuchtung	x	x	x	x	x	x	(x)		
Notrufsäulen / Notrufmöglichkeit	x	x		x	(x)		x	(x)	(x)
Videoüberwachung	(x)	(x)							
niveaugleicher Einstieg	x	x	(x)	x	x	x	(x)		
Bahnsteig- / Bordsteinhöhe (in cm)	55 / 76	55 / 76	22 / 30	22 / 30	22 / 30	22	22		22
Service									
Nennung VRN-Hotline	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Toiletten (behindertengerecht)	x	(x)			(x)				
Wickelraum	(x)								
Gepäckschließfächer	x								
Fahrausweisverkauf									
am Schalter / Verkaufskiosk	x	(x)			(x)	(x)			
am Automat	x	x	x	x	x	(x)			
beim Fahrpersonal						x	x	x	x
Verknüpfung mit übrigen Verkehrsmitteln									
P+R-Anlage	x	(x)		(x)	(x)	(x)			
B+R-Anlage	x	(x)		x	(x)	x			
Fahrradboxen (abschließbar)	(x)	(x)		(x)	(x)	(x)			

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

Tabelle 20: Übersicht über die Standards der Haltestellenausstattungen im VRN

Im Bereich der Straßen- und Stadtbahnen (Meterspur-Eisenbahnen) wird die Haltestellenausstattung vor allem durch den räumlichen Einsatzbereich bestimmt. Hier werden Standards getrennt für Stadt und Region formuliert, die bei Haltestellen mit wesentlichen Verknüpfungen zu anderen Verkehrssystemen erweitert werden können.

Für Bushaltestellen wurden vier Haltestellenkategorien gebildet, die im Rahmen des Haltestellenausbaukonzeptes in Kapitel 4.4.1 näher beschrieben werden. Der Standard für die Haltestelle nach Kategorie D gilt als Grundausstattung. Bei wichtigen Verbindungen ist diese Grundausstattung 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 (vgl. Abbildung 25):

- Wechselsystem mit Einzelelementen für:
  - Haltestellenzeichen nach § 224 StVO
  - Haltestellenbezeichnung
- Liniennummer, Linienverlauf und Zielangabe
- aktuelles VRN-Logo
- VRN-Wabennummer
- Aushangmöglichkeit für einen Liniennetzplan DIN A3
- für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch oder DIN A3 quer
- Bodenmontage durch Bodenhülse

Abweichungen von diesen Standards sind nach Rücksprache zwischen Verkehrsunternehmen und Kreis/VRN in begründeten Einzelfällen möglich. Die vom VRN in begründeten Einzelfällen vorgegebenen Richtlinien zur Gestaltung der Haltestellenfahnen samt Musterdarstellungen finden sich im Anhang 3.A zur Haltestellenschildgestaltung.

Allgemein ist festzuhalten, dass der Träger der Straßenbaulast zunächst für die Ausstattung des öffentlichen Verkehrsraums zuständig ist. Kommunen müssen danach ab Bordsteinkante für die Ausgestaltung von Haltestellen Sorge tragen. Dazu zählt auch die Finanzierung der entsprechenden Haltestelleninfrastruktur. Für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bestehen Fördermöglichkeiten seitens des Landes Hessen (https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturförderung-vif).

Für die Beschilderung der Haltestelleninformationssysteme ist, sofern nicht anders geregelt, der VRN für den Kreis Bergstraße zuständig. 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.

Die Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen werden im Kapitel 3.2.7. näher beschrieben. Eine Informationsbroschüre des Landes Hessen zur Gestaltung und Förderung von barrierefreien Bushaltestellen ist diesem Nahverkehrsplan als Anhang 4.F beigefügt. Weitere Informationen sind unter https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif erhältlich.



Abbildung 25: Beispiele für im VRN-Gebiet verwendete Wechselschildsysteme (Quelle: VRN GmbH)

3.2.5 Fahrzeugstandard

Die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der einzusetzenden Fahrzeuge werden in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel sowie im Gemeinsamen Nahverkehrsplan RheinNeckar klar definiert und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Die dort festgesetzten Parameter sind verbindlich. Grundsätzliche Standards zu Barrierefreiheit, Umweltfreundlichkeit und Emissionsarmut sind verbundweit 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 auf den Linien des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sowie des Grundnetzes Region eingesetzt werden. Diese müssen niederflurig sein und verfügen generell über eine hochwertige Ausstattung (u.a. Klimatisierung, optische Haltestellenanzeige).

- Fahrzeuge der Kategorie B dienen als Verstärkerleistung im Ausbildungsverkehr.

Die ausführliche Darstellung der Qualitätsstandards und des Qualitätssicherungssystems finden sich im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar. Die jeweils aktuelle Version findet sich unter https://www.vrn.de/verbund/planung/nahverkehrsplaene/index.html.

E-Busse

Elektrobusse sind lokal emissionsfrei, leisten dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und sind im Betrieb deutlich leiser als konventionelle Dieselfahrzeuge. Die Umstellung einer Dieselbusflotte auf elektrisch betriebene Fahrzeuge stellt eine Investition in die Zukunft dar und ist derzeit noch mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Neben dem deutlich höheren Anschaffungspreis sind die Investitionskosten für Werkstatt und Betriebshof sowie für die Ladeinfrastruktur zu berücksichtigen. Des Weiteren wird speziell ausgebildetes Personal für Wartung und Reparatur benötigt.

Der VRN hat in einer Studie den möglichen Einsatz von Elektrobussen untersuchen lassen. Hierbei wurden die gegenseitigen Abhängigkeiten der eingesetzten Technik und betrieblichen Rahmenbedingungen betrachtet. Als Techniken stehen batteriebetriebene Fahrzeuge – teilweise mit nicht-elektrischer Zusatzheizung – oder Brennstoffzellenantriebe zur Verfügung. In Bezug auf die Technik lässt sich derzeit kein eindeutiger Trend erkennen.

Brennstoffzellenfahrzeuge haben eine Reichweite von bis zu 400 km und sind daher betrieblich flexibel einsetzbar. Eine für den Betrieb notwendige Wasserstofftankstelle schlägt jedoch mit Investitionskosten von mehreren Mio. Euro zu Buche und ist für mittelständische Verkehrsunternehmen nicht leistbar. Vorhandene Wasserstofftankstellen sind nur punktuell verfügbar und daher mit langen Anfahrtswegen verbunden, was betrieblich nur mit hohem Mehraufwand (personell und fahrzeugseitig) darstellbar ist.

Der Einsatz von batteriebetriebenen Bussen ist vergleichsweise einfach und zeitnah zu realisieren. Hier muss lediglich die elektrische Ladeinfrastruktur eingerichtet werden. Der Betrieb im Regionalverkehr mit großen Reichweiten und stark bewegter Topographie ist derzeit noch nicht möglich. Für Stadtverkehrslinien mit geringer bis mittlerer Laufleistung wäre ein Einsatz grundsätzlich möglich, aber auch hier gegebenenfalls mit einem zusätzlichen Fahrzeugbedarf verbunden.

Aktuell werden von Seiten des VRN die konkreten Möglichkeiten einer schrittweisen Einführung von Elektrobussen im Kreisgebiet während der aktuellen Vertragslaufzeiten der Linienbündel geprüft. Erklärtes Ziel ist hierbei die Neuausschreibung der Linienbündel ab Ende 2024 auf Grundlage eines tragfähigen Umsetzungskonzeptes vornehmen zu können.

3.2.6 Straßennetz

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 regelmäßi-

ger 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 (z.B. Lichtsignalsteuerung, Busspuren, Busschleusen, Freigabe für den MIV gesperrter Straßenabschnitte etc.) steigern daher dessen Attraktivität durch Reisezeitverkürzungen für ÖPNV-Kunden. Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans 2020-2024 sind die Möglichkeiten für eine technische Umsetzung an neuralgischen Punkten unter Einbindung der jeweiligen Straßenbaulastträger zu untersuchen.

3.2.7 Barrierefreiheit

Für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ist die räumliche Mobilität eine essenzielle Voraussetzung. Eine Funktion des öffentlichen Nahverkehrssystems besteht darin, die Mobilität für alle Teile der Bevölkerung zu sichern, unabhängig vom Alter und der körperlichen Verfassung. Der ÖPNV muss daher für alle Personen zugänglich sein, die sich im öffentlichen Raum frei und selbstbestimmt bewegen können. Barrieren, die den Zugang zum ÖPNV erschweren oder gar verhindern, sind abzubauen. Dies gilt sowohl für bauliche bzw. physische Barrieren als auch für Zugangshemmnisse durch ungenügende Informationen oder ein nicht ausreichendes Verkehrsangebot.

Besondere Anforderungen an die baulich-funktionale Umwelt bestehen bei Menschen, die eine „langfristige körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit verschiedenen (einstellungs- und umweltbedingten) Barrieren am vollen und gleichberechtigten Gebrauch ihrer fundamentalen Rechte hindern" (Art. 1 des Übereinkommens der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen).

Das für den straßengebundenen ÖPNV relevante Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in § 8 Abs. 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden Nahverkehrsplan:

„[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die [...] genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. [...]."

Die „vollständige Barrierefreiheit" im Kontext des § 8 Abs. 3 PBefG kann wie die „ausreichende Bedienung" als ein unbestimmter Rechtsbegriff angesehen werden, der in der anhaltenden Fachdiskussion zu dieser Norm näher interpretiert und in der konkreten Umsetzung durch den Aufgabenträger bestimmt wird. Hierzu formuliert der Kreis Bergstraße folgendes Ziel:

- Für Menschen mit Behinderungen soll eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des straßengebundenen ÖPNV möglich sein, ohne dabei auf die Hilfe Dritter angewiesen zu sein.

Dieses Ziel richtet sein Augenmerk vor allem auf Menschen, die

- in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind (Gehbehinderungen),
- eine eingeschränkte Sinneswahrnehmung haben (Hör-, Sehbehinderungen),
- kognitive Behinderungen aufweisen (Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen).

Eine „vollständige Barrierefreiheit" ist im Kreis Bergstraße gewährleistet, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Haltestellen und Fahrzeuge sind für möglichst alle Personengruppen zugänglich. Dabei ist besonders der Spalt zwischen Haltestelle (Bordstein) und Fahrzeug möglichst gering zu halten, um einen vollständig barrierefreien Übergang zu schaffen. Der Grenzwert der Spaltbreite sollte 5 cm nicht überschreiten. Die Haltestellen und Fahrzeuge sollen für möglichst alle Personengruppen ausreichend dimensioniert werden.

- Die Fahrgastinformation ist für möglichst alle Personengruppen wahrnehmbar. Neben für möglichst alle Personengruppen lesbaren statischen Aushängen sollen daher sowohl Ansagen, als auch digitale Fahrgastinformationsanzeiger an und im Fahrzeug sowie an möglichst vielen Haltestellen die klassischen Fahrgastinformationsmedien unterstützen. Digitale internetbasierte Lösungen sind ebenfalls zu unterstützen.

- Das ÖPNV-Fahrtenangebot ist räumlich barrierefrei, sodass die Mobilitätsbedürfnisse möglichst aller Personengruppen unter zumutbarem Aufwand befriedigt werden können.

Die allgemeinen Anforderungen an einen „vollständig barrierefreien ÖPNV" werden durch den Kreis Bergstraße in den Kapiteln 3.2 und 4 konkretisiert. Eine Informationsbroschüre des Landes Hessen zur Gestaltung und Förderung von barrierefreien Bushaltestellen ist diesem Nahverkehrsplan als Anhang 4.F beigefügt. Des Weiteren ist der Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen: Empfehlungen für Aus- und Umbau im VRN" zu berücksichtigen, in dem u.a. gestalterische Vorgaben und Vorschläge zur baulichen Umsetzung enthalten sind. Dieser kann den Kommunen zur Verfügung gestellt werden oder auf der VRN-Internetseite abgerufen werden (https://www.vrn.de/verbund/planung/barrierefreie-haltestellen/index.html).

3.3 Ergebnisse des Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Aufstellung des lokalen Nahverkehrsplans 2020-2024 wurde eine umfangreiche Beteiligung verschiedener Akteure durchgeführt. Das Verfahren lässt sich in zwei Stufen unterteilen (vgl. Tabelle 21).

Das bestehende ÖPNV-Angebot und der jeweils aktuelle Arbeitsstand des Nahverkehrsplans 2020-2024 wurden im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe behandelt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit vor der Aufstellung des Erstentwurfs wird als „erste Beteiligungsstufe" bezeichnet und behandelt überwiegend die Bewertung des ÖPNV im Status quo. Ziel war es viele Erkenntnisse über möglichen Handlungsbedarf aus dem Blickwinkel unterschiedlicher Akteure zu gewinnen und in die Planungen einfließen zu lassen. Aus den in der ersten Beteiligungsstufe benannten Themen sowie einer ergänzenden Analyse des Gutachters wurden planungsrelevante Anforderungen formuliert, sofern sie mit den Inhalten des Anforderungsprofils und der fachlichen Bewertung durch das Projektteam im Einklang standen (Abbildung 26). Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsstufe werden im Kapitel 3.1. vorgestellt.

Nach Fertigstellung des Erstentwurfs wurde dieser im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe erneut den bis dahin bereits beteiligten Akteuren sowie weiteren Institutionen zur Stellungnahme vorgelegt. Alle für den Nahverkehrsplan relevanten Beiträge wurden protokolliert, geprüft, bewertet und bei einem positiven Ergebnis im vorliegenden Nahverkehrsplan berücksichtigt. Die Ergebnisse der zweiten Beteiligungsstufe werden im Kapitel 3.3.2 vorgestellt.

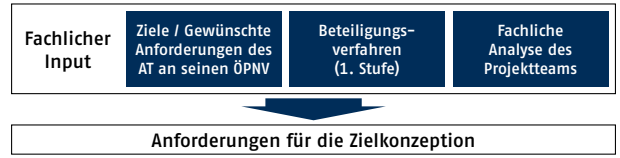


Abbildung 26: Quellen der für die Zielkonzeption ermittelten Anforderungen (Quelle: IGDB GmbH)

Beteiligungs-stufe	Zeitpunkt/-raum	Aktion
1.	01/2019 – 04/2019	Bürgerbeteiligung über Onlineplattform
	03/2019 – 07/2019	Einholen von Stellungnahmen aus den Kommunen (inkl. Fragebogen Gebietssteckbriefe)
	03/2019 – 01/2020	Beratung der aktuellen Planungen mit dem Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße
	03/2020	Vorstellung des Erstentwurfs in den politischen Gremien
		Fertigstellung Erstentwurf
Bürstadt	06/2020	Bürgerbeteiligung über Onlineplattform und Regionalkonferenzen (Letztere wegen Corona-Pandemie entfallen)
Heppenheim	06/2020	Formelles Anhörungsverfahren für anhörungsberechtigte Institutionen
Lampertheim	07-11/2020	Vorstellung und Beschluss des Finalentwurfs in den politischen Gremien

Tabelle 21: Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan 2020-2024 (Quelle: IGDB GmbH)

3.3.1 Erste Beteiligungsstufe

Bürgerbeteiligung über Onlineplattform

Die erste Stufe der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgte über eine Onlineplattform. Dazu wurde am 11.01.2019 im Rahmen einer Pressekonferenz eine zu diesem Zweck eingerichtete Webseite vorgestellt und in Betrieb genommen. Unter der Adresse www.nvp-bgs.igdb.de konnten interessierte Bürgerinnen und Bürger bis zum 18.04.2019 Hinweise zu den bestehenden Verkehren sowie Anregungen und Wünsche für die zukünftige Gestaltung des öffentlichen Verkehrs einbringen. Zur Wahrung des Datenschutzes konnte dies vollständig anonym erfolgen oder unter Angabe einer E-Mailadresse als Absender (Abbildung 27).



Abbildung 27: Plakat zur Beteiligung der Bürger über die Onlineplattform (Quelle: VRN GmbH)

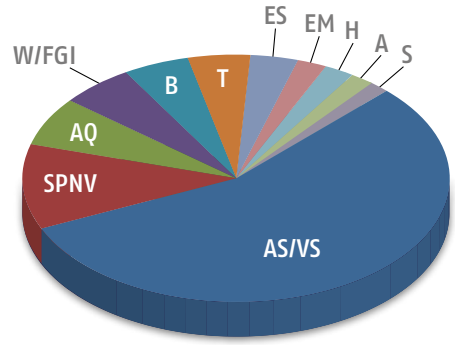
Um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger auf dieses Angebot aufmerksam zu machen, organisierte der Kreis in Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH eine Plakataktion in den Linienbussen. Dadurch wurde eine spürbare Steigerung der Beteiligung messbar.

Insgesamt übermittelten die Bürgerinnen und Bürger über die Online-Plattform 244 Beiträge. In einem Beitrag wurden oft mehrere Einzelthemen geäußert. Um diese für den Nahverkehrsplan besser bearbeiten zu können, wurden die Einzelthemen aus den Beiträgen systematisch herausgearbeitet und ggf. Mehrfachnennungen aus anderen Beiträgen zugeordnet. Doppelnennungen von identischen Absendern oder mit identischem Wortlaut wurden aussortiert. Zu den Themennennungen wurden dadurch valide Nennungshäufigkeiten ermittelt und dokumentiert. Aus den 244 Beiträgen der Bürgerinnen und Bürger sind 337 Einzelthemen hervorgegangen, die zu 290 Themennennungen zusammengefasst wurden. Aus den Inhalten der Einzelthemen wurden 11 Kategorien gebildet (Tabelle 22). Die Themennennungen der Bürgerinnen und Bürger sind mitsamt Bewertung im Anhang 3.B tabellarisch aufgelistet.

Beteiligung der Kommunen des Kreises

Im März 2019 erhielten alle 22 Kommunen des Kreises ein Schreiben mit der Bitte möglichen Handlungsbedarf für Anpassungen des bestehenden ÖPNV-Angebots zu äußern. Daraufhin haben 10 der 22 Kreiskommunen schriftliche Stellungnahmen eingereicht. In einer zweiten Abfrage wurden die Kommunen darum gebeten einen Fragebogen auszufüllen. Dieser diente als Grundlage für die Erstellung der in Kapitel 2.1.4 thematisierten Gebietssteckbriefe. Alle 22 Kommunen des Kreises haben den Fragebogen beantwortet und dem Planungsbüro für das weitere Verfahren zur Verfügung gestellt.

Die aus den Stellungnahmen und den Fragebögen ermittelten 66 Themennennungen der Kommunen sind im Anhang 3.C aufgelistet. In den meisten Fällen zeigte sich eine Über-



Themenkategorie (sortiert nach Häufigkeit)	Anzahl Einzelthemen
Anbindungs- und Verbindungsstandard	189
Schienenpersonennahverkehr	37
Aufenthaltsqualität	21
Bewerbung des bestehenden Angebots/Fahrgastinformation	18
Barrierefreiheit	18
Tarife	16
Erschließungsstandard	12
Ergänzende Mobilität	8
Sonstige Hinweise	8
Service, Kommunikation und Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals	6
Allgemeine Anmerkungen	4
Gesamt	337

Tabelle 22: Themenkategorien sortiert nach Häufigkeit der im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe genannten Einzelthemen von Bürgerinnen & Bürgern (Quelle: IGDB GmbH)

einstimmung mit den durch die Bürgerinnen und Bürger vorgebrachten Themen. Die Gebietssteckbriefe der Kommunen befinden sich in der Anlage 2.C.

Beteiligung der Fahrgastbeiräte im Kreis Bergstraße

Die bis Dezember 2019 vorliegenden Beschlüsse der beiden Fahrgastbeiräte im Kreis Bergstraße (Stadt Lampertheim und Kreis Bergstraße) wurden ausgewertet und in 58 Themennennungen für die weitere Bearbeitung überführt. Die einzelnen Themennennungen der Fahrgastbeiräte liegen mitsamt zugehöriger Bewertung zu jeder Themennennung in Anhang 3.D bei und wurden zusammen mit den Rückmeldungen Bürgerinnen und Bürger und Kommunen im Planungsprozess berücksichtigt.

Der Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße wurde in drei seiner Sitzungen zwischen März und Dezember 2019 frühzeitig über den aktuellen Arbeitsstand des Nahverkehrsplans informiert. Auf den öffentlichen Sitzungen wurden Fragen geklärt, die Arbeitsstände diskutiert und diverse Anregungen in das weitere Verfahren aufgenommen. Neben den damaligen Zwischenergebnissen der ersten Beteiligungsstufe und der Methodik der Potenzialanalyse (vgl. Kapitel 3.4.1) wurden mit den Beiräten unter anderem Grundlagen für die Angebotskonzeption (vgl. Kapitel 3) besprochen.

Im gleichen Zeitraum fanden zusätzlich zwei Workshops statt, in denen sich sechs vom Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße benannte Mitglieder zusammen mit Vertretern der Kreisverwaltung und des VRN detaillierter mit den Planungen auseinandergesetzt haben. Folgende Themen wurden behandelt:

- Leitbild für nachhaltige Mobilität
- Ziele des Kreises für den ÖPNV
- Priorisierung möglicher Maßnahmen
- Umgang mit den Themennennungen aus der ersten Beteiligungsstufe im Planungsverfahren

Die Ergebnisse dieses Beteiligungsprozesses wurden bei den weiteren Arbeiten zum Nahverkehrsplan berücksichtigt.

Forderung aus Beteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung	Maßnahmenvorschlag der Lärmaktionsplanung	Stellungnahme Kreis/VRN
Weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs [in Heppenheim], Förderung lärmarmer öffentlicher Verkehrsmittel	Durch den weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs kann das Verkehrsaufkommen verringert werden. Insbesondere die Förderung lärmarmer öffentlicher Verkehrsmittel unterstützt diesen Prozess. Zielsetzung soll auch die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel sein	Das allgemeine Ziel eines Ausbaus des ÖPNV und ergänzender Verkehrsmittel ist Bestandteil des Nahverkehrsplans (vgl. Kapitel 3.2.1)
ÖPNV stärken: dichte Taktung, geringe Preise (bzw. kostenlos), gute Vernetzung mit den Stadtteilen, gute Vernetzung mit Bahn, gemeinsame Regelung von RMV und VRN (Bensheim ist Übergangsgebiet). Verkehrsentwicklungsplan [Bensheim] soll beauftragt werden, neues Buskonzept.	Status Verkehrsentwicklungsplan und Buskonzept (Beschlusslage, Finanzierung, Zeitplan)	Zum Sachstand des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Bensheim kann der Kreis keine Auskunft geben (Angelegenheit der Stadt Bensheim). Das Stadtbuskonzept in Bensheim wurde überarbeitet und ist im Dezember 2018 in Betrieb gegangen.
Kurz getakteter Stadtbus für Lorsch und Einhausen, S-Bahn Bensheim-Worms.	Kurz getakteter Stadtbus für Lorsch und Einhausen, S-Bahn Bensheim-Worms.	Der Bedarf für innerstädtische Verkehrskonzepte wird im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht. Das Prüfergebnis für Lorsch ist in Anhang 4.A, Maßnahme M.6.a zu finden. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde ermittelt, dass das gegenwärtige ÖPNV-Angebot zwischen Einhausen und Lorsch ausreichend ist. Die Einbindung von Einhausen in ein neues interkommunales ÖPNV-Konzept ist daher Angelegenheit der Gemeinde Einhausen. Eine Einbindung der Bahnstrecke Bensheim – Worms in das Netz der S-Bahn Rhein-Neckar setzt eine Elektrifizierung der Strecke voraus. Hierauf wird in Anhang 3.D, QB_FGB_B.44 sowie in Kapitel 4.2.3 eingegangen.
ÖPNV stärken: kurz getakteter Stadtbus für Lorsch und Einhausen, Einbinden der Strecke Bensheim – Worms in die S-Bahn	ÖPNV stärken: kurz getakteter Stadtbus für Lorsch und Einhausen, Einbinden der Strecke Bensheim – Worms in die S-Bahn	

Tabelle 23: ÖPNV-relevante Eingaben im Rahmen der Lärmaktionsplanung mit Stellungnahmen hierzu.

Eingaben aus Beteiligung im Rahmen des Lärmaktionsplans

Im Rahmen des Lärmaktionsplans Hessen Regierungsbezirk Darmstadt wurden für den ÖPNV relevante Maßnahmenvorschläge entwickelt und den ÖPNV-Aufgabenträgern im Oktober 2019 zur weiteren Prüfung zugeleitet. Diese Maßnahmenvorschläge und der weitere Umgang damit sind in Tabelle 23, Seite 54 dargestellt.

3.3.2 Zweite Beteiligungsstufe

Zur Einleitung der zweiten Beteiligungsstufe waren zwei Regionalkonferenzen geplant, bei denen für die Teilräume Bergstraße und Ried sowie Neckartal und Odenwald der erste Planentwurf der Öffentlichkeit vorgestellt werden sollte. Aufgrund der SARS-CoV-2-Pandemie mussten die Regionalkonferenzen jedoch abgesagt werden.

Formelles Anhörungsverfahren

Gemäß § 8 (3) Satz 6 PBefG und § 14 (7) HÖPNVG sind die vorhandenen Verkehrsunternehmen, das für öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium sowie „soweit vorhanden Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“ Über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus wurden weitere Akteure einbezogen. Neben allen 22 Kommunen des Kreises wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens die folgenden Institutionen um eine schriftliche Stellungnahme gebeten (Tabelle 24).

Gruppe	Beteiligte Institutionen
Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen	• Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation KöR • Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau • Odenwald Regionalgesellschaft mbH • Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH • Rhein-Neckar-Kreis • Stadt Mannheim • Stadt Ludwigshafen am Rhein • Stadt Worms • VTL – Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungsgesellschaft mbH
Behörden	• Hessen mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement • Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen • Regierungspräsidium Darmstadt
Kreistagsfraktionen	• AfD • Alternative Bergstraße • CDU • Die Linke • FDP • FREIE WÄHLER • Grüne • SPD
Vereine & Interessensverbände	• BUND Kreisgruppe Bergstraße • IG Pro Schiene Weschnitztal- und Überwaldbahn • PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. • VCD Landesverband Hessen e.V. • VdK Kreis Bergstraße
Verkehrsunternehmen	• DB Regio AG, Mannheim • Rhein-Neckar-Verkehr GmbH • Stadtwerke Viernheim GmbH • Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH • Walter Müller Reise GmbH & Co. KG
Vertretungen gesellschaftlicher Gruppen	• Behindertenbeauftragter des Kreises Bergstraße • Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße • Fahrgastbeirat der Stadt Lampertheim • Seniorenbeirat Kreis Bergstraße

Tabelle 24: Auflistung der im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens zum Nahverkehrsplan 2020-2024 beteiligten Institutionen.

In Anhang 3.E sind die eingegangenen Stellungnahmen und der weitere Umgang damit dokumentiert.

Im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens wurde den Kommunen am 03.06.2020 der Entwurf des Nahverkehrsplans zur Verfügung gestellt mit der Bitte um eine schriftliche Stellungnahme bis einschließlich 15.07.2020. Die Rückmeldungen wurden geprüft und in einer Synopse zusammengestellt (Anhang 3.E).

Einbindung der politischen Gremien

Mit der Vorstellung des ersten Planungsentwurfs im Kreisausschuss am 23.03.2020 wurde die erste Beteiligungsstufe abgeschlossen. Eine weitere Beteiligung der politischen Gremien erfolgte im Rahmen der Beschlussfassung in den einzelnen Kreisgremien.

3.4 Potenzialanalyse

3.4.1 Grundlagen und Methodik

Die Gestaltung der Angebote des öffentlichen Verkehrs in einer Region hängt stark vom Mobilitätsbedarf sowie dem Mobilitätsverhalten der Einwohner und damit von der daraus resultierenden Fahrgastnachfrage ab. Für bestehende Verkehre kann diese leicht durch Fahrgasterhebungen ermittelt und überprüft werden. Für die Ermittlung von bisher unerschlossenen Fahrgastpotenzialen genügt dies jedoch nicht. Eine Potenzialanalyse schafft im Rahmen der Genauigkeit der Modellparameter hierzu eine objektive und überprüfbare Datengrundlage. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird eine zweistufige Potenzialanalyse durchgeführt, die sich mit diversen Leitfragen der ÖPNV-Angebotsplanung beschäftigt (Abbildung 28).

ÖPNV-Potenzialanalyse

Verbindungsanalyse	Erschließungsananlyse
• Ist das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV auf einer Verkehrsbeziehung ausreichend? • Ist die Bedienungshäufigkeit ausreichend? • Welche Potenziale bestehen auf Strecken außerhalb des bestehenden ÖPNV-Netzes (Netzlücken)? • Werden auf bestehenden Verbindungen alle denkbaren Potenziale abgeschöpft?	• Kann jede besiedelte Fläche mit dem ÖPNV erreicht werden? • Werden auf bestehenden Verbindungen alle denkbaren Potenziale abgeschöpft? • Welche Gebiete benötigen ein neues ÖPNV-Angebot? • Wie gut ist der lokale, regionale und überregionale öffentliche Verkehr zugänglich?

Abbildung 28: Bestandteile und Leitfragen der ÖPNV-Potenzialanalyse (Quelle: IGDB GmbH)

Methodik der Verbindungsanalyse

Als Datengrundlage für die Berechnungen dienen bekannte Pendlerdaten zum Berufs- und Ausbildungsverkehr. Hier wird die Statistik der Bundesagentur für Arbeit über Wohn- und Arbeitsort von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie die Schülerstatistik des Kreises Bergstraße über Wohn- und Schulort innerhalb des Kreisgebiets herangezogen. Beide Statistiken zusammengenommen geben Auskunft über mögliche Berufs- und Schulpendlerbeziehungen auf Gemeindeebene. Studierende und nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind in diesen Statistiken nicht erfasst.

Nach der Studie „Mobilität in Deutschland 2017" (MiD 2017) beträgt der Anteil der Berufs- und Ausbildungswegen an allen Wegen zusammen 23 % (Bundesdurchschnitt). Die oben genannten Statistiken liefern raumbezogene Informationen (potenzielle Verkehrsbeziehungen) zu einem Großteil dieses Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen. Zu den übrigen 77 % (Dienstfahrten, Einkauf, Erledigung, Freizeit und Begleitung) liegen keine relationsscharfen Daten vor, sodass dieser Anteil mathematisch ermittelt werden muss. Hierzu wird zunächst ein theoretisches maximales Verkehrsnachfragepotenzial (Ursprungspotenzial) in Beziehungen pro Tag ermittelt. Dieses Ursprungspotenzial wird im Anschluss durch Abschläge zur Vermeidung einer rechnerischen Nachfrageüberbewertung reduziert. Hintergrund dessen sind nichtmodellierbare Wegezwecke, wie z.B. Dienstwege oder „Bringen und Holen". Diese werden in dieser Analyse nicht angerechnet. Ebenso resultiert aus statistisch erfassten potenziellen Verkehrsbeziehungen nicht automatisch bzw. nicht an jedem Tag eine tatsächliche Verkehrsbewegung. In Summe wird das Ursprungspotenzial pauschal um ca. 50 % reduziert. In Abhängigkeit von der betrachteten Relationsentfernung werden bestimmte Wegezwecke ebenfalls nicht als Potenzial zu einer Relation hinzugerechnet (z.B. beträgt die durchschnittliche Länge von Einkaufswegen „nur" 3,7 km), sodass die Abzüge in vielen Fällen mehr als 50 % betragen.

Durch den beschriebenen Abzug des Ursprungspotenzials ergibt sich als Zwischenergebnis die potenzielle Verkehrsnachfrage in Beziehungen pro Tag. Diese muss noch auf die verschiedenen Verkehrsmittel umgelegt werden. Um das Fahrgastpotenzial für den ÖPNV zu ermitteln wird die potenzielle Verkehrsnachfrage auf einer Relation mit dem in der MiD 2017 ausgewiesenen Anteil des öffentlichen Verkehrs an allen Wegen (10 %) multipliziert. Dieses Ergebnis stellt ein theoretisches Fahrgastpotenzial für einen durchschnittlichen Tag dar. Da die verschiedenen Wegezwecke innerhalb einer Woche von Wochentag zu Wochentag stark variieren (z.B. bestehen montags bis freitags hohe Anteile im Berufsverkehr, während am Wochenende der Freizeitverkehr dominiert) und sich die angewendeten Mobilitätsparameter jeweils auf einen Jahresdurchschnitt beziehen, muss der ermittelte theoretische Tagesdurchschnitt zumindest in einem Wochendurchschnittswert zusammengefasst werden. Hierdurch ergibt sich das im weiteren Verfahren verwendete Fahrgastpotenzial in Anzahl Fahrgäste pro Woche innerhalb einer Gemeinde und zwischen Gemeinden.

Um Anhaltswerte für die Fahrgastpotenziale auf Relationen innerhalb einer Gemeinde zu erhalten, wird eine Gewichtung auf Grundlage bekannter Einwohnerzahlen vorgenommen.

Auf Relationen, die eine Länge von 15 Kilometern überschreiten und bei denen bereits eine zumutbare Verbindung mit dem SPNV besteht, wird das ermittelte Fahrgastpotenzial vollständig dem SPNV zugeordnet[17]. Sofern auf einer Relation sowohl straßengebundene, als auch schienengebundene Angebote bestehen, liegt ein Schienenparallelverkehr vor. Ein Schienenparallelverkehr ist dann schädlich, wenn er dem SPNV Fahrgastpotenziale in einem Umfang entzieht, der die Tragfähigkeit des SPNV gefährdet oder sofern kein ausreichendes Fahrgastpotenzial für eine straßengebundene ÖPNV-Verbindung ermittelt werden kann. Auf kleinräumigen Relationen von 15 km und weniger wird davon ausgegangen, dass durch die in der Regel langen Zugangswege zu Bahnhöfen und Haltepunkten des SPNV sowie ggf. erforderlichen Umstiege und damit verbundenen Zeit- bzw. Komfortverluste nur rund 30 % des kleinräumigen Fahrgastnachfragepotenzials abgeschöpft werden können. Die übrigen 70 % werden in der Verbindungsanalyse im Fall von parallel vorhandenen SPNV-Angeboten dem straßengebundenen ÖPNV zugeordnet, der in der Lage ist die kleinräumigen Fahrgastpotenziale kundenorientiert zu erschließen.

Die Berechnungsgrundlagen und weitere zugrundeliegende Annahmen der Verbindungsanalyse wurden im Rahmen einer Sitzung des Fahrgastbeirats ausführlich vorgestellt. Der zugehörige Präsentationsauszug liegt diesem Bericht als Anhang 3.F bei.

Die ermittelten Fahrgastpotenziale erlauben den Vergleich mit Potenzialgrenzwerten von zuvor definierten Netzkategorien für die Angebotskonzeption (Näheres hierzu wurde im Kapitel 3.2.2 vorgestellt).

Methodik der Erschließungsanalyse

Für die Erschließungsanalyse wurden Siedlungsflächen, das Verkehrsnetz und Haltestellenstandorte des Untersuchungsraums in ein Geografisches Informationssystem übertragen. Um die Haltestellenstandorte wurden Luftlinien gleichen Abstands (Isodistanzen) von den Haltestellenstandorten gemäß den unter Kapitel 3.2.3 definierten Anforderungen des Aufgabenträgers an die räumliche Erschließung seines Zuständigkeitsgebiets durch den ÖPNV ermittelt.

Um mögliche Handlungsbedarfe zu identifizieren wird die durch die Isodistanzen bestimmte Fläche mit den Siedlungsflächen verschnitten. Die Differenz aus beiden Flächen wird als Gebiet außerhalb des ausreichenden Einzugsbereichs von Haltestellenstandorten als „nicht ausreichend erschlossenes Gebiet" bezeichnet.

Bei der Bewertung der Ergebnisse ist zu beachten, dass keine topografie- und fußwegnetzfeine Betrachtung vorgenommen werden konnte, da hierfür ein deutlich höherer Bearbeitungsaufwand erforderlich ist. In Fällen mit bewegter Topografie und umwegigen Zulaufstrecken zu den Haltestellenstandorten im Fußwegenetz können daher – anders als in den im Kapitel 3.2.3 beschriebenen Kartendarstellungen – Gebiete aufgrund der realen Verhältnisse vor Ort als „nicht ausreichend erschlossen" gelten, obwohl die luftlinienbasierte Analyse, die sich durch einen pauschalen Umwegfaktor der Realität nur annähern kann, eine „ausreichende Erschließung" zeigt. Soweit bekannt, werden entsprechende Hinweise aus der Öffentlichkeit im Planungsverfahren berücksichtigt.

Bis Ende der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans wird eine detailliertere Erschließungsanalyse durchgeführt, die auch real existierende Fußwegeverbindungen sowie topographische Gegebenheiten berücksichtigt. Die Ergebnisse können in der nächsten Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.

3.4.2 Ergebnisse der Verbindungsanalyse

Im Rahmen der Verbindungsanalyse für das Gebiet des Kreises Bergstraße wurden 146 Binnenverkehrsrelationen und 533 kreisübergreifende Relationen ermittelt und deren Fahrgastpotenzial pro Woche berechnet. Hieraus wurde auf 43 Binnen- und 23 kreisüberschreitenden Relationen ein ausreichendes Potenzial zwischen zwei Kommunen für eine Verbindung des Grundnetzes Region oder höher (vgl. Tabelle 16) ermittelt und anschließend durch vorhandene reine SPNV-Relationen mit mehr als 15 km Länge (7 Stück) bereinigt. Damit verbleiben für den straßengebundenen ÖPNV insgesamt 59 Relationen, die in einer raumbezogenen Einzelfallbetrachtung auf ihr Gesamtpotenzial hin untersucht werden. Dieses bildet sich aus zusätzlich hinzukommenden überlagernden Fahrgastpotenzialen, die deutlich geringer sein können, als die Mindestpotenziale für eine der in Tabelle 16 benannten Grundnetzkategorien.

Das Gesamtpotenzial wurde darüber hinaus ebenfalls auf Relationen, die im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe

[17] Nach der Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018 der Bundesnetzagentur, S.19, Abb.12 liegt die durchschnittliche Reiseweite im SPNV seit mehreren Jahren konstant bei 21 km. Für die Ermittlung von Schienenparallelverkehren im Rahmen dieses Nahverkehrsplans werden jedoch bereits Relationen mit 15 km Länge vollständig dem SPNV zugeordnet. Damit werden Schienenparallelverkehre mit einer Länge über 15 km als grundsätzlich schädlich angesehen. Dieser Sicherheitsabschlag zugunsten des SPNV stellt sicher, dass diesem auf kurzen Strecken keine zu hohen Fahrgastpotenziale durch den straßengebundenen ÖPNV entzogen werden.

konkret benannt wurden sowie auf Relationen ohne ÖPNV-Angebote gebildet, um vorhandene Angebote zu überprüfen.

Insgesamt zeigt sich, dass auf den meisten potenzialstarken Relationen (Grundnetze 1. und 2. Ordnung und Grundnetz Region) schon heute ÖPNV-Angebote mit im Vergleich zum MIV akzeptablen Reisezeiten bestehen. Allein auf den nachfolgend in Tabelle 25 dargestellten Relationen konnten im Bestand 01/2019 keine ausreichenden Reisezeitverhältnisse (vgl. Kapitel 3.4.2) festgestellt werden. Diese Relationen werden daher in die weiteren Betrachtungen aufgenommen.

Auf Relationen mit schwächeren Nachfragepotenzialen im Jedermannverkehr (geringer als Grundnetz Region) sollen zur Gewährleistung einer Grundmobilität (Daseinsvorsorge) geeignete ÖPNV-Angebote zur Ergänzung der festbedienten potenzialstarken Relationen geschaffen werden. Diese Relationen sind in Tabelle 25 berücksichtigt und werden der Netzkategorie „Ergänzungsnetz Grundversorgung" zugeordnet. Hier sollen vorzugsweise bedarfsgesteuerte Bedienformen zum Einsatz kommen, sofern ohnehin vorhandene betriebliche Ressourcen für eine Festbedienung (über ggf. vorhandene Schulbuslinien hinaus) nicht verfügbar sind.

Die Behebung der nicht ausreichenden Reisezeitverhältnisse auf den dargestellten Relationen ist zeitlich durch die Laufzeiten der Buslinienbündel bestimmt (vgl. Tabelle 25). Bis zum spätesten Beschlusszeitpunkt für die Vergabekonzeption muss über eine Umsetzung der zugrundeliegenden Maßnahmen (vgl. Anhang 4.A) entschieden werden. Weitere Details zur Priorisierung von Maßnahmen sind im Kapitel 4 ausführlich beschrieben.

Relation	Ausreichendes Potenzial für Netzkategorie ...	Nächster Vergabetermin
Lampertheim – MA-Sandhofen	GN_1	09/2023 oder 09/2024*
Lampertheim – MA-Schönau	GN_1	09/2023 oder 09/2024*
Biblis/Gernsheim – Groß-Rohrheim – Bensheim/Heppenheim	GN_2	12/2025
Grasellenbach – Reichelsheim	GN_2	12/2029
Heppenheim – Bonsweiher – Mörlenbach	GN_2	U
Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim	GN_2	09/2023 oder 12/2025*
Heppenheim – Ober-Hambach	GN_2	12/2024
Lampertheim – Boxheimerhof – Bürstadt	GN_2	09/2023 oder 12/2028*
Lampertheim – LU-Oppau (BASF)	GN_2	12/2025
Viernheim – Heddesheim – Ladenburg	GN_2	12/2027
Viernheim – LU-Oppau (BASF)	GN_2	12/2025
Grasellenbach – Mossautal – Erbach	GN_2	12/2024 oder 12/2029* U
Fürth – Seidenbuch – Gadernheim – Brandau	GN_Region	12/2026
Heppenheim – Laudenbach – Hemsbach	GN_Region	12/2028
Heppenheim – Rimbach	GN_Region	12/2024 oder 12/2029*
Heppenheim – Sonderbach	GN_Region	12/2024
Reichenbach – Beedenkirchen – Brandau	GN_Region	12/2025
Heiligkreuzsteinach – Abtsteinach	E_G	RT
Hemsbach – Hüttenfeld	E_G	RT
Hirschhorn – Schönbrunn	E_G	RT
Jugenheim – Staffel – Wurzelbach – Brandau	E_G	RT
Lorsch – Hüttenfeld	E_G	12/2025
Mörlenbach – Ober-Liebersbach – Nieder-Liebersbach	E_G	12/2029
Wald-Michelbach – Beerfelden	E_G	12/2029

* = Abhängig von Bündelzuordnung der neuen Maßnahme | U = Bereits Bestandteil eines bestehenden Linienbündels bzw. teilweise umgesetzt
RT = Voraussichtlich Ruftaxi-Maßnahme mit noch unklarer Bündelzuordnung/Vertragsgestaltung (derzeit keine Zeitangabe möglich)
GN_1 = Grundnetz 1. Ordnung | GN_2 = Grundnetz 2. Ordnung | GN_Region = Grundnetz Region | E_G = Ergänzungsnetz Grundversorgung

Tabelle 25: Gemäß Potenzialanalyse und Anforderungsprofil ermittelte neue Relationen für ÖPNV-Verbindungen (sortiert nach Netzkategorie)

Auf Grundlage der Themennennungen aus der ersten Beteiligungsstufe wurden einige bereits in ausreichender Reisezeit bediente Relationen dahingehend untersucht, ob...

- ... höhere Potenziale erreichbar sind, als derzeit auf Grundlage des in 01/2019 vorhandenen Angebots abgeschöpft werden können oder
- ... Fahrgastzugewinne unter der Voraussetzung einer möglichst kostenneutralen Umsetzung zum Bestandskonzept 01/2019 möglich sind.

Die Auflistung in Tabelle 26 stellt Ergänzungen dar, die nicht bereits in Tabelle 25 erfasst sind. Details zur Priorisierung von Maßnahmen sind im Kapitel 4.1.1 ausführlich beschrieben.

Im Rahmen der Verbindungsanalyse wurden die Potenziale von im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe thematisierten Anschlussbeziehungen untersucht. Hierbei wurden die Anschlussbeziehungen zwischen Buslinien untereinander sowie zwischen Buslinien und SPNV genauer betrachtet. Die Ergebnisse können den Stellungnahmen zu den jeweiligen Themennennungen entnommen werden:

- Zwischen Buslinien des Linienbündels „Odenwald Süd“ und SPNV siehe Anhang 3.C , QB_WM.7 und QB_WM.8.
- Zwischen Buslinien 666 und 667 in Fürth siehe Anhang 3.B, QB_NO.6.

Relation	Ausreichendes Potenzial für Netzkategorie ...	Angebotsniveau im Bestand	Verweis zu Erläuterungen	Nächster Vergabetermin
Bensheim – Fehlheim – Rodau	GN_1	Vergleichbar mit GN_2	Anhang 3.C, QB_Z.2	12/2028
Rodau – Zwingenberg/Alsbach	E_G	E_G	Anhang 3.C, QB_Z.2., QB_Z.3	12/2028
Bensheim – Zell – Gronau	GN_1	Vergleichbar mit GN_2	Anhang 3.B, QB_B.34	12/2028
Heppenheim – Lorsch	GN_1	GN_2	Anhang 3.B, QB_B.40	12/2025
Bensheim – Lorsch	SPNV +2 x GN_1	SPNV + GN_2	Anhang 3.B, QB_B.25	12/2025
Bensheim – Einhausen	GN_1	GN_2 + Verstärkerleistungen	Anhang 3.B, QB_B.25	12/2025
Bensheim – Reichelsheim – Erbach	E_G für Durchbindung 665 und ERB30	Mo-Fr: keine Verbindung; Sa, So- & Feiertag: 2h-Takt	Anhang 3.B, QB_NO.11	12/2026 oder 12/2029*
Hirschhorn – Brombach – Heddesbach - Langenthal – Hirschhorn	E_G	Abschnittsabhängig sehr unterschiedlich	Anhang 3.B, QB_NO.63	12/2026
Wald-Michelbach – Zotzenbach – Rimbach	GN_2	E_A	Anhang 3.B, QB_NO.43	12/2029
Hirschhorn – Rothenberg – Finkenbach – Beerfelden	GN_Region	Vergleichbar mit GN_Region	Anhang 3.B, QB_NO.65	12/2029
Lampertheim – Hofheim – Bobstadt – Bürstadt	GN_2	Abschnittsweise vergleichbar mit GN_1/GN_2	Anhang 3.D, QB_FGB_B.16	09/2023 oder 12/2028*

* = Abhängig von Bündelzuordnung der neuen Maßnahme
GN_1 = Grundnetz 1. Ordnung | GN_2 = Grundnetz 2. Ordnung | GN_Region = Grundnetz Region
E_A = Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr | E_G = Ergänzungsnetz Grundversorgung

Tabelle 26: Optimierungspotenziale auf Relationen im Bestandsangebot 01/2019für ÖPNV-Verbindungen (sortiert nach Netzkategorie)

3.4.3 Ergebnisse der Erschließungsanalyse

Die für jede Kommune durchgeführte Erschließungsanalyse (vgl. Anhänge K.3.a bis K.3.l im Kartenband) zeigt, dass in den meisten Kommunen schon heute eine gute Erreichbarkeit von und zu Haltestellenstandorten besteht. Ein größerer Verbesserungsbedarf wird nur in wenigen Kommunen, wie in Teilen von Lorsch, dem östlichen Siedlungsbereich von Rimbach, dem Nordosten von Bürstadt, dem Gewerbegebiet Südwest in Heppenheim oder dem Abtsteinacher Ortsteil Mackenheim (derzeit nicht an den ÖPNV angebunden) gesehen.

Darüber hinaus kann es in bestimmten Fällen sinnvoll sein eine ausreichende Erschließung durch eine dichtere Haltestellenfolge an der vorhandenen Führung einer ÖPNV-Linie weiter zu verbessern (Herstellung einer „attraktiven Erschließung"). Als Beispiel kann hier die Bedienung der vorhandenen Haltestelle „Lorsch, Hirschstraße", die auf dem Linienweg der Buslinien 641, 643 und 646 liegt, genannt werden. Der ortsbezogene Handlungsbedarf zur Herstellung einer ausreichenden Erschließung bzw. der weiteren Verbesserung der Erschließung im Untersuchungsgebiet ist in der Maßnahmenliste in Anhang 4.A beschrieben.

3.4.4 Bewertung durch das Projektteam

An einzelnen Stellen ist es notwendig Ergebnisse der Potenzialanalyse auf unterschiedliche Rahmenbedingungen und Schwerpunktsetzungen vor Ort zu übertragen. Hier kommen unter anderem die folgenden Aspekte der Angebotsplanung zum Tragen:

- Im Allgemeinen kann es insbesondere bei der Einrichtung von neuen Verbindungen oder Angebotsniveaus sinnvoll sein, zunächst erste Erfahrungen mit einem (ggü. dem in der Potenzialanalyse ermittelten) etwas niedrigeren Angebotsniveau zu sammeln.

- In der Betrachtung der Maßnahmenvarianten im Rahmen der Verbindungsanalyse wird danach differenziert, wie viele Fahrgastpotenziale abhängig von realisierbaren Anschlussverbindungen an den Verknüpfungspunkten realisierbar sind. Sofern absehbar ist, dass in naher Zukunft eine bestimmte Anschlussbeziehung wahrscheinlich nicht realisierbar ist, wurden entsprechende Potenzialabschläge vorgenommen.

Diese erste fachliche Abwägung stellt eine Vorauswahl von Maßnahmen bzw. Maßnahmenvarianten vor der Priorisierung nach weiteren Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4.1) dar und soll dadurch die Priorisierung insgesamt – insbesondere unter finanziellen Gesichtspunkten – erleichtern. Im Einzelnen wurden folgende Angebotsniveaus der Verbindungsanalyse heruntergestuft (Tabelle 27):

Relation	Herabstufung auf Netzkategorie ...	Begründung
Bensheim – Zell – Gronau	GN_2	Angebotsstandard GN_2 heute noch nicht erreicht; Angebotsniveau nach Standard GN_2 soll erste Erfahrungswerte einbringen.
Grasellenbach – Mossautal – Erbach	GN_Region	Neue Verbindung in ländlicher Region und Berücksichtigung Vorgaben im NVP des Odenwaldkreises; Angebot nach Standard GN_Region soll erste Erfahrungswerte einbringen
Grasellenbach – Reichelsheim	GN_Region	Neue Verbindung in ländlicher Region und Berücksichtigung Vorgaben im NVP des Odenwaldkreises; Angebot nach Standard GN_Region soll erste Erfahrungswerte einbringen. Die Mitfinanzierung eines Angebots auf dem Standard GN_Region wird seitens der OREG abgelehnt (vgl. Anhang 3.F, Lfd. Nr. AE_OREG.09).
Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim	GN_Region	Neues Angebotsniveau ggü. dem Bestand (heute 2 Fahrtenpaare/Tag); Angebot nach Standard GN_Region soll erste Erfahrungswerte einbringen
Hirschhorn – Rothenberg – Finkenbach – Beerfelden	E_G	Eine Erweiterung des heutigen Angebotsniveaus auf den Standard GN_Region wird seitens der OREG abgelehnt (vgl. Anhang 3.F, Lfd. Nr. AE_OREG.09).
Wald-Michelbach – Zotzenbach – Rimbach	GN_Region	Neues Angebotsniveau ggü. Bestand (heute allein Schulverkehr); Angebot nach Standard GN_Region soll erste Erfahrungswerte einbringen
E_G = Ergänzungsnetz Grundversorgung | GN_2 = Grundnetz 2. Ordnung | GN_Region = Grundnetz Region		

Tabelle 27: Herabstufung ausgewählter Relationen aus begründeten Anlässen.

4. Angebotskonzeption

In Kapitel 3 wurden Maßnahmen entwickelt, die sich mit örtlichen Anforderungen befassen und Lösungsmöglichkeiten für Wünsche und Probleme an den ÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote vor Ort aufzeigen. Bei dieser Auswahl erfolgte bereits eine Prüfung aller im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe genannten Themennennungen dahingehend, ob ein Maßnahmenvorschlag erforderlich und wie hoch das erreichbare Fahrgastpotenzial ist. Ergänzt wurde diese Untersuchung durch eine Analyse des Gutachters, um eine Gleichbehandlung aller Teilräume zu gewährleisten.

Viele im Zuge dieses Nahverkehrsplans ermittelten möglichen Maßnahmen sind aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen vorerst nicht umzusetzen:

- Finanzmittel zur Finanzierung des ÖPNV sind nicht unbeschränkt verfügbar.
- Maßnahmen der Daseinsvorsorge werden in der Abwägung bevorzugt berücksichtigt.
- Etliche Maßnahmen liegen nicht in der unmittelbaren Zuständigkeit des Kreises, und können nur durch Kooperationen umgesetzt werden.
- Vertragslaufzeiten und -inhalte bestehender Verkehrsverträge erfordern mindestens eine zeitliche Priorisierung oder Aufteilung einer Maßnahme in Teilmaßnahmen.

In einer Gesamtbetrachtung aller Maßnahmen muss für die Zielkonzeption ein Maßnahmenbündel definiert werden, das unter den gegebenen Rahmenbedingungen die Interessen möglichst vieler Anspruchsgruppen des ÖPNV berücksichtigt und die Anforderungen zur Daseinsvorsorge beachtet. Um diesem Ziel gerecht zu werden ist eine zieladäquate Priorisierung der möglichen Maßnahmen notwendig

Hierzu wurden die in Tabelle 28 dargestellten Kategorien entwickelt. Sämtliche Maßnahmen mit Priorisierung sortiert nach Teilräumen sind im Anhang 4.A zu finden.

Grundlagen der verkehrsleistungsbezogenen Kostenschätzungen

Zur Abschätzung des Finanzierungsbedarfs für die in den nachfolgenden Kapiteln dargestellten verkehrsleistungsbezogenen Maßnahmen, werden Vollkosten in Höhe von 3,50 € pro Fahrplankilometer in Ansatz gebracht. Hierbei handelt es sich um einen Erfahrungswert des VRN aus bisherigen Ausschreibungen. Weitere Eingangsgrößen der Kostenschätzungen sind die Vorgaben für die Anzahlen der im Rahmen einer Maßnahme durchzuführenden Fahrten sowie Abschätzungen der jeweils zugrundeliegenden Fahrtdistanzen anhand möglicher Linienwege. Auf diesen Grundlagen führte das Planungsbüro IGDB die Kostenschätzungen durch.

4.1 Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNVs

4.1.1 Maßnahmen nach Priorisierung

Nachfolgend werden die ermittelten Maßnahmen sortiert nach ihrer Priorisierung dargestellt. Bei der Darstellung der Gesamtkosten für Maßnahmen der Kategorien VB, MB und WB ist zu beachten, dass es sich jeweils um eine Kostenschätzung ohne Aufteilung auf ggf. vorhandene mehrere Aufgabenträger einer Maßnahme handelt. Bei Maßnahmen im Zusammenhang mit bedarfsgesteuerten Bedienformen wurden Annahmen zur Aufteilung der Kosten auf Grundlage von Erfahrungswerten getroffen. Eine Erlösprognose wurde im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ebenfalls nicht durchgeführt, sodass es sich nicht um den reinen Zuschussbedarf handelt, sondern ausschließlich um die voraussichtlich entstehenden Kosten einer Maßnahme. Aussagen zur Höhe des Zuschussbedarfs können aus diesen Werten noch

	Bezeichnung	Bedeutung
U	Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf	Maßnahme wurde bereits umgesetzt bzw. wird voraussichtlich bis Dezember 2020 mit der Umsetzung beginnen.
VB	Vordringlicher Bedarf	Maßnahme soll kurzfristig (vsl. bis Juni 2021) umgesetzt oder initiiert werden. Soweit der Kreis zuständig ist*, soll die Maßnahme finanziert werden. Nach mindestens 3 Jahren soll eine Evaluierung der Maßnahme eingeleitet werden. Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt.
MB	Mittelfristiger Bedarf	Maßnahme soll mittelfristig (vsl. bis Dezember 2025) umgesetzt werden. Soweit der Kreis zuständig ist*, soll die Maßnahme finanziert werden. Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt.
WB	Weiterer Bedarf	Maßnahme soll nachrangig umgesetzt werden. Spätestens im Rahmen der nächsten Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans soll die Maßnahme erneut untersucht werden. Sofern sich die finanziellen Rahmenbedingungen zugunsten einer Umsetzung der Maßnahme verändern, kann die Umsetzung früher eingeleitet werden. Maßnahmen des weiteren Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt und können nur in begründeten Einzelfällen ggü. Maßnahmen anderer Kategorien vorgezogen werden.
PB	Prüfbedarf	Kann im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend bewertet werden. Zuständigkeiten liegen teilweise außerhalb des Kreises Bergstraße. Bei Zuständigkeit des Kreises soll ein Prüfauftrag ergehen.
* Andernfalls stellt die Maßnahme und zugehörige Priorisierung eine Empfehlung ggü. der jeweils zuständigen Institution dar.		

Tabelle 28: Kategorien für Maßnahmenpriorisierung

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.1	Übernahme des bestehenden Angebotsniveaus mit Evaluierung
M_B.9	Abstimmung Ruftaxilinie 6970 auf die Knotenzeit des ITF-Knotens „Bensheim Bahnhof“ zugunsten besserer Erreichbarkeit des Weiherhausstadions in Bensheim
M.B.15	Einhaltung von Haltestellenstandards zum Erscheinungsbild/Design und der Mindestanforderungen für die Fahrgastinformationen an allen Haltestellen in der Stadt Bensheim.
M_N0.5	Die Buslinie 683 (Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach) soll nach dem Standard des Grundnetzes 2. Ordnung bedient werden (auf Basis der Ausschreibung Odenwald Süd 2019).
M_N0.7	Herstellung Anschluss zwischen der Buslinie 685 und den SPNV-Linien S1/S2 Richtung Heidelberg in Hirschhorn.
M_N0.12.a	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung in Rufbedienung zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Erbach/Michelstadt in Kooperation mit der OREG.

Tabelle 29: Maßnahmen der Kategorie „Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf“ (U)

nicht abgeleitet werden. Hinsichtlich der Finanzierungsmodalitäten können auch noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden (vgl. das Ergebnis der Budgetverhandlungen/des Verkehrsvertrags mit dem Land Hessen).

Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen (U)

Die nachfolgende Tabelle 29 enthält alle Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNVs, die seit der Bestandsaufnahme zum Zeitpunkt 01/2019 bis 01/2020 umgesetzt wurden sowie alle Maßnahmen, die im Laufe des Jahres 2020 zur Umsetzung vorgesehen sind.

Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB)

In Tabelle 30 (nachfolgenden Seite) sind alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs im straßengebundenen ÖPNV zusammengefasst dargestellt. Eine detailliertere Maßnahmenbeschreibung kann Anhang 4.A entnommen werden; diese ist maßgeblich.

Die ermittelten Gesamtkosten (ohne Fahrgelderlöse) für diese Maßnahmen betragen insgesamt 876 500 € jährlich.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung	Schätzung über Kosten pro Jahr
M.2.a	Anbindung Darsberg und Grein mit 10 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruftaxilinie 8917.	9 400 €
M.2.b	Anbindung Gadern mit 5 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruftaxilinie 6990.	9 400 €
M.2.c	Anbindung Hartenrod und Kocherbach mit 5 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruftaxilinie 6997.	9 400 €
M.2.d und M_N0.1	Herstellung neuer Ruftaxilinie auf Verbindung Heiligkreuzsteinach – Hilsenhain – Abtsteinach – Mackenheim. Hierbei Anbindung Mackenheim mit 25 Fahrtenpaaren/Woche. In Heiligkreuzsteinach ist zwingend ein Anschluss zur Linie 735 nach Neckarsteinach und Heidelberg und in Ober-Abtsteinach zur Linie 680/681 Richtung Wald-Michelbach zu realisieren. Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich.	4 300 €
M.2.e und M_N0.3	Anbindung Ober-Liebersbach (145 EW) mit 25 Fahrtenpaaren/Woche durch Verlängerung der Buslinie 688 als Rufbus mit mindestens 25 Fahrtenpaaren pro Woche über Nieder-Liebersbach hinaus nach Ober-Liebersbach und Mörlenbach (Anpassung der bestehenden Ruftaxi-Konzeption zugunsten besserer kleinräumiger Erreichbarkeit der Nachbarorte von Ober-Liebersbach).	9 400 €
M.2.f	Anbindung Staffel und Kuralpe/Felsberg mit 25 Fahrtenpaaren/Woche durch eine Ruflinie.	9 400 €
M.3.a und M_N0.8	Anbindung Beedenkirchen (637 EW) an das Grundnetz Region durch Verlängerung Buslinie M02 ab Brandau über Beedenkirchen nach Reichenbach.	150 000 €
M.3.i und M_N0.6	Anbindung Zotzenbach (2 067 EW) an das Grundnetz Region durch neue Buslinie Zotzenbach Trommhalle – Rimbach Schulzentrum (Friedhofsweg) – Rimbach, Burgunder Str. – Rimbach Bhf – Fahrenbach – Lörzenbach Brücke – Lörzenbach Auf der Binn mit Anschluss an 667 Richtung Heppenheim	127 600 €
M.4.a	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe I sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig.	k. A.
M_B.2	Herstellung Anschluss zwischen der Buslinie 683 und den SPNV-Linien Richtung Darmstadt/Frankfurt in Heppenheim unter gleichzeitiger Wahrung der wichtigsten Anschlussbeziehungen in Hirschhorn, Mörlenbach, Wald-Michelbach und Weinheim.	0 €
M_B.5	Neue Ruftaxi-/Rufbuslinie Lorsch – Hüttenfeld. In Hüttenfeld ist zwingend ein Anschluss zur Linie 644 nach Viernheim zu realisieren. In Lorsch soll nach Möglichkeit ein Anschluss Richtung Einhausen realisiert werden.	9 400 €
M_B.10.b	Verdichtung der Buslinie 675 auf Fahrten in die Abendstunden montags bis freitags.	23 300 €
M_B.11	Herstellung barrierefreier Anschlüssen zwischen RB67/68 aus Richtung Darmstadt und 667 Richtung Fürth. Anpassung Abfahrten der "Langläuferfahrten" der Linie 667 (Heppenheim – Grasellenbach) in Heppenheim, Bahnhof und Einplanung ausreichender Fahrzeiten zwischen Heppenheim Bahnhof und Heppenheim Lehrstraße. Der durch die benannten Fahrzeitanpassungen in Fürth nicht mehr mögliche Anschluss zwischen Linie 667 und der SPNV-Linie RB69 (Weschnitztalbahn) von/nach Weinheim soll nach Lörzenbach-Fahrenbach Bahnhof gelegt oder durch anderweitige Maßnahmen ersetzt werden.	In M.3.i oder M_B.13 enthalten
M_R.2	Einrichtung neue Buslinie Heppenheim Bahnhof – HP Tiergartenstr. – HP Kreiskrankenhaus – Hüttenfeld – Neuschloß – Lampertheim nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region". Ggf. Verlängerung über Lampertheim hinaus nach Worms als Linie 644.	514 900 €
M_R.8	Buslinie 642 soll in Biblis Bahnhof aus Richtung Nordheim/Wattenheim spätestens zur Minute 53 (ggü. Bestand 01/2019 2 Minuten früher) eintreffen, sodass in Biblis stabile Anschlüsse zur Bahnlinie RE70 Richtung Mannheim möglich werden.	0 €
*	**Gesamt**	**876 500 €**

Tabelle 30: Maßnahmen der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ (VB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten

Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs (MB)

Alle Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf" im straßengebundenen ÖPNV sind zusammenfassend in der nachfolgenden Tabelle 31 dargestellt.

Die detaillierte Maßnahmenbeschreibung kann Anhang 4.A entnommen werden. Die ermittelten Gesamtkosten (ohne Fahrgelderlöse) für diese Maßnahmen betragen 3,661 Mio. €. Die investiven Maßnahmen (Haltestelleninfrastruktur) sind hierbei nicht berücksichtigt.

Eine Priorisierung zur Umsetzung von Maßnahmen dieser Liste soll erfolgen, wenn die finanziellen Rahmenbedingungen zum nächsten „Landesbudget" bekannt sind.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung	Schätzung über Kosten pro Jahr
M.3.b	Anbindung Ersheim an das Grundnetz Region durch Ergänzung der Buslinie 685 um Fahrten am Wochenende (Rufangebot).	5 700 €
M.3.c	Anbindung Hochstädten an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 677 Bensheim – Balkhausen auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	91 200 €
M.3.d	Anbindung Hornbach an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 692 (Abschnitt Birkenau – Hornbach) auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	49 600 €
M.3.e	Anbindung Sonderbach an das Grundnetz Region durch Herstellung neuer Buslinie Heppenheim – Kirschhausen – Sonderbach montags bis freitags.	103 400 €
M.3.f	Anbindung Ober-Laudenbach an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 687 auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	80 700 €
M.3.g	Anbindung Ober-Mumbach an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 692 (Abschnitt Mörlenbach – Reisen – Ober-Mumbach – Geisenbach) auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	119 000 €
M.3.h	Anbindung Unter-Hambach (und aufgrund fehlender Wendemöglichkeit in Unter-Hambach zusätzlich Ober-Hambach) an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 691 auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	100 600 €
M.4.b	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe II sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig.	k. A.
M.5.a	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 644 auf Abschnitt Lampertheim – Worms	25 800 €
M.5.b	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 646 Bensheim – Worms	87 800 €
M.5.c	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 665 auf Abschnitt Bensheim – Lindenfels	42 100 €
M.5.d	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 667 auf Abschnitt Heppenheim – Fürth	32 800 €
M.5.e	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 669 Alsbach – Bensheim – Heppenheim	42 300 €
M.5.f	2 zusätzliche Nachtfahrten in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Linie 681 Weinheim – Gorxheimertal – Wald-Michelbach	47 900 €
M.5.g	2 zusätzliche in Nächten Fr auf Sa, Sa auf So und vor Feiertagen Nachtfahrten Linie 684 Weinheim – Fürth	37 900 €

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung	Schätzung über Kosten pro Jahr
M.8	Darstellung des örtlichen Busliniennetzes auf einem Liniennetzplan mindestens an allen Haltestellen in Mittelzentren.	k. A.
M.9	Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an eine rechnergestützte Betriebsleitstelle / Intermodal Transport Control System.	k. A.
M.21	Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung der in Kapitel 4.3.2. benannten ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen.	k.A.
M_B.4	Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung nach dem Standard "Grundnetz Region" auf der Relation Hemsbach/Laudenbach – Heppenheim (bspw. durch Verlängerung aller Fahrten der Buslinie 632 montags bis freitags ab Laudenbach Bergstraßenhalle über Heppenheim Zollhausstraße, HP Graben bis HP Bahnhof). Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis und zuständigem Verkehrsunternehmen erforderlich..	140 100 €
M_B.13	Verlängerung der Buslinie 667 auf allen Fahrten über Heppenheim Bahnhof und Langnese hinaus bis HP Kreiskrankenhaus.	299 500 €
M_N0.9 und M_N0.19	Bedienung bestehender Buslinie 666 auf Abschnitt Fürth – Schlierbach – Seidenbuch – Schannenbach – Gadernheim nach dem Standard des Grundnetzes Region. Zusätzlich hierzu Durchbindung über Gadernheim hinaus bis Brandau mit Anschluss zur DADINA-Buslinie 0. In Gadernheim soll nach Möglichkeit ein Anschluss zur Linie 665 Richtung Bensheim und Lindenfels realisiert werden.	139 200 €
M_N0.12.b	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ (Festbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Erbach/Michelstadt. Kostenaufteilung mit OREG zu klären.	678 100 €
M_N0.14	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ (Rufbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Beerfelden. Kooperation mit dem Odenwaldkreis auch zu Kostenaufteilung erforderlich. Denkbar ist Verlängerung Buslinie 680 über Wald-Michelbach hinaus weiter über Affolterbach nach Beerfelden (dann: 457 100 € Gesamtkosten).	33 500 €
M_N0.17	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars montags bis freitags auf der Linie 665 Abschnitt Lindenfels – Bensheim mit Ankunft in Bensheim, Bahnhof vor 5.00 Uhr	24 100 €
M_N0.20	Eine neue Buslinie Bensheim – Balkhausen – Staffel – Beedenkirchen/Hoxhohl – Brandau – Gadernheim an Schultagen soll die Schülerbeförderung zwischen dem nördlichen Lautertal und den Schulstandorten Bensheim und Gadernheim sicherstellen. Eine Umsetzung ist nur möglich, sofern die Hechlergasse in Beedenkirchen von Solobussen befahren werden kann oder "An den Römersteinen" in Beedenkirchen eine Buswendeanlage geschaffen wird, um den südlichen Teil des Ortes nicht abzuhängen.	k. A.
M_N0.23	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars auf der Linie 667 Abschnitt Fürth – Fahrenbach – Lörzenbach – Mitlechtern – Heppenheim an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Abfahrt in Fürth, Bahnhof gegen 6 Uhr.	11 200 €
M_N0.24	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars auf der Linie 684 Abschnitt Fürth – Lörzenbach – Rimbach – Mörlenbach – Birkenau an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Abfahrt in Fürth, Bahnhof gegen 6 Uhr.	16 000 €
M_R.1	Verlängerung Buslinie 642 ab Biblis Bhf über B. Beim Kreuz, B. Sebastianusstr., B. Sportzentrum Pfaffenaue, B. Am Werrtor, B. Bachgasse, B. Hochhaus, Groß-Rohrheim Riedstr., GrR. Bhf Ostseite, GrR.Werner-von-Siemens-Str., Jägersburger Wald, Langwaden und Schwanheim bis Bensheim. Dort Anschluss Richtung Heppenheim. In Groß-Rohrheim Anschluss an RE70 Richtung Frankfurt (M). Mitbedienung von Langwaden als Ersatz für Linie 676 nach nach Umsetzung von M_B.3.	918 700 €
M_R.3.a	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung" (Festbedienung) zwischen Lampertheim und MA-Sandhofen, bspw. durch Verlängerung RNV-Linie 52 MA-Sandhofen – MA-Kirschgartshausen über Lampertheim Stadion, L. Biedensandstr., L. Schillerplatz bis Lampertheim Bahnhof. Kooperation mit Stadt Mannheim, RNV und Stadt Lampertheim/VTL erforderlich.	287 500 €
M_R.4	Verknüpfung der Bürstädter und Lampertheimer Stadtbuslinien auf folgenden Abschnitten: Boxheimerhof – Lampertheim Seniorenwohnheim sowie Hofheim – Bobstadt. Abstimmung mit Stadt Bürstadt und Stadt Lampertheim (VTL) notwendig.	k.A.
*	Gesamt	3 660 500 €

Tabelle 31: Maßnahmen der Kategorie „Mittelfristiger Bedarf“ (MB) mit Schätzung der jährlichen Kosten

Weiterer Bedarf (WB)

Die nachfolgende Tabelle 32 enthält alle Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf“ im straßengebundenen ÖPNV. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen ist nachrangig gegenüber den zuvor beschriebenen Maßnahmen der Kategorien VB und MB. Die ermittelten Gesamtkosten (ohne Fahrgelderlöse) für diese Maßnahmen betragen 3,476 Mio. € jährlich. Die investiven Maßnahmen (Haltestelleninfrastruktur, Betriebsleitstelle etc.) sind hierbei nicht berücksichtigt.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung	Schätzung über Kosten pro Jahr
M.4.c	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe III sowie ebenda dargestellte Haltestellen, die sich in einem „weitgehend barrierefreien“ Zustand befinden, sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig.	k.A.
M_B.3.a	Umlenkung der Linie 676 ab Rodau über K67, REWE-Markt nach Zwingenberg (Bahnhof), statt nach Hähnlein. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle nahe REWE-Markt in Zwingenberg für diese Linie wird empfohlen.	Einsparung Ruftaxi 6948 (+ 3 400 €)
M_B.3.b	Verdichtung der Buslinie 676 auf dem Abschnitt Bensheim – Schwanheim – Rodau von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt, Ausweitung Fahrten in die Abendstunden sowie Einführung Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2028.	361 500 €
M_B.6	Verdichtung der Buslinie 640 Mo-Fr von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt und an Sonn- und Feiertagen von einem 120'-Takt auf einen 60'-Takt (Umsetzung Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung"). Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2026.	344 900 €
M_B.7	Verdichtung der Buslinie 641 Mo-Fr von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (außerhalb Sommersaison) von einem 120'-Takt auf einen 60'-Takt (Umsetzung Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung"). Zusätzlich hierzu wird die gegenwärtig nur in eine Richtung bediente Ringlinie in beide Fahrtrichtungen bedient (Ebenfalls Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung"). Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2026.	333 700 €
M_B.8	Die Anschlüsse zwischen der Buslinie 641 und den SPNV-Linien in Bensheim in Richtung Darmstadt und Weinheim sollen im Rahmen der unter M_B.7 beschriebenen Neukonzeption verbessert werden.	In M_B.7 enthalten
M_B.10.a	Verdichtung der Buslinie 675 auf Fahrten in die Abendstunden sowie Einführung einer Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gemäß Angebotsstandard "Grundnetz 2. Ordnung". Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2028.	33 500 €
M_B.12	Verdichtung der Buslinie 643 im Abschnitt Heppenheim – Lorsch Bahnhof Mo-Fr von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von einem 120'-Takt auf einen 60'-Takt (Umsetzung Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung").	528 600 €
M_N0.13	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ (Festbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Reichelsheim. Kooperation mit dem Odenwaldkreis auch zu Kostenaufteilung erforderlich.	273 800 €
M_B.18	Verdichtung der Buslinie 692 Heppenheim – Ober-Hambach auf Fahrten an schulfreien Tagen sowie Einführung einer Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gemäß Angebotsstandard "Grundnetz 2. Ordnung". Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2028.	100 600 €
M_B.20	Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Heppenheim und Bensheim nach dem Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung" durch Verlängerung Buslinie 669 ab Heppenheim Vogelsbergstr. als neue Linie über A5, Bensheim An der Riedwiese, Karl-Kübel-Schule, Berliner Ring, Schwanheimer Str., Taunusstr., Eifelstr./Europa-Allee bis Bensheim Bahnhof. Im Zuge dessen bietet sich Einstellung Stadtbuslinie 673 auf Abschnitt Bensheim Bahnhof – Schwanheimer-Str. – Berliner Ring an und stattdessen Führung dieser z.B. über Königsberger Str., Volkerstr., Adolf-Kolping-Str., Frenaystr., Schwanheimer Str. zum Bahnhof Bensheim an, um bisher unerschlossene Potenziale zu erschließen (vgl. M.6.e). Kooperation mit Stadt Bensheim erforderlich.	629 800 €

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung	Schätzung über Kosten pro Jahr
M_N0.15	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Ergänzungsnetz Grundversorgung" (Rufbedienung) zwischen Hirschhorn und Schönbrunn; Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich	4 700 €
M_N0.25	Verlängerung der Buslinie 690 auf Abschnitt Wald-Michelbach - Stallenkandel - Zotzenbach - Rimbach weiter bis Lörzenbach mit Anschluss zur Linie 667 von/nach Heppenheim sowie Verdichtung auf Fahrten an schulfreien Tagen sowie Einführung einer Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gemäß Angebotsstandard "Grundnetz Region". Maßnahme enthält auch M.3.i und M_N0.6. Da diese in "VB" geführt werden, sind hier ("WB") allein die zusätzlichen Kosten zu den Maßnahmen M.3.i. und M_N0.6 dargestellt.	188 300 €
M_N0.26	Konzeptionelle Neugestaltung der SWE-Buslinie 806 Hirschhorn – Brombach mit Verlängerung bis Ersheim, Ringschluss Brombach - Heddesbach – Langenthal, Herstellung besserer Anschlüssen auf Relationen Ersheim - Eberbach und Heddesbach/Langenthal - Eberbach in Hirschhorn, Bahnhof und Bedienung nach Angebotsstandard "Grundnetz Region". Zusätzliches Angebot zur Daseinsvorsorge: Umsetzung liegt in Verantwortung der Stadt Hirschhorn und dem Rhein-Neckar-Kreis.	Anteil Kreis Bergstraße siehe M.3.b
M_N0.27	Bedienung der bestehenden OREG-Buslinie 54 Hirschhorn - Rothenberg - Finkenbach - Beerfelden nach dem Standard des Grundnetzes Region. Kooperation mit Odenwaldkreis erforderlich.	k.A.
M_R.3.b	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard "Grundnetz 1. Ordnung" (Festbedienung) zwischen Lampertheim und MA-Schönau, bspw. durch Verlängerung RNV-Linie 51 MA-Schönau - MA-Blumenau über Lampertheim Glefsweilerstr., L.Europabrücke, L. Amselstr. bis Lampertheim Bahnhof. Kooperation mit Stadt Mannheim, RNV und Stadt Lampertheim/VTL erforderlich.	245 800 €
M_R.5	Herstellung neuer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard "Grundnetz 2. Ordnung" zwischen Ladenburg/Heddesheim und Viernheim (bspw. durch Verlängerung der Buslinie 627 Ladenburg - Heddesheim weiter nach Viernheim und Verdichtung auf "Grundnetz 2. Ordnung"). Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich.	187 100 €
M_R.7	Einrichtung von 6 Verstärkerfahrten auf der Buslinie 642 Hofheim - Nordheim - Wattenheim - Biblis montags bis freitags zur Hauptverkehrszeit. In Biblis sollen diese Fahrten Anschlüsse mindestens zu den Bahnlinien in Richtung Mannheim herstellen. Anschlüsse zwischen den Verstärkerfahrten der Buslinie 642 und der Bahnlinie RB63 in Hofheim in Richtung Bensheim sind nur in den Zwischentaktlagen der RB63 realisierbar und sollen – wenn ohne Nachteile an anderer Stelle möglich – bei der Fahrplangestaltung mitberücksichtigt werden.	80 600 €
M_R.9	Einrichtung einer neuen Buslinie LU-Oppau Endstelle (BASF) - Ikea/Scharhof - Viernheim Bahnhof nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region" (Festbedienung, ohne Wochenendbetrieb). In IKEA/Scharhof sollen Anschlüsse auf der Relation LU-Oppau - Lampertheim entstehen, sofern M_R.3.a umgesetzt wird. Kooperation mit Städten Mannheim und Ludwigshafen erforderlich.	512 500 €
*	Gesamt	3 475 600 €

Tabelle 32: Maßnahmen der Kategorie „Weiterer Bedarf" (WB) mit Schätzung zu den jährlichen Kosten.

Prüfbedarf (PB)

Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) liegen nicht oder nicht in alleiniger Zuständigkeit des Kreises. Daher spielt bei deren Umsetzung die Kooperation mit den jeweils (mit-)zuständigen Institutionen eine wichtige Rolle. Hierzu werden diese im Rahmen der zweiten Beteiligungsstufe (vgl. Kapitel 3.3.2) über die hier benannten Formulierungen informiert und um Stellungnahmen gebeten.

In den Maßnahmen der Kategorie „PB“ sind die Ergebnisse der Erschließungsanalyse enthalten (Anhang 4.A, Maßnahmen M.6.a bis M.6.z). Darüber hinaus wurden die in der Tabelle 33 dargestellten Maßnahmen des straßengebundenen ÖPNVs in diese Kategorie eingeordnet.

4.1.2 Zielkonzept

Aus der im Kapitel 3.4 vorgestellten Potenzialanalyse und den im Kapitel 4.1.1 dargestellten priorisierten Maßnahmen wurde das bestehende Angebotskonzept für den straßengebundenen ÖPNV weiterentwickelt (nachfolgend als „Zielkonzept“ bezeichnet). Das Zielkonzept setzt sich aus den in den genannten Kapiteln ermittelten Vorgaben zum Verbindungsstandard (vgl. K.4 bzw. Anhang K.4 im Kartenband) sowie einem Verknüpfungskonzept zusammen. Letzteres vernetzt die einzelnen Verbindungsachsen sowie übrige Teile des ÖPNV-Systems und weitere Verkehrsmittel miteinander und ist im Kapitel 4.3 näher beschrieben.

Der Verbindungsstandard trifft auf einer großräumigen Ebene Aussagen darüber, wie groß die Potenziale auf einzelnen Relationen sind und ordnet die sich daraus ergebenden Achsen bestimmten Netzkategorien (vgl. Kapitel 3.2.2, Tabelle 16) zu. Die konkrete Ausgestaltung dieser Achsen vor Ort obliegt der Detailplanung im Rahmen der Vergabekonzeption. Im Kapitel 4.3.1 wird im Rahmen des Verknüpfungskonzeptes eine Umsetzungsvariante für die konkrete Ausgestaltung des Verbindungsstandards auf der kleinräumigen Ebene mit Angaben zu Linienführungen und Anschlusszeiten vorgestellt.

Der Verbindungsstandard für das Zielkonzept umfasst sämtliche Maßnahmen unabhängig ihrer zeitlichen Priorisierung. Ein finaler Zeithorizont, in dem das Zielkonzept voraussichtlich umgesetzt sein wird, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sicher angegeben werden. Zudem ist aufgrund des Finanzierungsvorbehalts sämtlicher Maßnahmen offen, ob bestimmte Maßnahmen langfristig zur Umsetzung kommen.

Bezeichnung der Maßnahme im Anhang 4.A	Beschreibung
M.6.a – M.6.z	Ergebnisse der Erschließungsanalyse (Einrichtung neuer Haltestellen). Details siehe Anhang 4.A
M.7	Berücksichtigung von erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf mindestens allen Buslinien (mindestens des Grundnetzes 1. Ordnung) bei Ausschreibungen von Linienbündeln, sofern keine sicherheitsrelevanten oder betrieblichen Belange dagegen sprechen.
M.10	Aufnahme von Verhandlungen mit dem RMV mit dem Ziel eine Nutzbarkeit von möglichst allen RMV-Kombitickets im ÖPNV innerhalb des RMV-VRN-Übergangstarifs zu ermöglichen.
M.11	Begutachtung des RMV-VRN-Übergangstarifs mit Untersuchung von Optimierungspotenzialen für Kunden.
M.13	Einführung einer Tourismus-Card für das Gebiet des UNESCO-Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald.
M.14	Vereinfachung und Vergünstigung der Ruftaxi-Tarife.
M.15	Verlagerung der Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten Ruftaxis auf die Kreisebene.
M.17	Schaffung einer Mobilitätsgarantie für alle Kunden des RMV-VRN-Übergangstarifs. Kooperation mit RMV erforderlich.
M.18	Untersuchung der realen topografie- und fußwegnetzfeinen Erschließungsqualität im Kreis Bergstraße spätestens mit der Fortschreibung des nächsten lokalen Nahverkehrsplans.
M.B.14	Beschleunigungsmaßnahmen für Buslinie 669 südlich Bensheim Bahnhof zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Herstellung eines stabilen Anschlusses zur Stadtbuslinie 673
M_B.16	Herstellung Barrierefreiheit am Zentralen Omnibusbahnhof in Bensheim
M_B.17	Reduzierung der Vorbestellfrist von Ruftaxilinien in Heppenheim
M_N0.16	Herstellung eines Anschlusses zwischen Buslinien 666 und 667 in Fürth. Diese Maßnahme ist im Rahmen des gegenwärtigen Betriebskonzeptes ohne Nachteile an anderer Stelle nicht realisierbar und wurde daher zurückgestellt.
M_N0.18	Verknüpfung der VRN-Buslinie 665 mit der RMV-Linie ERB30 in Reichelsheim. Hier besteht gegenwärtig eine umsteigefreie Durchbindung an Wochenenden. Eine Ausweitung dessen auf die übrigen Wochentage bzw. eine bessere Abstimmung der Anschlüsse muss zusammen mit dem Odenwaldkreis (OREG) tiefer geprüft werden.

Tabelle 33: Maßnahmen der Kategorie „Prüfbedarf“ (PB) im straßengebundenen ÖPNV

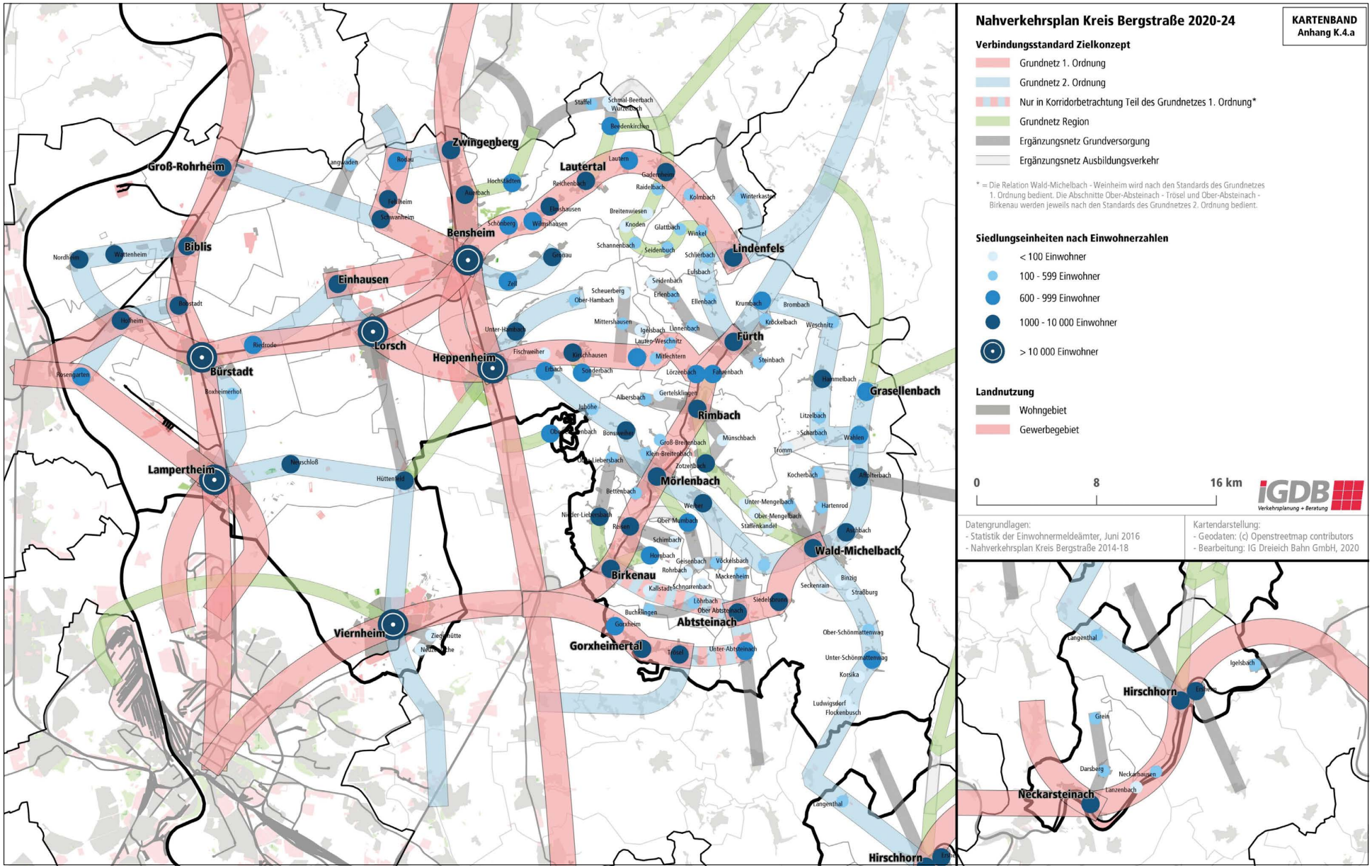


Abbildung 29: Verbindungsstandard „Zielkonzept“ (Quelle: IGDB GmbH)

4.1.3 Linienbündelung

Ein Linienbündel ist eine aus mehreren Linien bestehende betriebliche Leistungseinheit, die im Rahmen eines Vergabeverfahrens nur als solche vergeben werden kann. In einem Linienbündel sollen möglichst nachfragestarke und nachfrageschwache Linien zusammengefasst werden. Dadurch soll bei der Vergabe der Verkehrsleistungen einer „Rosinenpickerei" besonders ertragsstarker Linien durch Verkehrsunternehmen, die sich auf die Durchführung der Verkehrsleistungen bewerben, vorgebeugt werden. An den Verknüpfungspunkten der einzelnen Linien eines Linienbündels sollen möglichst optimale Fahrzeugumläufe möglich sein. Des Weiteren sollen Linienbündel einen möglichst mittelstandsfreundlichen Leistungsumfang nicht überschreiten, um den Bieterwettbewerb nicht einzuschränken. Diese Grundsätze müssen bei der Erweiterung bestehender und bei der Konzeption neuer Linien berücksichtigt werden.

Tabelle 34 zeigt die Buslinienbündel im Kreis Bergstraße mit weiteren planungsrelevanten Informationen.

Linien auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße	Linienbündel	Aufgabenträger-organisation(en	Nächster Vergabetermin
601, 602, 603, 604, 605, 606	Lampertheim	VRN	09/2023
667, 684, 687, 689, 691, 697, 698	Odenwald Mitte	VRN	12/2024
611, 612	Viernheim	SWV, VRN	12/2025
640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 651	Ried	VRN	12/2025
664-666	Odenwald Nord	DADINA, RMV, VRN	12/2026
735, 817	Neckargemünd	VRN	12/2026
652, 655	Bürstadt	VRN	12/2028
669, 675, 676, 677, 678, 679	Nördliche Bergstraße	DADINA, Heppenheim, RMV, VRN	12/2028
671, 673	Bensheim	Bensheim, VRN	12/2028
681-683, 685, 686, 688, 690, 692, 694	Odenwald Süd	VRN	12/2029

Tabelle 34: Buslinienbündel im Kreis Bergstraße, sortiert nach Vergabezeitpunkt.

4.2 Prüfaufträge zum schienengebundenen ÖPNV

Während der Laufzeit der bestehenden Verkehrsverträge erfolgt eine regelmäßige Überprüfung des Angebots. So kann sichergestellt werden, dass gegebenenfalls notwendig werdende Angebotsanpassungen erkannt und bei gesicherter Finanzierung auch umgesetzt werden können.

Im Beteiligungsverfahren wurden diverse Anregungen zum SPNV vorgebracht, die im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht geprüft werden können. Aus diesem Grund wurden zusammenhängende Themengruppen gebildet, die in den nachfolgenden Abschnitten vorgestellt werden.

4.2.1 Reaktivierungsmöglichkeit Überwaldbahn

Auf der Strecke Mörlenbach – Wald-Michelbach – Wahlen wurde 1983 der Personenverkehr und 1994 der Schienengüterverkehr eingestellt. Die 16,5 km lange Bahnstrecke ist in weiten Bereichen noch vorhanden und gewidmet. Zur Sicherung der Strecke wurde 2013 ein Draisinenbetrieb eingerichtet. Die Realisierung dieses auch im Sinne einer Tourismusförderung relevanten Projektes erfolgte mit EFRE-Mitteln, deren Zweckbindung Ende 2028 ausläuft.

In der seit 2016 stetig fortgeschriebenen Bestandsaufnahme „Stillgelegte Schienenstrecken für den Personenverkehr in Hessen – Ermittlung prüfungswürdiger Strecken" wird die Überwaldbahn behandelt.

Aufgrund der grundsätzlichen verkehrlichen Vorteile des SPNV und mit Blick auf das strukturelle Entwicklungspotential für die Region sind die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Strecke für den Personenverkehr zu prüfen. Zu klären ist, unter welchen Bedingungen, mit welchen Betriebskonzepten und mit welchen weiteren Maßnahmen eine Reaktivierung der Überwaldbahn gesamtwirtschaftlich und verkehrlich empfohlen werden kann.

In einem ersten Schritt wurden hierzu im Auftrag des Kreises erste Voruntersuchungen mit einer Fahrplanstudie durchgeführt. In einer technisch fundierten Machbarkeitsstudie sind in einem nächsten Schritt der für einen Regelbetrieb notwendige Investitionsaufwand zu ermitteln und kostenmäßig zu bewerten. Dem hierdurch ermittelten Aufwand ist der voraussichtlich zu erwartende Nutzen im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenüberzustellen.

Es ist sicherzustellen, dass eine Finanzierung nach denselben Grundsätzen wie bei vergleichbaren Reaktivierungsprojekten in Hessen gewährleistet werden kann.

Auf Grund der für diesen Entscheidungsprozess und den sich daran gegebenenfalls anschließenden Planungs-, Genehmigungs- und Realisierungszeiträumen von mindestens 8–10 Jahren sind die weiteren Schritte zeitnah einzuleiten.

4.2.2 Neue Stationen

Im Rahmen des bundesweiten Programms „Stationsoffensive" ist für Hessen die Umsetzung einer neuen Station Rimbach Schulzentrum an der Weschnitztalbahn geplant. Das Projekt befindet sich in der Phase der Vorentwurfsplanung.

Für eine von der Gemeinde Mörlenbach angedachte Verlegung der Station in eine ortszentrale Lage konnte im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die technische Realisierbarkeit nachgewiesen werden. Für diese Projektidee gibt es bisher jedoch keine gesicherte Finanzierung.

Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans sind Potenziale für neue Standorte und deren betrieblichen/infrastrukturellen Voraussetzungen zu prüfen.

4.2.3 Streckenelektrifizierung

Das Streckennetz im SPNV ist zu großen Teilen bereits elektrifiziert. Lediglich Strecken auf der Nibelungenbahn zwischen Hofheim und Bensheim sowie der Weschnitztalbahn sind derzeit nur mit Dieselfahrzeugen befahrbar. Mit Blick auf die Neuausschreibung des heutigen Dieselnetzes Südwest in den 2030er Jahren soll gemeinsam mit den weiteren beteiligten SPNV-Aufgabenträgern der Einsatz von elektrisch betriebenen und damit lokal emissionsfreien Fahrzeugen geprüft werden. Die SPNV-Aufgabenträger präferieren derzeit den Einsatz von E-/E-Hybridfahrzeugen, da hierdurch auf eine kostenintensive Streckenelektrifizierung verzichtet werden kann.

4.2.4 Barrierefreier Ausbau

Die im Zuständigkeitsbereich der DB Station & Service AG befindlichen Stationen im Kreis Bergstraße wurden in den letzten Jahren mit kommunaler Unterstützung barrierefrei ausgebaut. Noch offen ist hingegen der barrierefreie Ausbau der Stationen entlang der RNV-Linie 5 im Kreis Bergstraße. Die Rhein Neckar Verkehr GmbH hat inzwischen als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine detaillierte Betrachtung aller Stationen entlang der Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Weinheim (Streckennummer 9400) durchgeführt und in Abwägung aller Einflussfaktoren und Belange ein Ausbaukonzept vorgelegt. Dieses Konzept berücksichtigt das gesamte Streckennetz und legt Prioritäten und Umsetzungszeiträume entsprechend der Bedeutung der Stationen einer gesamtheitlichen Betrachtung verschiedenster Einflussfaktoren fest. Demnach sollen bis Mitte der 2030er Jahre auch die Stationen in Viernheim barrierefrei umgebaut werden. Mit den Planungen soll unter Einbeziehung der Stadt Viernheim, des Kreises Bergstraße und der VRN GmbH im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans 2020–2024 begonnen werden.

Stationen entlang der Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Weinheim (Streckennummer 9400) und Ausbaureihenfolge der noch nicht barrierefreien Stationen (Reihenfolge gemäß Priorisierungsverfahren/Ausbaukonzept):

1. Tivoli (RNZ)

2. Viernheim Ost

3. Kapellenberg

4. Walter-Gropius-Allee

4.2.5 Straßenbahnverlängerung Alsbach – Bensheim

Eine Verlängerung der von HEAG mobilo im Auftrag der DADINA betriebenen Straßenbahn über „Alsbach, Am Hinkelstein" hinaus bis nach Bensheim soll bis zur nächsten Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans geprüft sein.

4.2.6 Langfristige Weiterentwicklung des SPNV-Angebots

Im Hinblick auf die Neuausschreibungen der Verkehrsleistungen in den 2030er Jahren sollen frühzeitig Optionen für die langfristige Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes geprüft werden. Hierzu gehören insbesondere die Anbindung an den Flughafen Frankfurt und an die Landeshauptstadt Wiesbaden aber auch weitere Angebotsausweitungen. Hierzu sind die sich gegebenenfalls aus der in Planung befindlichen Neubaustrecke Rhein-Main/Rhein-Neckar ergebenden Möglichkeiten zu berücksichtigen.

4.3 Verknüpfungskonzept

4.3.1 Integraler Taktfahrplan

Unter einem „Integralen Taktfahrplan" (ITF) ist ein Fahrplankonzept zu verstehen, bei dem ÖPNV-Linien so aufeinander abgestimmt werden, dass an Verknüpfungspunkten systematische Anschlüsse in beide Fahrtrichtungen einer Relation oder mehrerer Relationen entstehen. Das zentrale Ziel des Integralen Taktfahrplans ist es, ÖPNV-Linien möglichst personal- und fahrzeugeffizient so miteinander zu koordinieren, dass für ÖPNV-Kunden eine möglichst hohe Mobilität durch die Realisierung möglichst vieler Anschlussbeziehungen angeboten wird.

Im Kreis Bergstraße wurden bereits im Nahverkehrsplan 2014-2018 auf wichtigen Hauptverbindungen Elemente eines ITF festgeschrieben und bei Neuausschreibung von Linienbündeln umgesetzt. Im Nahverkehrsplan 2020-2024 soll das bestehende ITF-Konzept auf weitere Linien möglichst flächendeckend erweitert werden.

Anhang 4.B.1 (Gesamtansicht) sowie die Abbildungen 30, 32 und 34 (Teilraum-Ausschnitte) zeigen das im Rahmen des Nahverkehrsplans 2020-2024 ausgearbeitete ITF-Zielkonzept in einer Fahrplangrafik (ITF-Grafik). Eine um die Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs" reduzierte Variante dieser ITF-Grafik ist im Anhang 4.B.2 (Gesamtansicht) und in den Abbildungen 31, 33 und 35 (Teilraum-Ausschnitte) dargestellt. Grundlage für die ITF-Grafiken bilden die im Kapitel 4.1 dargestellten Maßnahmen mitsamt entsprechender Priorisierung. Nur unter der Voraussetzung einer möglichst vollständigen Umsetzung der im ITF-Zielkonzept enthaltenen Fahrplanzeiten und Anschlussbeziehungen können die in der Potenzialanalyse (Kapitel 3.4) ermittelten Fahrgastpotenziale auf den einzelnen Relationen erreicht werden.

Bei der Betrachtung und Interpretation des ITF-Zielkonzeptes (Anhänge 4.B.1 und 4.B.2 sowie Abbildungen 30 bis 35) sind folgende Hinweise zu beachten:

- Die ITF-Zielkonzeption zeigt eine von ggf. mehreren denkbaren Umsetzungsvarianten/-kombinationen und stellt eine möglichst bestandsnah orientierte Empfehlung des Gutachters dar. Da es in der Umsetzungsphase der Planungen zu Änderungen (z.B. durch bestimmte örtliche Gegebenheiten oder veränderte Anschlusszeiten), kommen kann, ist es möglich, dass nicht in jedem Fall alle angegebenen Fahrplanzeiten und Linienführungen zur Umsetzung kommen können.

- Da für die Umsetzung des in Kapitel 4.1.2 beschriebenen Angebotskonzeptes auf einigen Relationen verschiedene Maßnahmenvarianten oder Maßnahmenkombinationen in Frage kommen, wurden in der ITF-Zielkonzeption in solchen Fällen die in Frage kommenden Maßnahmenvarianten dargestellt, sofern dies darstellungstechnisch möglich gewesen ist. Unabhängig von diesen Darstellungen sind für das Angebotsniveau im Zielzustand und die Priorisierung einzelner Maßnahmen die Ausführungen in den Kapiteln 3, 4.1 und im Anhang 4.A maßgeblich.

- Aus Gründen einer besseren Übersichtlichkeit wurden die Linien der Kategorie „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr" und „Stadtverkehr" nicht dargestellt. Diese sind dennoch Teil der Zielkonzeption und in den Liniensteckbriefe für das Zielkonzept (Anhang 4.C) dargestellt.

- Stadtverkehre liegen in der Planungs- und Finanzierungshoheit der jeweiligen Kommunen. Im Nahverkehrsplan werden in der Regel keine Fahrplanzeiten für diese Linien vorgeschlagen, soweit sie nicht betrieblich mit Linien verknüpft sind, die mindestens eine Stadt-/Gemeindegrenze überschreiten. Die Fahrplangestaltung von Stadtverkehrslinien sollte dem im Kapitel 3.2.2 beschriebenen „Top-Down-Ansatz" folgen. Demzufolge sind für Stadtverkehrslinien die Linien übergeordneter Netzebenen fahrplanbildend.

- Die Linien der Priorisierungskategorie „U" (bestehende bzw. in Umsetzung befindliche Linien) konnten in den Anhängen 4.B.1 und 4.B.2 an einzelnen Stellen nicht vollständig dargestellt werden, weil diese im Rahmen des Zielkonzeptes punktuell modifiziert wurden. So ist beispielsweise die heutige (Stand 01/2020) Buslinie 54 nicht mit „U" kategorisiert, da im Zielkonzept ein anderer Bedienungsstandard vorgesehen ist. Ein weiteres Beispiel ist die blaue Farbmarkierung (Symbolisierung der Kategorie „U") der Buslinie 681, die zwischen Affolterbach und Aschbach unterbrochen ist, obwohl schon heute eine durchgehende Verbindung auf diesem Abschnitt besteht. Dargestellt ist an dieser Stelle eine Zielkonzeptvariante, priorisiert nach jenen Maßnahmen, die eine geringfügige Anpassung der Linie im östlichen Siedlungsbereich von Affolterbach notwendig machen, um Anschlussbeziehungen zu realisieren.

- Linien der Kategorie „U" werden primär als bestehende Verkehrsleistungen – losgelöst von aktuellen Linienbezeichnungen – dargestellt. Beispielsweise besteht zwischen Bensheim Bahnhof und Bensheim Karl-Kübel-Schule schon heute eine stündliche Busverbindung der Linie 673. Im Zielkonzept geht ein Teil dieser Leistung in der Linie 649 auf. Die blaue Markierung zur Symbolisierung der Maßnahmenkategorie „U" bezieht sich hier nur auf die bestehende Verkehrsleistung der Linie 673, nicht auf die (heute nicht existierende) Linienbezeichnung 649 (siehe Anhang 4.B.1).

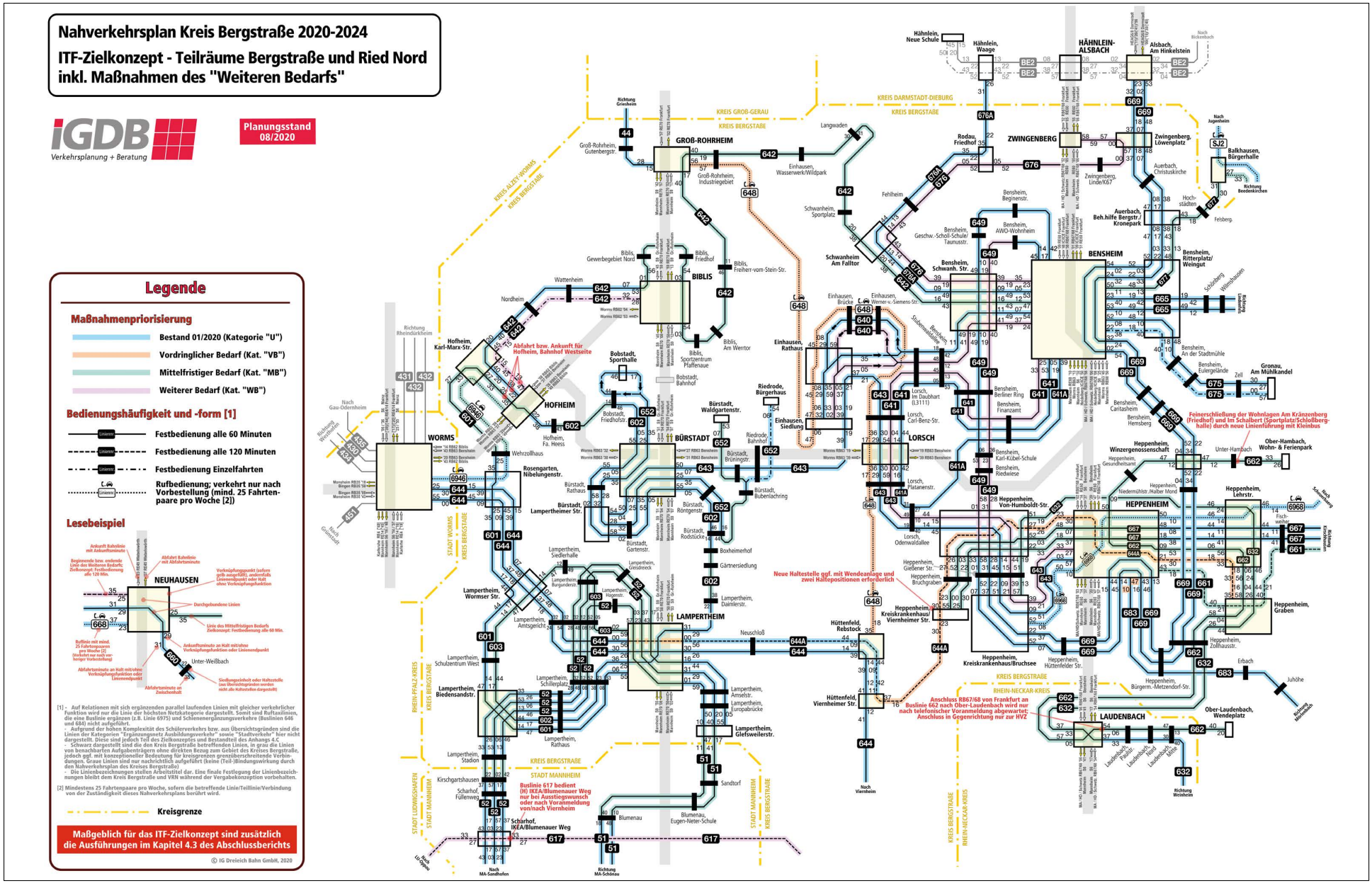


Abbildung 30: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ – Teilräume Bergstraße und Ried Nord (Quelle: IGDB GmbH)

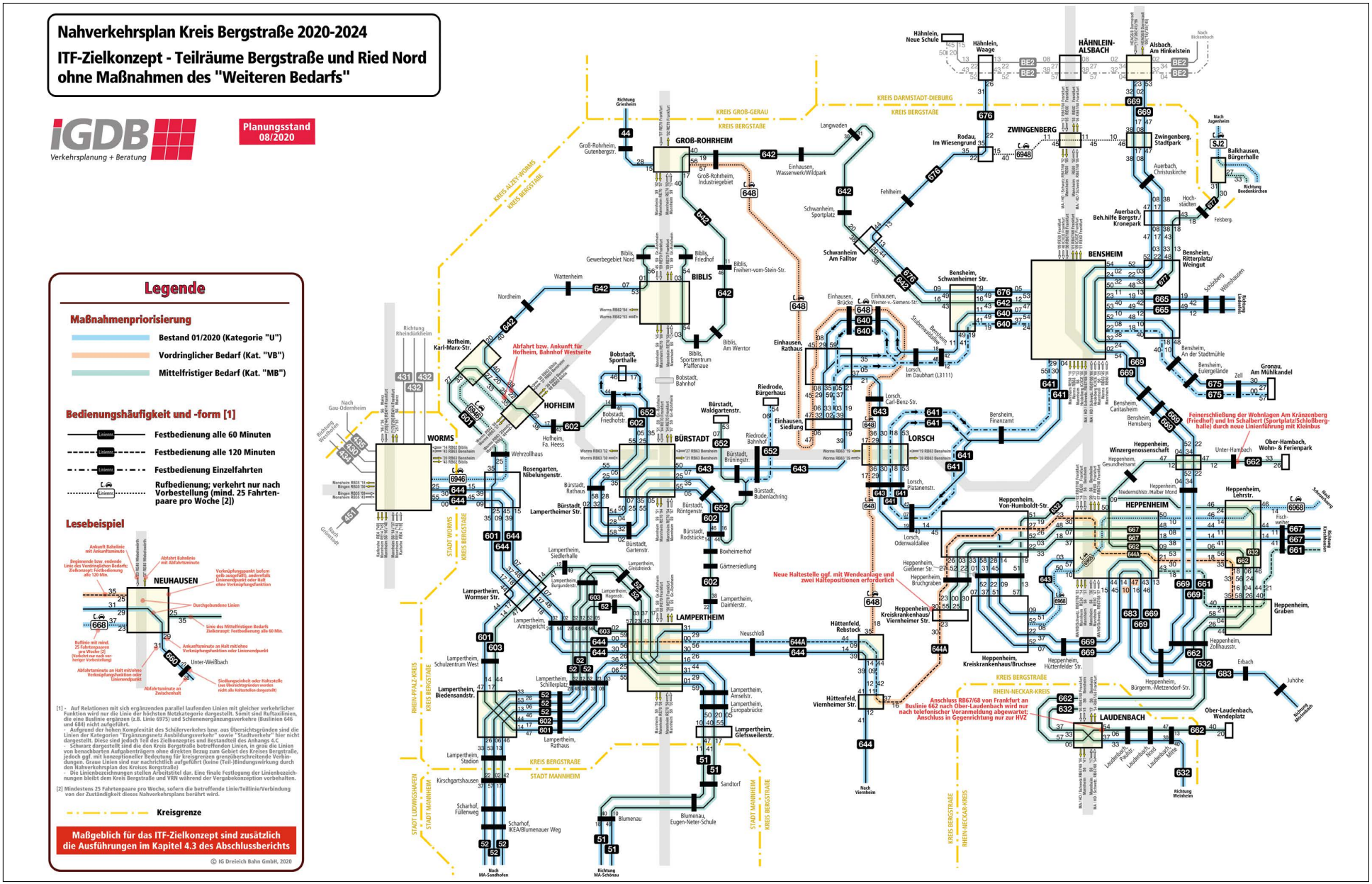


Abbildung 31: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ – Teilräume Bergstraße und Ried Nord (Quelle: IGDB GmbH)

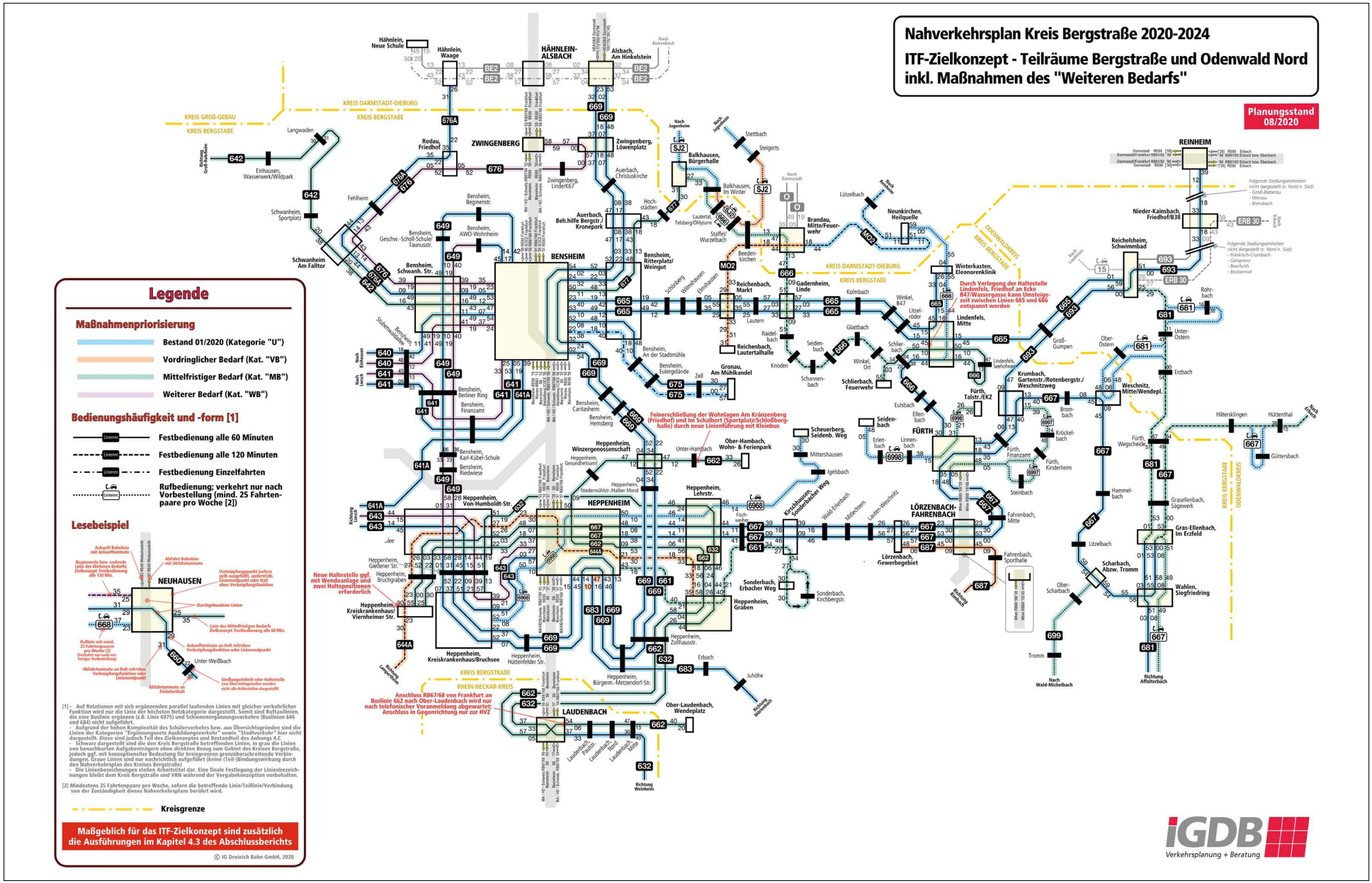


Abbildung 32: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs" – Teilräume Bergstraße und Odenwald Nord (Quelle: IGDB GmbH)

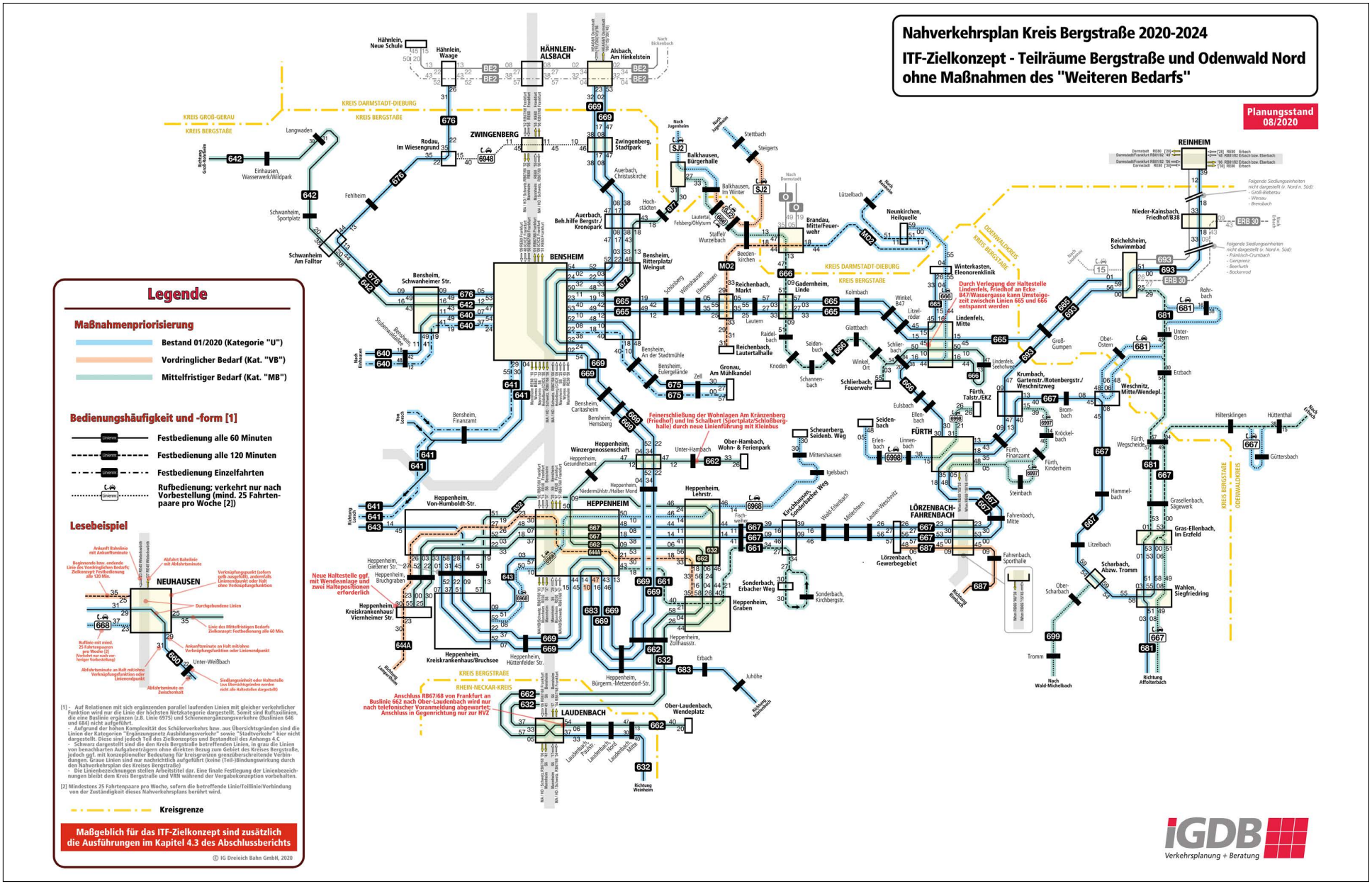


Abbildung 33: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs" – Teilräume Bergstraße und Odenwald Nord (Quelle: IGDB GmbH)

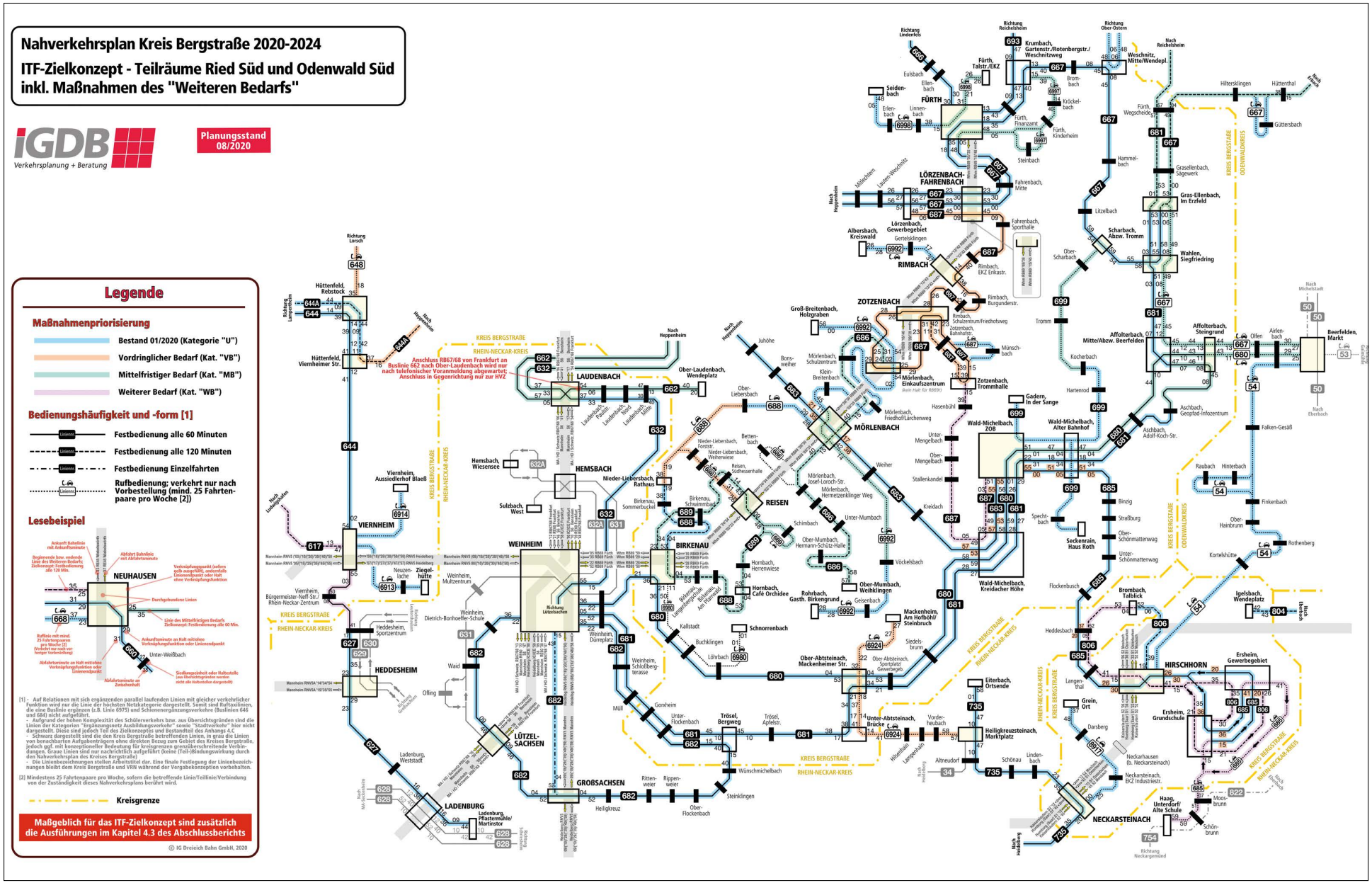


Abbildung 34: ITF-Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ – Teilräume Ried Süd und Odenwald Süd (Quelle: IGDB GmbH)

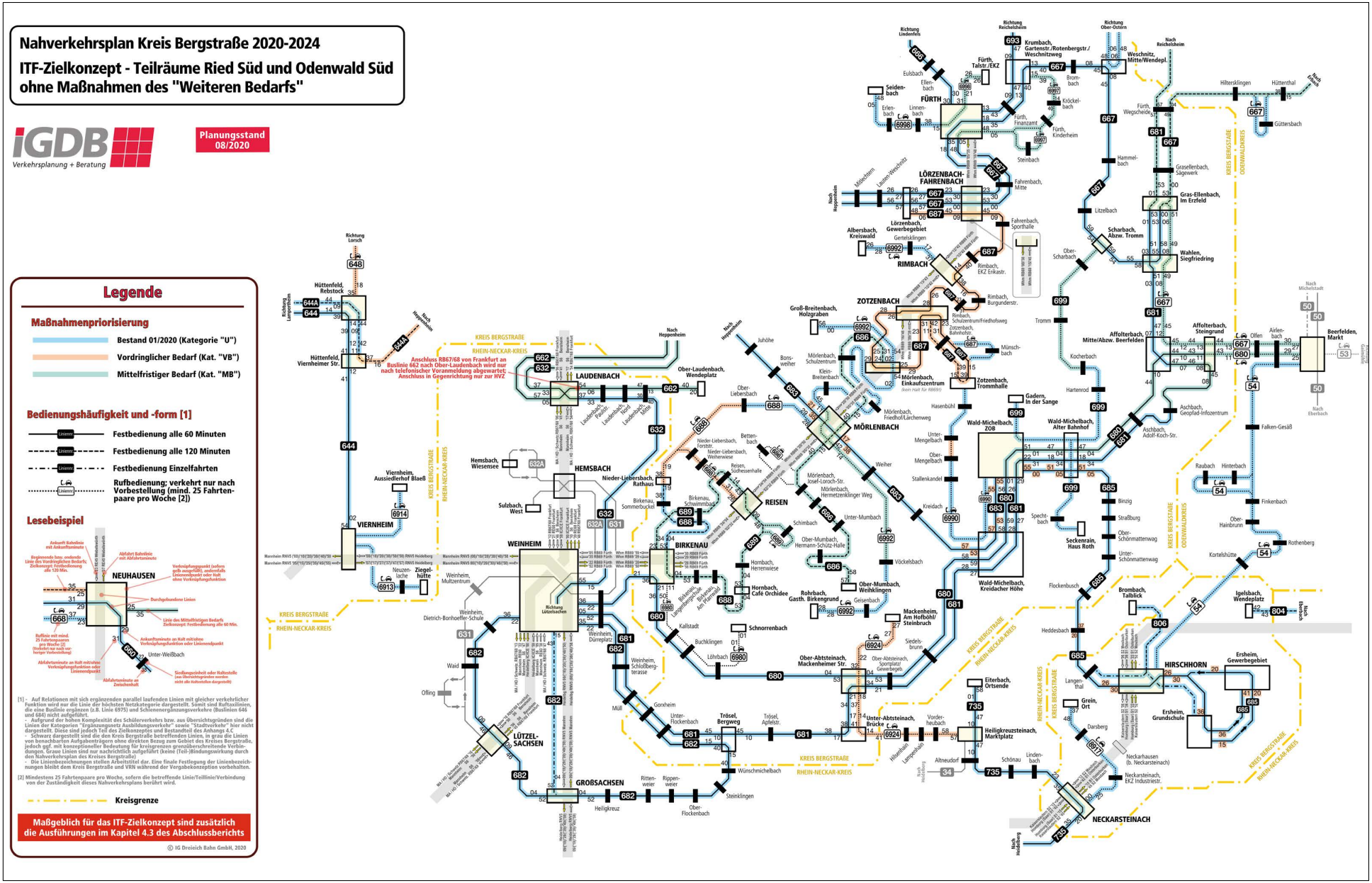


Abbildung 35: ITF-Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“ – Teilräume Ried Süd und Odenwald Süd (Quelle: IGDB GmbH)

Mit Umsetzung der soeben beschriebenen Zielkonzeption muss die vorhandene Infrastruktur für den ÖPNV im Untersuchungsraum neu bewertet werden. Insbesondere in Gebieten, in denen mehrere Maßnahmen geplant sind, müssen die Anforderungen an die Infrastruktur im Rahmen der Umsetzung der Maßnahmen zusammen mit den zuständigen Stellen geprüft werden.

Im Einzelnen wurden – neben zusätzlicher Infrastruktur infolge der Ergebnisse der Erschließungsanalyse (vgl. Kapitel 3.4.3) – folgende Prüfbedarfe ermittelt:

- Erweiterung der Anzahl an Bussteigen am Bahnhof in Heppenheim. Hier hat sich die ÖPNV-Angebotssituation seit dem Umbau des ZOB im Jahr 2004 sehr positiv entwickelt. Mittlerweile werden fast alle Buslinien über den Bahnhof geführt. Im Zielkonzept sind dort bis zu zehn Abfahrten pro Stunde (ohne Stadtverkehrslinien) vorgesehen.

- Verlegung der Haltestelle „Lindenfels, Friedhof" an die Ecke B47/Wassergasse, um eine ausreichende Umsteigezeit zwischen den Buslinien 665 und 666 auf der Relation Bensheim – Schlierbach zu realisieren (Maßnahme M_NO.29).

Außerdem gilt es zu beachten, dass sich am ZOB im Bereich des Bahnhofs Heppenheim die ÖPNV-Angebotssituation seit dessen Umbau im Jahr 2004 sehr positiv entwickelt hat. Mittlerweile werden fast alle Buslinien über den Bahnhof geführt. Dies erfordert eine Neubewertung der dortigen Infrastruktur.

4.3.2 Verknüpfungspunkte und Zuwegung

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 CO_2-Emissionen und Verkehrslärm zu reduzieren.

Die überwiegende Zahl der ÖPNV-Kunden kommt zu Fuß und mit dem Fahrrad zur Haltestelle. 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

Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber Fußgängern um das bis zu zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige 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. Fahrradfahrer stellen aber auch vielfältige Anforderungen an die Wegeführung. Sie soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topographie und möglichst geringer Umwege sollte dem Radfahrer, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden.

Im Nahbereich eines Verknüpfungspunktes sollten die Radfahrer, möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zur B+R-Anlage geführt werden, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen soll (vgl. Kapitel 4.3.3). Gerade diese „Nahmobilität" muss hinsichtlich der Zuwegung zu den Verknüpfungspunkten in den nächsten Jahren stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden. Sie müssen in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz ebenso eingebunden werden, wie dies bereits heute für P+R in das Straßennetz gilt, da nur mit deren Hilfe der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden kann. 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 ÖPNV-Linien (ITF-Konzept, vgl. Kapitel 4.3.1) 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, die auf Fahrplaninformationen in Echtzeit zurückgreifen, vorzusehen.

Aus dem im Kapitel 4.3.1 beschriebenen ITF-Konzept ergeben sich innerhalb des ÖPNV-Systems im Kreis Bergstraße und an relevanten angrenzenden Standorten außerhalb des Kreises Bergstraße die in Tabelle 35 und Tabelle 36 dargestellten fahrplanmäßigen Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV, klassifiziert nach den Angaben in Tabelle 41. Ob eine Station tatsächlich einen Verknüpfungspunkt darstellt, hängt neben der betrieblich zuverlässigen Realisierbarkeit der Verknüpfung (planerische Definition) davon ab, ob die mit einer bestimmten Maßnahme verbundene Verknüpfung tatsächlich zu Stande kommt. Tabelle 35 stellt Verknüpfungspunkte im Bestand dar, die in das Zielkonzept übernommen werden. Tabelle 36 zeigt die im Zielkonzept enthaltenen neuen Verknüpfungspunkte. Bei diesen hängt die Einstufung als Verknüpfungspunkt von der Realisierung der jeweiligen Maßnahme im Rahmen des Zielkonzeptes ab. In beiden Tabellen sind Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises Bergstraße kursiv und nur nachrichtlich dargestellt. Für diese gelten die in diesem Nahverkehrsplan formulierten Haltestellenstandards nicht, sondern jene des jeweils zuständigen Aufgabenträgers.

Durch die Verknüpfungsfunktion innerhalb des ÖPNV bei den in Tabelle 35 und Tabelle 36 dargestellten Verknüpfungspunkten ist eine gewisse Zentralität durch ihre im Vergleich zu anderen Standorten bessere Erreichbarkeit gegeben.

ITF-Verknüpfungspunkt im Bestand und im Zielkonzept	Klassifizierung gem. Tabelle 41		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3
Alsbach, Am Hinkelstein		*X*	*X*
Bensheim, Bahnhof	X		
Biblis, Bahnhof		X	
Birkenau, Bahnhof		X	X
Bürstadt, Bahnhof		X	X
Fürth, Bahnhof		X	X
Heppenheim, Bahnhof		X	X
Hirschhorn, Bahnhof		X	
Hofheim, Bahnhof		X	
Lampertheim, Bahnhof		X	X
Lützelsachsen, Junkersstr. (Bahnhof)		*X*	
Lindenfels, Mitte			X
Mörlenbach, Bahnhof		X	
Neckarsteinach, Bahnhof		X	
Ob.-Abtsteinach, Mackenheimer Str.			X
Viernheim, Bahnhof		X	X
Weinheim, Hauptbahnhof	*X*		
Wald-Michelbach, ZOB			X

Tabelle 35: Bestehende und ins Zielkonzept übertragene ITF-Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln

Damit bieten diese Standorte das Potenzial perspektivisch zu sogenannten „Mobilitätsstationen" entwickelt zu werden, an denen neben mehreren ÖPNV-Linien auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln stattfinden können (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.21). Um eine adäquate Mobilitätsstation zu schaffen, müssen zusätzlich vor Ort die räumlichen Voraussetzungen überprüft werden.

ITF-Verknüpfungspunkt im Zielkonzept	Klassifizierung gem. Tabelle 41		
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3
Affolterbach, Steingrund			X
Balkhausen, Bürgerhalle			*X*
Brandau, Feuerwehr			*X*
Gadernheim, Linde			X
Grasellenbach, Im Erzfeld			X
Groß-Rohrheim, Bahnhof		X	X
Heiligkreuzsteinach, Marktplatz			*X*
Heddesheim, Bahnhof			
Heppenheim, Lehrstr.			X
Heppenheim, Von-Humboldt-Str.			X
Heppenheim, Winzergenossenschaft			X
Hofheim Karl-Marx-Str.			X
Hüttenfeld, Viernheimer Str.			X
Lampertheim, Biedensandstr.			X
Laudenbach, Bahnhof		*X*	
Lorsch, Bahnhof		X	X
Lörzenbach, Bahnhof		X	X
LU-Oppau, Endstelle		*X*	*X*
MA-Sandhofen, Endstelle		*X*	*X*
Ma-Sandhofen, Karl-Schweizer-Park			*X*
MA-Schönau, Endstelle		*X*	*X*
Mörlenbach, Einkaufszentrum			X
Reichenbach, Markt			X
Reisen, Bahnhof		X	
Rimbach, Bahnhof		X	
Wahlen, Siegfriedring			X
Weinheim, Hauptbahnhof	*X*		
Zotzenbach, Bahnhof		X	
Zwingenberg, Bahnhof		X	
Zwingenberg, Löwenplatz			X

Tabelle 36: Neue ITF-Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Verkehrsmitteln im Zielkonzept.

4.3.3 P+R- und B+R-Standorte

Attraktive P+R- und B+R-Anlagen sind eine Voraussetzung, dass Kunden möglichst wohnortnah auf den ÖPNV umsteigen.

Der Neubau und Ausbau solcher Anlagen ist in der Regel mit hohen Kosten verbunden. Bereits in der Planungs- und Konzeptionsphase muss der aktuelle und künftige Bedarf an P+R- sowie B+R-Stellplätzen berücksichtigt werden. 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 gibt Empfehlungen für die Bedarfsermittlung, die Planung und den Bau von P+R- und B+R-Anlagen. In einer verbundweiten Studie zur Konzeption von P+R-Anlagen, die die PTV Transport Consult GmbH gemeinsam mit dem VRN erarbeitet hat, wurden P+R-Standorte nach ihrer Auslastung klassifiziert und eine vergleichbare Bewertung der Standorte vorgenommen. Für die untersuchten P+R-Anlagen im Kreis Bergstraße zeigte sich folgendes Bild (Tabelle 37).

Bei den hier dargestellten Werten handelt es sich um stichprobenartige Erhebungen aus den vergangenen Jahren. Die Daten dienen daher nur zur Orientierung.

Im Rahmen eines Pilotprojekts wurde die P+R-Anlage in Fürth/Odenwald am Bahnhof mit Sensoren zur Erfassung der Parkraumbelegung ausgestattet. Die Parkraumbelegung kann ab Sommer 2020 in der interaktiven Karte auf der Homepage des VRN eingesehen werden, sodass potenzielle Nutzer abschätzen können, ob sie noch einen Parkplatz in Fürth/Odenwald am Bahnhof finden können oder besser eine andere P+R-Anlage anfahren. Nachdem erste Erfahrungen gesammelt wurden, soll das Projekt verbundweit ausgerollt und in diesem Zuge auch weitere Parkplätze im Kreis Bergstraße mit Sensoren ausgestattet werden.

Park & Ride Standort	Stellplätze	
	Angebot [absolut]	Auslastung [Prozent]
Auerbach Bahnhof	35	75 %
Bensheim Bahnhof	275	85 %
Biblis Bahnhof	80	95 %
Birkenau Bahnhof	20	90 %
Bürstadt Bahnhof	100	90 %
Fürth/Odenwald Bahnhof	30	95 %
Groß-Rohrheim Bahnhof	25	90 %
Heppenheim Bahnhof	220	40 %
Hirschhorn Bahnhof	125	60 %
Hofheim Bahnhof	15	60 %
Lampertheim Bahnhof	165	100 %
Lorsch Bahnhof	45	90 %
Mörlenbach Bahnhof	35	40 %
Neckarhausen Bahnhof	20	50 %
Neckarsteinach Bahnhof	57	105 %
Reisen Bahnhof	20	30 %
Riedrode Bahnhof	10	20 %
Rimbach Bahnhof	20	75 %
Viernheim Bahnhof	45	105 %
Zotzenbach Bahnhof	30	80%
Zwingenberg Bahnhof	56	95 %

Tabelle 37: Übersicht über die P+R-Anlagen im Kreis Bergstraße mit den verfügbaren Kapazitäten und der Auslastung.

Um die Auslastungsquote der B+R-Nutzung zu erhöhen, sollten sichere und kostengünstige Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs angeboten werden. Daher sollen im Rahmen eines Förderprojektes des BMVI im Gebiet des VRN digitalisierte Fahrradboxen realisiert werden. Ziel ist es, den Verkehr vom Land in die Zentren stärker auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu verlagern. Die Errichtung diebstahlsicherer Fahrradboxen soll vor allem den Umstieg vom Fahrrad auf die Schiene erleichtern. Durch eine internet- bzw. app-basierte Buchungsplattform sollte auch eine kurzfristige Buchung von Fahrradboxen einfach und schnell möglich sein.

Die Stadt Bensheim plant, ein Fahrradparkhaus auf dem Bahnhofsvorplatz einzurichten. Dieses soll sowohl abschließbare Fahrradboxen als auch Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs beinhalten.

Der Kreis Bergstraße erarbeitet aktuell ein Radverkehrskonzept. Für weitere Planungen soll daher das Radverkehrskonzept bzw. die Bike and Ride-Analyse berücksichtigt werden.

Nach dem Gegenstromprinzip sollen gleichwohl die in diesem Nahverkehrsplan getroffenen Aussagen, die den Radverkehr betreffen im Radverkehrskonzept berücksichtigt werden. Näheres hierzu kann den Kapiteln 4.3.2 und 4.4.1 entnommen werden.

4.4 Umsetzungskonzept Barrierefreiheit

4.4.1 Haltestellenausbaukonzept

Die in Kapitel 3.2.7 beschriebenen Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV betreffen auch den barrierefreien Ausbau der Haltestellen. Zur Festlegung der Reihenfolge des barrierefreien Ausbaus bedarf es einer Kategorisierung und Priorisierung aller Haltestellen (Haltestellenausbaukonzept; vgl. Abbildung 35). Für die Umsetzung und Finanzierung des nachfolgend dargestellten Haltestellenausbaukonzeptes sind die Straßenbaulastträger zuständig.

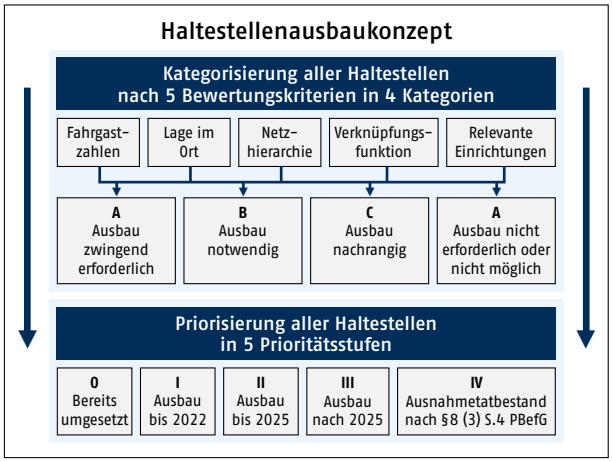


Abbildung 36: Vorgehen und Bestandteile des Haltestellenausbaukonzepts (Quelle: IGDB GmbH)

- Ausgehend von der Bestandsaufnahme erfolgt die Kategorisierung der Haltestellen nach einer verbundweit einheitlichen Systematik. Die Kategorisierung basiert auf den nachfolgend näher erläuterten fünf Bewertungskriterien:
- Fahrgastzahlen,
- Lage im Ort,
- Netzhierarchie,
- Umsteigemöglichkeiten sowie
- Relevante Einrichtungen in der Umgebung.

Die Fahrgastzahlen stellen das wesentliche Kriterium zur Kategorisierung dar. Berücksichtigt werden hierbei Fahrgäste (Ein- und Aussteiger) des Jedermannverkehrs. Je höher die Fahrgastanzahl, desto höher ist im Regelfall die Bedeutung der Haltestelle im ÖPNV-Netz. So werden hohe Fahrgastzahlen z.B. an großen Umsteigeknoten (z.B. Bahnhöfe) erreicht. Das Bewertungskriterium besteht aus der Zuordnung einer Haltestelle zu einer von fünf Klassen, die bestimmten Intervallen in Bezug auf die Fahrgastmengen pro Tag entsprechen (vgl. Tabelle 38).

Klassen-bezeichnung	Bewertungskriterium [Anzahl Fahrgäste pro Tag]
1	Mehr als 500
2	100 – 500
3	50 – 99
4	20 – 49
5	Weniger als 20

Tabelle 38: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Fahrgastzahlen" für Haltestellenausbaukonzept.

Anhand der Bestimmung der Lage im Ort wird eine Einschätzung zu den im Einzugsbereich einer Haltestelle liegenden potenziellen ÖPNV-Nutzern abgegeben. Je höher die Klasse, desto höher ist im Regelfall die mögliche Nutzung sowie die Bedeutung der Haltestelle. Auch hier werden die Haltestellen einer von fünf Klassen zugeordnet, die einer zuvor definierten Lagebeschreibung entsprechen (vgl. Tabelle 39).

Klassen-bezeichnung	Beschreibung der Lage im Ort
1	Dicht bebauter Ortskern bzw. einzige Haltestelle im Ort oder Ortsteil
2	Innerhalb geschlossener Ortschaft, außerhalb dicht bebauter Ortskern
3	Gewerbe- oder Industriegebiet
4	Ortsrandlage (Haltestelle mit nur teilweise bebautem Einzugsbereich)
5	Außerhalb geschlossener Ortschaften, Einzelhöfe oder Einzelhäuser

Tabelle 39: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Lage im Ort" für barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

Netzhierarchie: In Kapitel 3.2.2 und Tabelle 16 werden zu jeder Netzkategorie Mindestbedienungsstandards und Potenzialkennwerte definiert. Demzufolge weisen Linien mit höherer Netzkategorie ein höheres Fahrgastpotenzial und damit eine dichtere Bedienung auf, als Linien einer niedrigeren Kategorie. Schon im Bestand kann beobachtet werden, dass Linien höherer Netzkategorie im Vergleich zu Linien niedrigerer Netzkategorie in der Regel höhere Nutzerzahlen aufweisen. Daher gilt für die Festlegung des Bewertungskriteriums „Netzhierarchie": Je höherwertiger das ÖPNV-Angebot an einer Haltestelle, desto mehr Kunden profitieren von einem barrierefreien Ausbau.

Für dieses Bewertungskriterium erfolgt eine Einteilung in 6 Klassen (vgl. Tabelle 40).

Klassen-bezeichnung	Netzkategorie der Linie mit der höchsten Klassifizierung
1	Grundnetz 1. Ordnung
2	Grundnetz 2. Ordnung
S	Stadtverkehr
E_A	Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
E_G	Grundnetz Region oder Ergänzungsnetz Grundversorgung
E_S	Ergänzungsnetz Schienenverkehr

Tabelle 40: Klassifizierung des Bewertungskriteriums „Netzhierarchie" für barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

Bei der Wertigkeit einer Haltestelle spielt die Verknüpfungsbedeutung eine wichtige Rolle. Verknüpft eine Haltestelle straßengebundene ÖPNV-Linien mit Linien des Schienenpersonennah- oder Fernverkehrs, wird ihr eine höhere Verknüpfungsbedeutung für das gesamte ÖPNV-System beigemessen, als einer Haltestelle, die ausschließlich im lokalen Umfeld Bus- und/oder Ruflinien miteinander verknüpft. Je höher die Bedeutung einer Haltestelle hinsichtlich ihrer Umsteigefunktion ist, desto eher sollte ein barrierefreier Ausbau in Betracht gezogen werden (vgl. Tabelle 41).

Klassen-bezeichnung	Verknüpfung zwischen ...
1	Bus, SPNV und Fernverkehr
2	Bus und SPNV
3	Bus und Bus

Tabelle 41: Klassifizierung des Bewertungskriteriums "Verknüpfungsbedeutung"

Relevante Einrichtungen werden in einem Umkreis von 200 m der Haltestelle betrachtet. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Krankenhäuser, Seniorenheime, Pflegeheime, Behinderteneinrichtungen, Ärztehäuser, Verwaltungen, zentrenrelevanter Einzelhandel, touristische Ziele, Friedhöfe usw. Besucherstarke Einrichtungen im Umfeld einer Haltestelle erhöhen im Regelfall die Nutzung und somit die Bedeutung einer Haltestelle. Bei bestimmten Einrichtungen ist ein barrierefreier Ausbau sinnvoll.

Haltestellenkategorien

Als Ergebnis der zuvor beschriebenen Bewertungen einer Haltestelle wird diese in eine von vier Kategorien eingeordnet. Die Entscheidung über die Zuordnung zu einer bestimmten Kategorie folgt dem in Abbildung 37 dargestellten Ablauf. Ergibt sich bei der Prüfung einzelner Kriterien, dass eine eindeutige Zuordnung in eine Kategorie (vgl. Tabelle 42) nicht möglich ist, erfolgt eine Abwägung unter Berücksichtigung von Lage und Netzhierarchie.

Haltestellenpriorisierung

Auf Grundlage der Haltestellenkategorisierung wurde eine Priorisierung bezüglich des erforderlichen barrierefreien Ausbaus, inklusive eines groben Zeitplans, festgelegt. Auf Grundlage der Kategorisierung erfolgte die Priorisierung in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden. Da Anträge für Fördermittel i.d.R. ein Jahr vor Baubeginn eingereicht werden müssen, ist hier frühzeitig ein intensiver Austausch mit allen Gemeinden bzw. den Straßenbaulastträgern notwendig. Im Kreis Bergstraße ist der ÖPNV-Aufgabenträger (Kreis) nicht identisch mit dem Straßenbaulastträger (Kommunen). Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV sind daher in

Haltestellen-kategorien	Handlungsbedarf
A	Ausbau zwingend erforderlich
B	Ausbau notwendig
C	Ausbau nachrangig
D	Kein Ausbau

Tabelle 42: Klassifizierung des Handlungsbedarfs zum barrierefreien Ausbau einer Haltestelle.

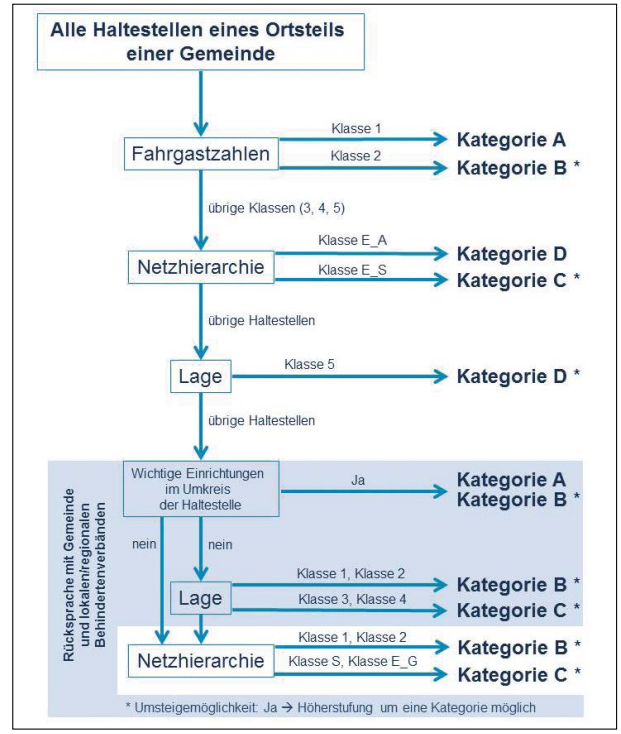


Abbildung 37: Schema zur Kategorisierung einer Haltstelle auf Basis der Bewertungskriterien (Quelle: VRN GmbH)

hohem Maße von der finanziellen Lage und der Bereitschaft zur Umsetzung seitens der Beteiligten abhängig, in diesem Fall von den jeweiligen Kommunen. Das Land Hessen hat jedoch ein Förderprogramm aufgelegt, wodurch bis zu 80 Prozent der Baukosten bezuschusst werden (vgl. hierzu die Informationsbroschüre des Landes Hessen zur Gestaltung und Förderung von barrierefreien Bushaltestellen, Anhang 4.F). Weitere Informationen sind unter *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* erhältlich.

Prinzipiell gilt die Frist 1. Januar 2022 zum barrierefreien Ausbau für alle Haltestellen der Kategorien A, B und C. Höchste Priorität sollen jedoch Haltestellen der Kategorie A haben, die aus Sicht des Kreises und VRN bis zum 1. Januar 2022 umgebaut sein sollten. Zur Nutzung von Synergieeffekten sind die Bauarbeiten parallel zu Straßenbaumaßnahmen umzusetzen. Dies gilt in gleicher Weise für Haltestellen der Kategorien B und C. Einschränkend kommt hinzu, dass Haltestellen der Kategorie B und C nur dann ausgebaut werden dürfen, wenn nach Abzug der Finanzmittel für den Ausbau aller Haltestellen der Kategorie A noch Finanzmittel verfügbar sind. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist von einem Ausbau der Haltestellen der Kategorien B und C vorerst abzusehen. So werden einige Haltestellen der Kategorien B und C, aber teilweise auch der Kategorie A, mit der Prioritätsstufe II versehen, wenn diese trotz nachweislich verstärkter Bemühungen aufgrund personeller und finanzieller oder fachlicher Gründe bis 2022 nicht ausgebaut werden können. Bei Haltestellen dieser Prioritätsstufe ist ein barrierefreier Ausbau bis 2025 anzustreben. In Prioritätsstufe III befinden sich weitere Haltestellen der Kategorien B und C, die trotz nachweislich verstärkter Bemühungen aufgrund personeller und finanzieller oder fachlicher Gründe nicht kurz- und mittelfristig ausgebaut werden können. Weiterhin sind Haltestellen, die als „weitgehend barrierefrei" eingestuft sind (Borde von mind. 16 cm, Umsetzung der Förderrichtlinien des Landes Hessen bis einschließlich 2015), in der Prioritätsstufe III aufgeführt, da auch diese abhängig ihrer Kategorisierung vollständig barrierefrei ausgebaut werden sollen.

Existieren in einem Ortsteil mehrere Haltestellen der gleichen Kategorie (z.B. C), so sind die zentral gelegenen Haltestellen oder Haltstellen mit wichtigen Einrichtungen höher einzustufen als andere.

Wichtig ist, dass Haltestellen nicht isoliert von Ihrer Umgebung betrachtet werden dürfen. Eine barrierefreie Haltestelle setzt ein barrierefrei zugängliches Haltestellenumfeld voraus, damit Betroffene sie überhaupt erreichen können.

Die Priorisierung erfolgt in den in Tabelle 43 dargestellten fünf Stufen.

Prioritäts-stufe	Priorität
0	Kein Handeln erforderlich, Haltestelle bereits (weitgehend) barrierefrei ausgebaut oder Umbau bereits geplant
I	Zwingender Ausbau der Haltestelle bis 2022
II	Notwendiger Ausbau der Haltestelle bis 2025
III	Nachrangiger Ausbau der Haltestelle (mittel- bis langfristig)
IV	Kein Handeln erforderlich, Ausnahmetatbestand nach §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG. Ein barrierefreier Ausbau ist nicht vorgesehen. Dies ist zu begründen (vgl. Kapitel 4.4.4).

Tabelle 43: Prioritätsstufen des Haltestellenausbaukonzepts

Eine detaillierte Auflistung jeder einzelnen Haltestellenposition im Kreis Bergstraße hinsichtlich ihrer Kategorisierung und Priorisierung zum barrierefreien Ausbau ist in Anhang 4.E zu finden. Die Baukosten für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind von den jeweiligen Kommunen selbst zu tragen (Kostenträger sind die Straßenbaulastträger).

4.4.2 Barrierefreie Fahrgastinformation

An ausgewählten Haltestellen ist die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) mit einer Sprachausgabefunktion ausgestattet. Die Nachrüstung weiterer DFI ist prinzipiell möglich.

Die VRN-Homepage bietet eine Fahrplanauskunft für sehbehinderte Menschen an. Dort werden die gewünschten Informationen akustisch wiedergegeben.

4.4.3 Barrierefreie Netzgestaltung

Für den Kreis Bergstraße ist es wichtig, möglichst allen Bevölkerungsgruppen eine angemessene Mobilität im Raum zu gewährleisten, um eine ausreichende gesellschaftliche Teilhabe zu sichern – unabhängig vom Wohnstandort innerhalb des Kreises (räumliche Barrierefreiheit). Hierzu wurde im Nahverkehrsplan eine umfangreiche Untersuchung von möglichen Verbesserungspotenzialen in einer Potenzialanalyse durchgeführt (vgl. Kapitel 3.4) und mit der Einführung der neuen Netzkategorie „Grundnetz Region" sowie der Erweiterung des Angebotsumfangs des „Ergänzungsnetzes Grundversorgung" hohe Standards an eine ausreichende Daseinsvorsorge formuliert:

- Unabhängig vom Potenzial, das auf einer Relation erreichbar ist, soll jeder Ort mit über 600 Einwohnern Bestandteil des „Grundnetzes Region" werden (vgl. Kapitel 3.2.2). Dadurch wird auch außerhalb des Schülerverkehrs montags bis freitags eine feste Bedienung gewährleistet sowie für eine erweiterte Bedienung an Wochenenden in Rufbedienung gesorgt, um auch in kleineren Orten eine Grundmobilität an jedem Wochentag zu gewährleisten. Diese auf die Daseinsvorsorge-Funktion bezogenen Maßnahmen sind im Anhang 4.A. mitenthalten und mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf" gekennzeichnet.

- Auf Achsen, die kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung gemäß „Grundnetz Region", jedoch geringere Nachfragepotenziale aufweisen, sollen geeignete Bedienformen zum Einsatz kommen, um die ermittelte potenzielle Nachfrage ökologisch und ökonomisch angemessen zu bedienen. Über die Notwendigkeit solcher Verbindungen, die aus Vorschlägen aus der ersten Beteiligungsstufe (vgl. Kapitel 3.3.1) heraus untersucht wurden, erfolgte in Übereinstimmung mit den in Kapitel 3.2 formulierten Anforderungen eine begründete Einzelfallentscheidung, die in den Anhängen 3.B, 3.C und 3.D dokumentiert ist.

4.4.4 Benennung und Begründung von Ausnahmen gemäß §8 Abs. 3 PBefG

Ausnahmen von vollständig barrierefreiem Haltestellenausbau

Zu den Ausnahmetatbeständen zum vollständig barrierefreien Ausbau von Haltestellen zählen Haltestellen, die ausschließlich durch Linien der Netzkategorie „Ergänzungsnetz Ausbildung" (vgl. Tabelle 40) bedient werden sowie Haltestellen deren Bewertungskriterium der Lage im Ort der Klasse 5 (vgl. Tabelle 39) entsprechen. Ein barrierefreier Ausbau von Haltestellen, die nur zu Schulzeiten und von Linien mit Schwerpunkt der Schülerbeförderung bedient werden, ist aus finanziellen Gründen nicht möglich.

Ebenso können bauliche und/oder topographische Gründe gegeben sein, weshalb auf die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit an einer Haltestelle verzichtet werden muss. Hierzu zählen beispielsweise Haltestellen in engen Straßen, die vom Querschnitt her keinen barrierefreien Ausbau gemäß den Richtlinien oder keine barrierefreie Zuwegung zulassen, oder auch Haltestellen an Hangstraßen, die eine Neigung von mehr als 6 % aufweisen. Diese Haltestellen sind unabhängig von ihrem jeweiligen Kategorisierungsergebnis hinsichtlich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit in die Kategorie D („Kein Ausbau") einzugruppieren.

Sollte ein langfristiger Bestand der Haltestelle, z.B. wegen einer absehbaren Neukonzeption des Liniennetzes, nicht gewährleistet sein, kann ebenfalls mit entsprechender Begründung von einem barrierefreien Ausbau abgesehen werden. Eine Bewertung jeder Haltestellenposition im Kreis Bergstraße hinsichtlich der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit ist im Anhang 4.E dargestellt.

Ausnahmen von vollständig barrierefreier Fahrgastinformation

Eine vollständig barrierefreie Fahrgastinformation (FGI) kann nur erreicht werden, sofern sämtliche in Kapitel 4.7 beschriebenen Voraussetzungen für alle Haltestellenpositionen und Fahrzeuge erfüllt würden.

Die abhängig von der Haltestellenkategorie (vgl. Tabelle 42) im Kapitel 3.2.4 festgelegten Haltestellenstandards definieren die Zielvorstellung zur Gestaltung der Fahrgastinformation an allen im Anhang 4.E dargestellten Haltestellenpositionen. Demzufolge ist es aus baulichen und finanziellen Gründen nicht an jeder Haltestellenposition möglich, sämtliche für eine vollständig barrierefreie Fahrgastinformation erforderlichen Einrichtungen herzustellen. Daher müssen an allen Haltestellenpositionen der Kategorie A die in den Kapiteln 4.4.2 und 4.7.4 benannten Voraussetzungen für eine barrierefreie FGI erfüllt sein.

Die im Kreis Bergstraße eingesetzten Fahrzeuge im Omnibuslinienverkehr erfüllen schon heute die gängigen Standards einer barrierefreien Fahrgastinformation (vgl. Kapitel 4.4.2). Ausnahmen bestehen bei den Fahrzeugen, die ausschließlich im Ausbildungsverkehr eingesetzt werden (in Fahrplantabellen mit der Bemerkung „Verkehrt nur an Schultagen" gekennzeichnet), sogenannte „B-Fahrzeuge". Nur in diesen B-Fahrzeugen kann aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen auf eine barrierefreie Fahrgastinformation verzichtet werden.

Ausnahmen von vollständig barrierefreier Netzgestaltung

Die im Kapitel 4.1, 4.2 und 4.3 beschriebenen Maßnahmen zur künftigen Angebotskonzeption enthalten die Zielvorstellungen des Kreises Bergstraße zur Schaffung einer räumlichen Barrierefreiheit. Bei den dort nicht erwähnten Relationen wurde aufgrund der im Einführungstext zu Kapitel 4 genannten vier Gründe kein Handlungsbedarf festgestellt. Ergänzend hierzu wurde jede Ausnahme (verworfener Maßnahmenvorschlag) in den Anhängen 3.B, 3.C und 3.D dokumentiert und die Gründe für dessen Nichtumsetzung ausgeführt.

4.5 Ergänzende Mobilitätsangebote

Der ÖPNV ist das Rückgrat für eine funktionierende öffentliche Mobilität. Er ist darauf ausgerichtet, die Massenmobilität abzudecken und die Daseinsvorsorge zu gewährleisten. Ergänzende Mobilitätsangebote bieten die Möglichkeit, den öffentlichen Verkehr individueller zu gestalten und die Bedürfnisse und Anforderungen Einzelner zu befriedigen, die nicht durch Busse und Bahnen abgedeckt werden können.

Der Wandel des Mobilitätsverhaltens ist der Motor für den Ausbau ergänzender Mobilitätsangebote und wird gleichzeitig von diesem initialisiert. Der Anteil der Menschen, die sich multimodal – mit einem geeigneten Verkehrsmittel je Reiseroute - oder sogar intermodal – eine Strecke mit verschiedenen Verkehrsmitteln – fortbewegen, wächst stetig. Im Zuge dessen haben unterschiedliche Akteure in den vergangenen Jahren verschiedene, ergänzende Mobilitätsangebote entwickelt. Carsharing bezeichnet die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen, die von einem Anbieter gehalten werden und nach Abschluss eines Rahmenvertrags von Kunden selbstständig genutzt werden können. Carsharing bietet Nutzern die Möglichkeit, Ziele zu erreichen, die nicht vom ÖPNV angefahren werden, auch in Schwachzeiten flexibel mobil zu sein und Gepäck zu transportieren. Im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar hat sich außerdem das Fahrradvermietsystem VRNnextbike etabliert. Die jüngste Neuerung stellen die E-Tretroller dar, die bislang in den Städten Heidelberg, Ludwigshafen und Mannheim aufgestellt wurden. Weitere klassische Mobilitätsangebote wie z.B. Fahrgemeinschaften können durch das Internet und neue Medien leichter organisiert werden und ebenfalls einen Beitrag zur individuellen, öffentlichen Mobilität leisten.

Eine besondere Herausforderung besteht in der sinnvollen Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote miteinander. Die Digitalisierung spielt dabei eine entscheidende Rolle. In der Fahrplanauskunft des VRN werden bereits heute neben ÖPNV-Verbindungen auch Alternativen mit komplementären Mobilitätsangeboten angeboten. In der interaktiven Karte können sich Nutzer Fahrradvermietstationen sowie Park and Ride Plätze anzeigen lassen. Die geplante weitere Vernetzung und tiefere Integration der Angebote auf einer Mobilitätsplattform unterstreicht den Anspruch des VRN, sich vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund zu entwickeln.

Die multimodale Vernetzung mit einem gut ausgebauten ÖPNV als Rückgrat ist sowohl für den urbanen als auch für den ländlichen Raum sinnvoll. Durch die Schaffung attraktiver Angebote, mit denen auch die letzte Meile bewältigt werden kann, kann ein Beitrag zur Verkehrsverlagerung geleistet werden. Denn auch in Räumen mit geringer Nachfrage und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels bietet die Verknüpfung vorhandener Angebote Chancen, ein grundlegendes und nutzbares Mobilitätsangebot zu schaffen.

4.5.1 Fahrradvermietsystem

Neben den bereits bestehenden Fahrradvermietstationen in den in Kapitel 1.4.9 genannten Städten, ist ein weiterer Ausbau des Angebots denkbar. Weitere VRNnextbike-Standorte könnten z.B. in Lorsch und Viernheim realisiert werden. Für die Umsetzung dieser Empfehlungen sind die Kommunen bzw. Unternehmen in Zusammenarbeit mit dem VRN zuständig.

4.5.2 Carsharing

Im Gebiet des VRN sind im Bereich stationäres Carsharing mit Stadtmobil, DB Flinkster und der GGEW AG derzeit drei Anbieter mit unterschiedlicher Zielrichtung aktiv. DB Flinkster konzentriert sich mit seinem Angebot auf die größeren SPNV-Stationen, um dort dem Kunden einen PKW für den Anschluss an eine Zugreise anbieten zu können. Im Kreis Bergstraße betreibt DB Flinkster aktuell keine Stationen. Bei Stadtmobil steht der regionale Aspekt im Vordergrund. Aktuell finden sich im Kreis Bergstraße Stadtmobil-Standorte in Viernheim (11 Stationen) und Lampertheim (1 Station). Die GGEW AG bietet darüber hinaus in Lorsch, Bensheim und Zwingenberg an verschiedenen Standorten Carsharing mit Elektrofahrzeugen an.

Gemeinsam mit den vorhandenen Carsharing-Anbietern ist zu prüfen, ob im Kreis Bergstraße weitere Standorte eingerichtet werden können. In Teilregionen, in denen eine Ausweitung aus wirtschaftlichen Gründen durch kommerzielle Anbieter nicht realisiert werden kann, sind die Möglichkeiten eines kommunal getragenen Carsharings zu prüfen. Außerdem kann die Einbeziehung von Carsharing-Fahrzeugen in Dienstwagenflotten von Kommunen und Unternehmen zur Wirtschaftlichkeit des Angebots beitragen. Ebenso kann Carsharing im Rahmen einer ersten Stufe über vorhandene, zu bestimmten Zeiten wie abends oder am Wochenende nicht gebrauchte Dienstfahrzeuge der öffentlichen Verwaltung angeboten werden. Auch Lösungen über Autohersteller und ihre Autohäuser sind möglich. Im Kreis Bergstraße bestehende Initiativen für privates Carsharing (z. B. autonetzer.de), sind in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren.

4.5.3 Mitfahrzentralen (Ridesharing)

Mitfahrzentralen (Ridesharing) bezeichnen öffentlich zugängliche, nicht gewerbsmäßige Mitnahmesysteme, bei denen die Mitnahme von Personen in Privatfahrzeugen bei ohnehin stattfindenden Fahrten gegen einen kleinen Kostenbeitrag i.d.R. über internetbasierte Plattformen organisiert wird. Gerade im ländlichen, dünn besiedelten Raum bieten sich hierdurch neue Ansätze für den Erhalt oder die Verbesserung der Daseinsvorsorge. Entsprechende Angebote (z. B. Pendlerportal Kreis Bergstraße) sind daher in die Angebote des Mobilitätsverbundes hinsichtlich Information und Kooperation zu integrieren. Gleichzeitig müssen bei den einzugehenden Kooperationen auch die Angebote des ÖPNV als Fahrtalternative in die Mitfahrsysteme einbezogen werden.

Regionale Mitfahrzentralen im Raum Bergstraße werden derzeit nicht angeboten.

4.5.4 Ridepooling / On-Demand-Verkehre

Der klassische ÖPNV ist gekennzeichnet durch die Bündelung von Fahrten auf Grundlage von vorab festgelegten Linienverkehren. Die Fahrgäste müssen sich zu einer festen Abfahrtszeit an der Haltestelle einfinden und werden dann über den Linienweg zu ihrem Ziel gebracht. Ein solches Angebot stößt jedoch in Zeiten und Räumen geringer Nachfrage an seine wirtschaftlichen Grenzen. Vor diesem Hintergrund haben sich seit langem entsprechende Ruftaxi- und Rufbusangebote als sogenannte bedarfsorientierte bzw. nachfragegesteuerten Angebote etabliert. Auch diese Angebote basieren als Linienverkehr auf zuvor festgelegten Fahrplänen und Haltestellen. Die Fahrten finden jedoch nur auf vorherige Bestellung zwischen den Start- und Zielhaltestellen der Fahrgäste statt. Bei starker Bündelung und damit einhergehender Erschließungsfunktion der Linie sowie mit jedem Umstieg innerhalb des hierarchisch gegliederten Systems wird die Wegekette in Sachen Schnelligkeit und Bequemlichkeit gegenüber dem Auto unattraktiver. Besonders die Überbrückung der ersten und letzten Meile ist eine große Herausforderung zur Nutzung des ÖPNVs. Gerade in diesem Bereich werden neue On-Demand-Mobilitätskonzepte getestet. On-Demand-Ridepooling oder On-Demand-Service sind nur einige Begriffe, die für diese neuartigen Mobilitätskonzepte stehen. Das Grundkonzept dieser On-Demand-Angebote beruht auf festgelegten Bedienungsgebieten ohne Fahrplan mit einer Haltestellen- und/oder Haustürbedienung. Die Buchung einer Fahrt muss vom Fahrgast über die Anbieter-App vorgenommen werden. Dabei handelt es sich um eine Just-in-Time-Buchung, das heißt, der Fahrgast bestellt sich spontan für den jetzigen Zeitpunkt eine Fahrt. Bei erfolgreicher Buchung kann er die Anfahrt des zugeteilten Fahrzeugs in Echtzeit über die Kunden-App verfolgen. Die Fahrtdisposition erfolgt automatisiert nach einem festgelegten Algorithmus mit dem Ziel, ähnliche Fahrtwünsche zu bündeln (Pooling) und ein optimiertes Routing zu gewährleisten. So kann es sein, dass ein Kunde auf seiner Fahrt zu seinem Ziel noch andere Mitfahrer hat und diese nach und nach an ihren jeweils gewünschten Zielorten abgesetzt werden. Eine Bündelung erfolgt nun also individuell nach den Wünschen des Kunden im Fahrzeug selber. Für den Kunden ergeben sich im Rahmen des On-Demand-Bediengebietes weniger Umstiege aber ggf. etwas längere Fahrzeiten. Herzstück dieses Angebotes sind Algorithmen, die die Fahrtwünsche sinnvoll bündeln. Dabei sind Faktoren wie Fahrtdauer, Wartezeit bis zum Eintreffen des Fahrzeuges, zumutbare (zeitliche) Umwege und Routingempfehlungen für den Fahrer wichtige Komponenten. Die Leistung der neuen Anbieter erstreckt sich von der Softwarebereitstellung teilweise bis hin zur eigenständigen Durchführung der Fahrten mit eigenen Fahrern und Fahrzeugen. Für die Beförderung werden PKW, häufig Vans, mit bis zu sechs Fahrgastsitzplätzen genutzt.

Die neuen On-Demand-Angebote müssen in das bestehende ÖPNV-Angebot integriert werden. Nur so kann der ÖPNV-Aufgabenträger seinen gesetzlich verankerten Pflichten zur Daseinsvorsorge und Gestaltung des ÖPNV nachkommen. Im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar sind solche Angebote daher Gegenstand der Satzung über den einheitlichen Verbundtarif, wodurch ein ordnungsrechtlicher Rahmen vorgegeben wird.

Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen Möglichkeiten für die Umsetzung von On-Demand-Verkehren geprüft werden. Hierbei sind die unterschiedlichen Strukturen des Verkehrsgebietes zu berücksichtigen. On-Demand-Verkehre im engeren Sinne scheinen im Wesentlichen nur eine Option zur Ergänzung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebotes für die Städte Bensheim, Heppenheim, Lampertheim und Viernheim darzustellen. Im übrigen Kreisgebiet erscheint auf Grund der Nachfrage- und Kostenstruktur eine Weiterentwicklung des Ruftaxiangebotes sinnvoller zu sein. Hierbei sind Möglichkeiten der Flexibilisierung hinsichtlich Fahrplan und Haltestellen zu prüfen sowie die Möglichkeiten zur Digitalisierung im Hinblick auf die Disposition und Buchung der Fahrten zu nutzen.

In Rahmen eines Pilotprojektes soll in Wald-Michelbach ein flexibles Ruftaxisystem getestet werden. Das Angebot soll hierbei fahrplanlos verkehren und eine hohe Anzahl an Haltestellen aufweisen. Die Buchung und Fahrdisposition soll über das beim VRN vorhandene System „AnSaT“ erfolgen. Hierbei sind sowohl telefonische Buchungen als auch online-Buchungen über die Fahrplanauskunft des VRN oder die myVRN-App möglich. Bei einem entsprechenden Erfolg des Pilotprojektes wäre auch eine Umsetzung vergleichba-

rer Angebote in weiteren Gemeinden vorstellbar. Die zeitliche und räumliche Flexibilisierung der Ruftaxiverkehre hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten des Bedienungsgebietes ab. Es ist daher davon auszugehen, dass es auch weiterhin linien- und fahrplangebundene Angebote geben wird. Dennoch können auch hier die Möglichkeiten der Digitalisierung des Buchungsprozesses attraktivitätssteigernd genutzt werden. Es ist daher zu prüfen wie eine flächendeckende Integration der bedarfsorientierten Angebote im Kreis Bergstraße in das beim VRN vorhandene Buchungssystem „AnSaT" ermöglicht werden kann.

4.6 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement hat sich in den vergangenen Jahren als wichtige Säule der Verkehrsplanung etabliert. Es bezeichnet die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus[18].

Um die Einstellung der Menschen langfristig zugunsten des ÖPNV und weiterer umweltverträglicher Mobilitätsarten zu verändern, konzentriert sich das Mobilitätsmanagement auf „weiche" Maßnahmen. Insbesondere Beratungsangebote (z. B. in Mobilitätszentralen oder über Informationsplattformen im Internet) stehen dabei im Vordergrund, um Alternativen zum privaten Pkw aufzuzeigen.

Die Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen als Daueraufgabe verstanden werden, die durch Kontinuität, Interdisziplinarität, frühzeitige Beteiligungsverfahren und politisches Marketing zum Erfolg führen. Den Gebietskörperschaften kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, im Rahmen eines Mobilitätskonzepts lokale Akteure zu motivieren und zusammen mit Partnern attraktive Alternativen zur Autonutzung zu entwickeln.

Zu den positiven ökologischen Auswirkungen des Mobilitätsmanagements, nämlich Verringerungen von Emissionen, CO_2-Ausstoß und Ressourcenverbrauch kommt ein ökonomischer Vorteil: Die „weichen" Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind schneller und kostengünstiger umzusetzen als „harte" Vorhaben wie beispielsweise der Um- und Ausbau von Infrastruktur. Das im Kapitel 4.6.1. näher vorgestellte kommunale Mobilitätsmanagement bildet dabei den Rahmen für die weiteren Handlungsfelder.

4.6.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Städten und Gemeinden anzustoßen. Durch die Kooperation verschiedener Fachbereiche sollen Synergien generiert werden, wodurch eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität in der gesam-



Abbildung 38: Struktur eines kommunalen Mobilitätsmanagements (Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH)

[18] Siehe FGSV, Empfehlungen für das Mobilitätsmanagement, 2018

ten Verwaltung erreicht wird. Dabei muss Kommunales Mobilitätsmanagement nicht alles neu erfinden, sondern kann insbesondere durch die Vernetzung vorhandenen Wissens einen Mehrwert generieren (vgl. Abbildung 38).

Verschiedene Lösungsansätze sollen beim Kommunalen Mobilitätsmanagement zu einem Gesamtkonzept verbunden werden, in dem gemeinsame Ziele definiert und Maßnahmen realisiert werden. Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Bau- und Planung sowie der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit greifen ineinander. Verschiedene Akteure wie Verkehrsunternehmen, Interessensverbände und BürgerInnen werden frühzeitig in die Planungen eingebunden.

Konkrete Maßnahmen des Kommunalen Mobilitätsmanagements können die Bestellung oder Organisation zusätzlicher ÖV-Angebote (z.B. Shuttle-Bus zum Fürstenlager in Bensheim), die Förderung von Car- und Bikesharing-Angeboten, die Unterstützung von Fahrgemeinschaften oder das örtliche Parkraummanagement umfassen. Die Maßnahmen sollen mit Hilfe von Aktionen und Kampagnen kommuniziert werden. Einzelne Zielgruppen können durch besondere Informationen oder speziell auf sie ausgerichtete Angebote besonders in den Fokus gerückt werden. Der Kreis Bergstraße und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar beraten, begleiten und koordinieren die einzelnen Maßnahmen.

Einen wesentlichen Baustein des Kommunalen Mobilitätsmanagements stellen Mobilitätszentralen dar, die als Anlaufstellen für alle Fragen rund um den ÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote fungieren. Neben dem Kerngeschäft mit Information und Beratung zu Fahrplänen, Anschlüssen und Tarifen sowie dem Fahrkartenverkauf gehört zum weiteren Aufgabenspektrum:

- die Beratung zu komplementären Mobilitätsangeboten (z.B. VRNnextbike, Stadtmobil),
- Fahrgastservices, wie Erstattungen, Fundsachen, Auskünfte sowie
- Broschüren zu regionalen, touristischen Zielen und Veranstaltungen.

Zur Koordinierung bestehender Maßnahmen und der Verankerung und Weiterentwicklung des kommunalen Mobilitätsmanagements im Kreis Bergstraße soll dezernatsübergreifend ein Handlungsrahmen erarbeitet werden, in dem die Ziele, Aufgaben sowie Arbeits- und Organisationsstrukturen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung festgeschrieben werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.22).

Mögliche Handlungsfelder im kommunalen Mobilitätsmanagement, differenziert nach Konzepten für verschiedene Zielgruppen, sind in Abbildung 39 dargestellt.

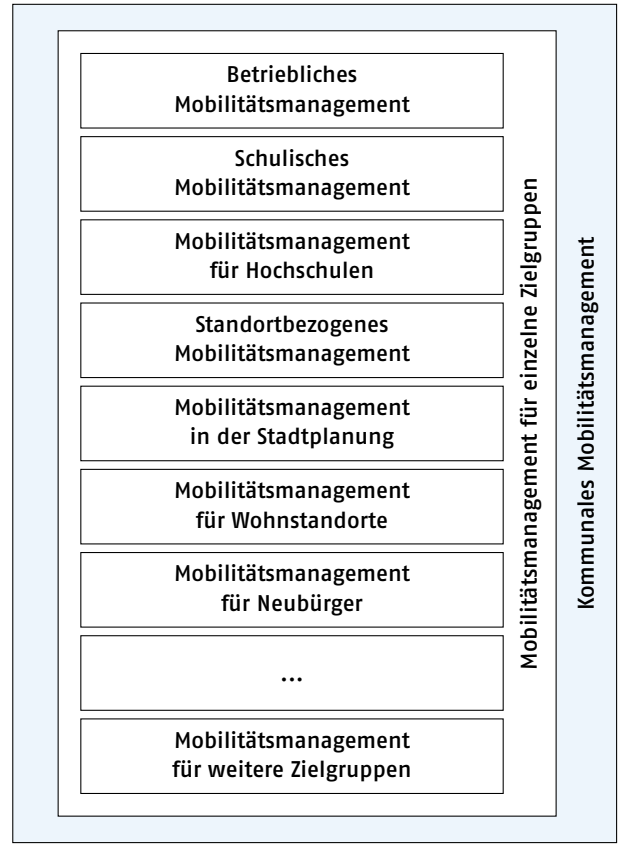


Abbildung 39: Kommunales Mobilitätsmanagement differenziert nach Konzepten für verschiedene Zielgruppen (Quelle: FGSV (2018): Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): EAM – Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement. Köln 2018 (FGSV 167). S. 11)

4.6.2 Schulisches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des schulischen Mobilitätsmanagements werden Maßnahmen und Strategien entwickelt, wie der Verkehr von und zu Schulen sicherer und nachhaltiger gestaltet werden kann und Kinder lernen, selbstständig mobil zu sein. Der VRN hält hierfür altersgruppenspezifische Angebote wie Unterrichtsmaterialien bereit und unterstützt die Ausbildung von Schulwegbegleitern. Weitere Maßnahmen sind in Kooperation mit dem Kreis Bergstraße geplant. Mit dem MAXX-Ticket des VRN und dem Schülerticket Hessen haben die Schüler des Kreises Bergstraße außerdem die Wahlmöglichkeit zwischen zwei attraktiven Fahrkartenangeboten.

4.6.3 Mobilitätsmanagement für Senioren

Diesem Personenkreis soll es möglich sein, selbstständig und selbstbestimmt am öffentlichen Verkehr teilzunehmen. Mithilfe angepasster Informations- und Schulungsangebote insbesondere zu Tarif, Fahrkartensortiment und -kauf, Fahrplanlesen, Sicherheit an der Haltestelle und im Fahrzeug sowie bequemem Umsteigen können Nutzungshemmnisse abgebaut werden. Der ÖPNV lässt sich so als ein sicheres Element der Grundmobilität vermitteln.

4.6.4 Mobilitätsmanagement für Neubürger

Neubürger sollen nicht nur über das örtliche Verkehrsangebot informiert, sondern vielmehr motiviert werden, dieses häufig zu nutzen. Hier kann bspw. ein „Willkommenspaket" angeboten werden, das neben entsprechenden Informationen zum neuen Wohnort und der Umgebung auch stets begleitende Informationen enthält, wie diese mit dem ÖPNV zu erreichen sind. Ein weiterer Nutzungsanreiz kann durch ein beigelegtes „Entdecker-Ticket" erreicht werden.

4.6.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement stehen die Mobilitätsbedürfnisse eines Unternehmens und seiner 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. Analog zu den beschriebenen Vorzügen des Kommunalen Mobilitätsmanagements lassen sich die Belange des Umweltschutzes mit ökonomischen Zielen der Unternehmen, nämlich einer Kostenreduktion bei dienstlichen Fahrten sowie einer Erhöhung der Mitarbeitergesundheit und -zufriedenheit verbinden.

Ein Handlungsfeld ist das Dienstreisemanagement. Bei den Unternehmen soll ein Bewusstsein für alternative Mobilitätsoptionen auf Dienstreisen zum PKW geschaffen werden. So können je nach Unternehmens- und Zielstandort der ÖV oder Diensträder bzw. deren Kombination genutzt werden.

Neben der dienstlichen Mobilität liegt ein weiterer Fokus auf der Mitarbeitermobilität, also dem Weg, den die Mitarbeiter täglich zwischen ihrem Wohn- und Arbeitsort zurücklegen. Hier sollen die jeweiligen Pendlerströme analysiert werden, um Alternativen zur PKW-Nutzung aufzuzeigen. Dabei soll geprüft werden, ob eine nachfrageorientierte Ausweitung des ÖPNV-Angebotes (z.B. zu Schichtwechselzeiten) notwendig und möglich ist. Die Möglichkeiten zur Einführung von Job-Tickets können mit den jeweiligen Unternehmen erörtert werden. Gerade in sogenannten „Umbruchsituationen" wird das Betriebliche Mobilitätsmanagement für die Unternehmensseite interessant: Gründe können eine Firmenerweiterung, Parkdruck oder eine nicht mehr ausreichende Anzahl von Parkplätzen, eine allgemeine Kostenreduzierung oder auch eine veränderte strategische Ausrichtung der Firma sein. Zahlreiche Maßnahmen wie bspw. eine verbesserte Anbindung an den ÖPNV bzw. an das Radwegenetz oder die Einrichtung von Mitfahrerbörsen bilden attraktive Lösungsansätze.

Mit dem Beratungsprogramm „südhessen effizient mobil" berät und unterstützt die ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) in Kooperation mit dem Kreis Bergstraße, dem VRN und der Industrie- und Handelskammer (IHK) Darmstadt Rhein Main Neckar Unternehmen, öffentliche Arbeitgeber und Hochschulen im Kreis Bergstraße bei der Förderung nachhaltiger Mobilität. Das Programm setzt sich aus zwei Teilen zusammen: der Erstellung und Umsetzung eines individuellen Mobilitätskonzeptes und einem begleitenden Workshop. Beides ist kostenlos für die teilnehmenden Institutionen. Zurzeit wird das Beratungsprogramm mit den Firmen Smurfit Kappa in Heppenheim, GGEW AG und TE Connectivity, beide in Bensheim, sowie der Kreisverwaltung in Heppenheim und der Stadtverwaltung Viernheim vorbereitet. Das Programm steht auch weiteren Interessenten offen.

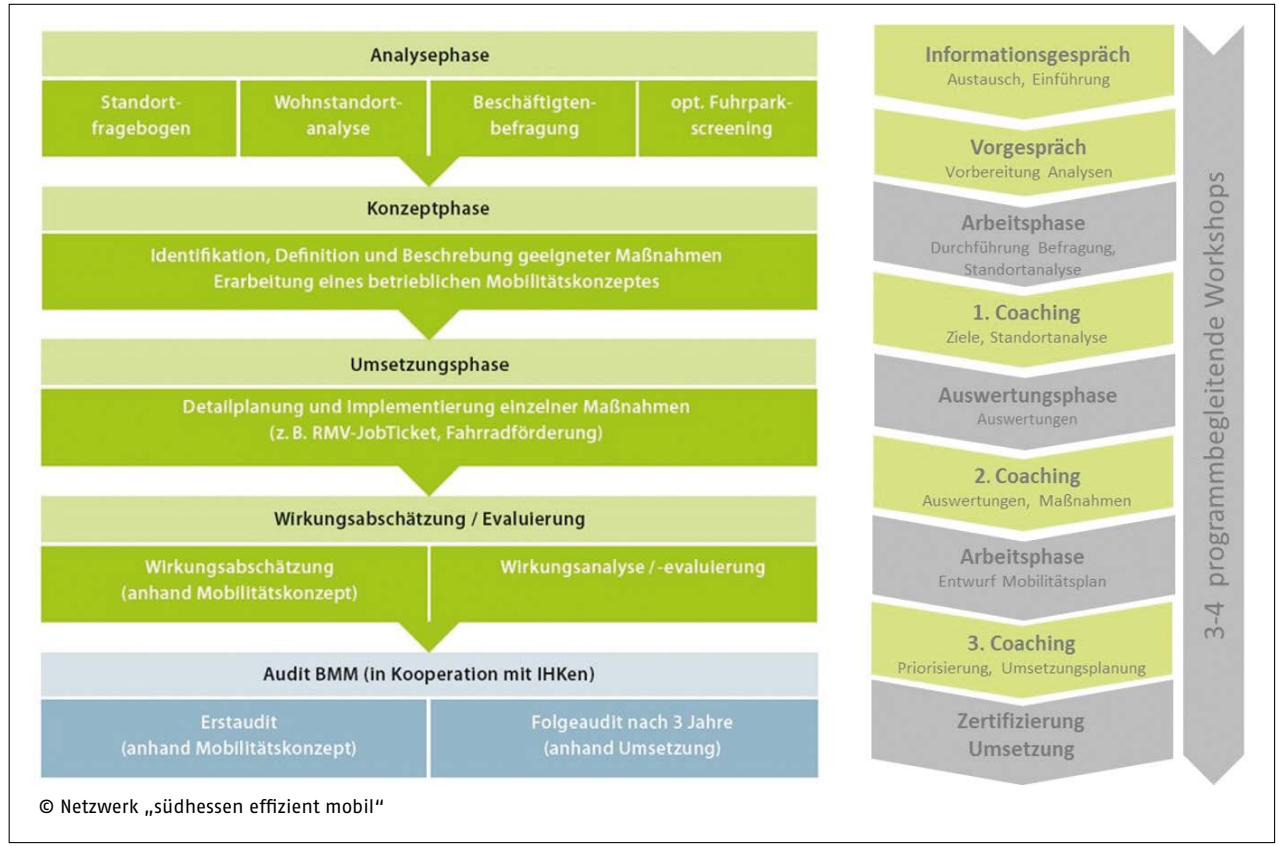
Dabei werden in der Regel die in Abbildung 40 dargestellten Schritte durchgeführt:

Während Analysen und Datensammlungen von externen Dienstleistern ausgeführt werden können, müssen Umbaumaßnahmen auf dem Betriebsgelände, wie die Umgestaltung von Wegen, Parkflächen oder die Einrichtung von Duschräumen, von den jeweiligen Betrieben übernommen werden. Für Vorhaben, die den Arbeitsweg betreffen, sind die Kommunen einzubeziehen. Werden Anpassungen im ÖPNV-Angebot vorgeschlagen, sind der Kreis und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar einzubeziehen. Gleiches gilt für tarifliche Aspekte wie beispielsweise eine Einführung des Job-Tickets.

4.7 Fahrgastinformation

4.7.1 Handlungsgrundsätze, Vorgaben und Ziele

Eine zeitgemäße Fahrgastinformation hat eine hohe Relevanz. Insbesondere Neu- und Gelegenheitskunden können durch eine gute Kommunikation des Verkehrsangebotes zu einer weiteren ÖPNV-Nutzung animiert werden. Mit den Informationsangeboten für Nutzer des MIV, zu deren Standardausrüstung mittlerweile Navigationsgeräte mit aktuellen Routenempfehlungen gehören, kann durch ein ebenso umfangreiches wie einfach verständliches Informationsangebot für den ÖPNV gleichgezogen werden. Für Stammkunden sollte weiterhin eine aktuelle Fahrgastinformation selbstverständlich sein, insbesondere, wenn Störungen vorliegen oder Umleitungen bestehen.



© Netzwerk „südhessen effizient mobil“

Abbildung 40: Für die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durchzuführenden Schritte (Quelle: ivm GmbH)

Ein Hinderungsgrund für potenzielle Nutzer des ÖPNV sind häufig fehlende Informationen bezüglich der Linienwege, der Fahrpläne und der Tarife. Dies liegt zum einen an der mangelnden Erfahrung (Routine) bisheriger Nicht- oder Seltennutzer und zum anderen an einer subjektiv durch den ÖPNV-Kunden empfundenen oder objektiv durch die Betreiberseite verursachten unzureichenden Informationslage.

ÖPNV-Kunden möchten zu jeder Zeit und an jedem Ort einfach und zuverlässig informiert werden. Durch eine gute Fahrgastinformation können für den ÖPNV Effizienzsteigerungen und Qualitätsverbesserungen erreicht werden. Es gehört zu einem vorteilhaften Image des ÖPNV, dass dieses Angebot von der Betreiberseite geliefert und dem Fahrgast unkompliziert zur Verfügung gestellt wird.

Diese Feststellungen gelten auch für die Anschlusssicherung. Denn nur wenn die Umstiege schnell, unkompliziert und sicher funktionieren, können Selten- und Gelegenheitsfahrer von einer häufigeren Nutzung überzeugt und Stammkundschaft gehalten werden. Bei Störungen und Verspätungen müssen alternative Verbindungen verständlich und eindeutig kommuniziert werden.

Bei allen Formen statischer und dynamischer Fahrgastinformationen ist zu berücksichtigen, dass das vorhandene ÖPNV-Netz und das Fahrtenangebot für möglichst alle Nutzergruppen verständlich und nachvollziehbar gestaltet sind. Logische Netz- und Angebotsstrukturen sowie übersichtlich gestaltete Fahrpläne sind ebenfalls Bestandteil einer kundenfreundlichen Fahrgastinformation.

4.7.2 Intermodal Transport Control System

Sowohl für die Fahrgastinformation in Echtzeit als auch die Anschlusssicherung wird ein Betriebsleitsystem benötigt. Vormals als „Rechnergestütztes Betriebsleitsystem" bezeichnet, wird mittlerweile vermehrt auf die neuere und erweiterte Form eines „Intermodal Transport Control Systems" (ITCS) gesetzt, für das der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Standardkomponenten und -schnittstellen entwickeln ließ. Mithilfe eines ITCS-Systems werden...

- die Datenkommunikation zwischen den Fahrzeugen und der Betriebsleitstelle gesteuert,
- der gesamte Fahrbetrieb im Bediengebiet überwacht,
- die Echtzeitfahrgastinformationen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen angesteuert,
- Ist-Fahrplandaten für die Anschlusssicherung und Auskünfte gesammelt und
- je nach Umfang der installierten Komponenten automatische Dispositionsanweisungen vorgenommen.

Nur bei größeren Verzögerungen im Betriebsablauf entscheidet der Disponent in der Betriebsleitstelle, ob und inwieweit bspw. Anschlüsse eingehalten werden sollen.

Im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe wurden Anregungen geäußert, die direkt oder indirekt mit dem Vorhandensein eines ITCS zusammenhängen. Da derzeit keine Linie des straßengebundenen ÖPNV im Kreis Bergstraße an ein solches angeschlossen ist, die technischen Grundlagen in allen eingesetzten Bussen jedoch vorhanden sind, wurde der Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an ein ITCS in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen (Maßnahme M.9 in Anhang 4.A).

4.7.3 Fahrgastinformation in Echtzeit

Echtzeiten bzw. Ist-Zeiten über den aktuellen Betriebszustand sind Grundlage sowohl für die Betriebssteuerung als auch für aktuelle Fahrgastinformationen. Insbesondere bei Abweichungen im Betriebsablauf ist die Bereitstellung dynamischer Informationen wichtig, damit Fahrgäste ggf. auf alternative Verbindungen ausweichen und Anschlussbeziehungen gesichert werden können.

Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbünde nutzen umfassende Datenbestände zur Echtzeitinformation der Fahrgäste im schienen- und straßengebundenen ÖPNV sowie für Umsteiger zwischen diesen ÖV-Modi.

Schwerpunkte sowohl für statische als auch dynamische Fahrgastinformationen sind

- die Zugangsstellen (Bahnhaltepunkte, Bushaltestellen),
- die Fahrzeuge,
- Online-Information über internetbasierte Dienste (Fahrplanauskunft auf Internetauftritten, mobile Applikationen).

4.7.4 Fahrgastinformation an Haltestellen

Die Fahrgastinformation an den Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen hat wichtige qualitative Vorteile für den Kunden. Diese erlaubt schnell und unkompliziert vor Ort, die nötigen Informationen zur gewünschten Verbindung zu erhalten. Nach gängigen Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen[19] sollen Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen (DFI-Anzeigen) an den Haltestellen folgende Informationen bereitstellen:

- Ankunfts- und ggf. Abfahrtzeit,
- Linien- und Richtungstext,
- Halteposition des Fahrzeugs,
- Fahrtziel der Linie,
- Linienführung bzw. Zwischenfahrtziele,
- Bemerkungen, Einschränkungen oder Umleitungen,
- Spezialtexte zur Linie oder zur Fahrt.

Hinsichtlich der Fahrgastinformation im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit gilt das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip". Information an den Haltestellen und im Fahrzeug müssen visuell und akustisch dargeboten werden, damit Fahrgäste mit Seh- oder Hörbehinderungen die aktuellen Informationen entweder akustisch oder visuell aufnehmen können.

Neben digital basierten Fahrgastinformationsmedien sind die klassischen Informationswege weiterhin zu berücksichtigen. Nach wie vor unabdingbar und durch § 40 Abs. 4 PBefG sowie § 32 BOKraft vorgegeben ist das Einhalten eines Mindeststandards für statische Fahrgastinformation an Bushaltestellen (Liniennummern, Fahrtziele, Fahrplan). In Vitrinen können weitere statische Fahrgastinformationen veröffentlicht werden, die über die gesetzlich geforderten Mindeststandards hinausreichen (z. B. Liniennetzpläne, Umgebungspläne, Tarifsystem, besondere Angebote).

Die im Kreis Bergstraße anzuwendenden Standards zur Fahrgastinformation an Haltestellen sind im Kapitel 3.2.4 dargestellt. Im Kapitel 4.4.2 wird auf eine barrierefreie Ausgestaltung der Fahrgastinformation eingegangen.

4.7.5 Fahrgastinformation im Fahrzeug

Wie bei der Fahrgastinformation an Haltestellen soll auch bei der Fahrgastinformation im Fahrzeug das Zwei-Sinne-Prinzip zur Anwendung kommen.

In den Fahrzeugen wird dies über verschiedene technische und gestalterische Elemente umgesetzt. Im Fahrgastraum sind an jeder vorhandenen vertikalen Haltestange funktionsfähige, gut erreichbare Haltewunschtasten anzuordnen. Die Farbgestaltung der Haltewunschtasten muss kontrastreich ausgeführt sein, damit diese für sehbehinderte Fahrgäste erkennbar sind. Die Fahrzeuge sind mit einer aus dem gesamten Fahrgastraum einsehbaren Anzeige „Wagen hält" auszustatten. Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich zur Innenbeleuchtung auszuleuchten ohne dabei zu blenden. Im Innenraum sind Sitze, Haltestangen, Einbauten (z.B. Abfallbehälter), Wände und Böden kontrastierend zueinander zu gestalten. Die Information über die nächste Haltestelle erfolgt mittels akustischer Haltestellenansage über Sprachspeicher sowie über optische, digitale Anzeige mindestens der nächsten Haltestelle über ein entsprechendes Display. Bei neueren Fahrzeugen erfolgt dies über einen Bildschirm, bei dem Schriftzüge und Hintergrund sich farblich voneinander abheben müssen. Die Schriftgröße soll dabei eine angemessene Größe aufweisen. Symbole und Piktogramme in den Fahrzeugen sollen einheitlich und leicht verständlich gestaltet sein.

Perspektivisch sollten im Fahrzeug auch visuelle Informationen zu Verspätungen, Anschlussverbindungen, Linienverläufen und besonderen Vorkommnissen an der nächsten Haltestelle mit angegeben werden.

4.8 Weiterentwicklung der Tarifangebote

Der Kreis Bergstraße ist bestrebt für alle Kunden eine möglichst einfache Zugänglichkeit zum ÖPNV zu gewährleisten bzw. ggf. vorhandene Nutzungshürden abzubauen. Kundenseitig gilt im Allgemeinen: Je übersichtlicher und leichter verständlich die Tarifgestaltung ist, umso besser wird das Nutzererlebnis des ÖPNV durch den Kunden bewertet.

Die Analyse der bestehenden Tarifsituation in Kapitel 2.4 zeigt, dass die Vielfalt an Tarifangeboten und fallabhängigen Anwendungsbereichen besonders für Ortsunkundige an einzelnen Stellen verbesserungswürdig ist. Daher formuliert der Kreis Bergstraße die in den nachfolgenden Kapiteln genannten Prüfaufträge zur Weiterentwicklung der Tarifangebote.

[19] Vgl. VDV-Schrift 713, Fahrgastinformation an Haltestellen und Fahrzeugen, 2017, S. 12 f.

4.8.1 Verbundtarife

Aufgrund der besonderen Lage des Kreises Bergstraße im VRN und an der Grenze zum RMV sowie aufgrund der Pendlerverflechtungen in die Regionen Rhein-Neckar und Rhein-Main sind hier besondere Regelungen zur Anerkennung beider Verbundtarife notwendig.

- Die Nutzbarkeit von möglichst allen RMV-Kombitickets im ÖPNV innerhalb des RMV-VRN-Übergangstarifs soll ermöglicht werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.10).

- Gutachterliche Überprüfung der Ausweitung und Optimierung des RMV-VRN-Übergangstarifes für Kunden beider Verkehrsverbünde.

Zur Vereinfachung der Nutzbarkeit des ÖPNV für Gäste der Region wurden erste Überlegungen über die Einführung einer Tourismus-Card für das Gebiet des UNESCO-Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald, der auch Teile des Kreises Bergstraße umfasst, angestellt. Ein solches Angebot nach dem Vorbild der PfalzCard oder des GUTi-/Bayerwald-Tickets soll den Inhabern eine grundsätzlich kostenfreie Nutzung des ÖPNV-Angebots im Gültigkeitsbereich ermöglichen und mithilfe von Kooperationspartnern aus der Region auch Rabatte für touristisch relevante Freizeitziele ermöglichen (Anhang 4.A, Maßnahme M.13).

Um den Service im Falle von Anschlussversäumnissen bzw. hohen Verspätungen zu verbessern sollen Mobilitätsgarantien eingeführt bzw. vorhandene Angebote zugänglicher werden. Die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie soll auf möglichst alle im Kreis Bergstraße gültigen Fahrscheinangebote des VRN ausgeweitet werden (Anhang 4.A, Maßnahme M.16).

4.8.2 Ruftaxi-Tarif

Der Kreis Bergstraße erwägt, das Ruftaxi-Angebot durch günstigere Tarife nutzerfreundlicher zu gestalten. Eine Umsetzung und die dazu notwendigen Schritte, z.B. die Einführung eines einheitlichen Ruftaxi-Tarifs von 1 Euro pro Fahrt mit Kompensation durch den Kreis, werden vom Kreis geprüft (Anhang 4.A, Maßnahme M.14). Dies gilt ebenso für den Vorschlag die Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten Ruftaxis auf die Kreisebene zu verlagern, um daraus Synergien für Kunden und die Angebots- und Tarifgestaltung zu generieren (Anhang 4.A, Maßnahme M.15).

4.8.3 E-Tarif

Seit 2017 können im gesamten Verbundgebiet des VRN und damit auch im Landkreis Bergstraße elektronische Fahrtberechtigungen (eTarif) mittels smartphone-basierter Check-In/Check-Out-Systeme erworben werden. Der Fahrpreis wird nach Beendigung der Fahrt auf der Basis der kilometrischen Entfernung per Luftlinie zwischen Einstiegs- und Ausstieghaltestelle ermittelt. Dieses System soll perspektivisch sowohl technisch als auch in Bezug auf den Kreis der Anwender weiterentwickelt werden.

4.9 Kommunikationsmaßnahmen

Im VRN werden in regelmäßigen Abständen und entsprechend des zur Verfügung stehenden Budgets in der Regel die Tarifprodukte je nach Verfügbarkeit über konventionelle und digitale Werbekanäle verbundweit beworben. Im Rahmen dieser in Form von Werbekampagnen durchgeführten Kommunikationsmaßnahmen ist der Kreis Bergstraße grundsätzlich mit eingebunden.

Mit Hilfe geeigneter Kommunikationsmaßnahmen kann es gelingen bei den Konsumenten, in Bezug auf Bus und Bahn bei den bereits bestehenden aber auch potenziellen Nutzern, Einstellungen zu beeinflussen und bestenfalls positiv zu verändern. Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplans sollen daher Ansätze und Lösungen eruiert werden, die es ermöglichen, sowohl die bestehenden als auch die geplanten verbundspezifischen Angebote unter Berücksichtigung der im Kreis Bergstraße zur Verfügung stehenden Möglichkeiten noch intensiver zu bewerben, verbunden mit dem Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu vermindern und die Anzahl der ÖPNV-Nutzer im Kreis Bergstraße zu erhöhen (Anhang 4.A, Maßnahme M.19).

Die Kommunikationsmaßnahmen sollten sich dabei nicht nur auf die Darstellung des originären Leistungsangebotes des VRN beschränken, sondern auch die Dienstleistungen der mit dem VRN kooperierenden Mobilitätspartner berücksichtigen. Aufgrund der tariflichen Verflechtung zwischen VRN und RMV ist zu prüfen, ob sich die Kommunikationsmaßnahmen ausschließlich auf das originäre Kreisgebiet oder auf den Bereich des Übergangstarifgebietes fokussieren. Letzteres erscheint aufgrund der Verkehrsströme und Reiseketten sicherlich sinnvoll.

5. Finanzierungsgrundsätze

Der Bund hat im Rahmen der Regionalisierung die Finanzierung des ÖPNV auf die Länder übertragen. Zu diesem Zweck stellt er entsprechende Finanzmittel zur Verfügung. Das Land Hessen hat mit den drei Verkehrsverbünden (RMV, NVV und VRN für den Kreis Bergstraße) entsprechende Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Das Budget umfasst Zeiträume von fünf Jahren. Der VRN erhält in seiner Funktion als lokale Nahverkehrsorganisation die Mittel für den Kreis Bergstraße.

Der Kreis Bergstraße definiert im Rahmen des Nahverkehrsplans sein straßengebundenes ÖPNV-Angebot. Das Angebot des SPNV wird durch die zuständigen Aufgabenträgerorganisationen, die Verkehrsverbünde, organisiert, bestellt und finanziert. Der Verbund verteilt die durch das Land zur Verfügung gestellten Finanzmittel entsprechend auf die Verkehrsträger. Die notwendigen finanziellen Restmittel müssen durch den Landkreis in Eigenregie aufgebracht werden. Kreisüberschreitende Linien werden nach dem Belegenheitsprinzip durch den jeweiligen Aufgabenträger finanziert.

Stadtverkehre sind Zusatzleistungen zum Angebot des Kreises und somit Angelegenheit der jeweiligen Kommune. Sie entscheiden in Eigenregie über Umfang und Ausgestaltung. Die Kosten hierfür sind von den Kommunen zu tragen. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar beteiligt sich im Rahmen der Landesförderung an der Finanzierung.

Ruftaxiverkehre sind zunächst in kommunaler Eigenregie zu organisieren und zu finanzieren, dazu zählt auch die Festlegung des Fahrpreises, der sich zunächst am streckenbezogenen VRN-Tarif orientieren sollte. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar und der Kreis Bergstraße beteiligen sich unter gewissen Voraussetzungen an der Finanzierung (vgl. Satzung über einen einheitlichen Verbundtarif). Hier wird eine Neuregelung der Ausgleichszahlungen angestrebt.

6. Qualitätssicherung und Evaluation

Für die Akzeptanz des ÖPNV-Angebotes als 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 zum Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar zusammengefasst.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Qualität setzt neben der Definition von Qualitätsstandards auch die Implementierung eines Qualitätssicherungssystems voraus. Regelmäßige Qualitätskontrollen und Pönalen bei Verstößen gegen die Qualitätsvorgaben gewährleisten die dauerhafte Einhaltung der definierten Qualitätsstandards. Die Aufgabenträger haben sich deshalb darauf verständigt, im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar ergänzend zu den Qualitätsstandards ein dazugehöriges Pönalesystem festzulegen. Diese Festlegungen sind Gegenstand vertraglicher Regelungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Um eine bestmögliche und zielgerichtete Verwendung der eingesetzten Ressourcen (finanziell, personell und investiv) für den ÖPNV im Kreis Bergstraße dauerhaft zu gewährleisten, werden sowohl bereits bestehende als auch künftig geplante verkehrliche Maßnahmen – wie bisher auch – evaluiert. Evaluierungen werden auch in diesem Nahverkehrsplan als dauerhafte, operativ und strategisch ausgerichtete Instrumente beibehalten, um den Umfang und die Ausgestaltung des ÖPNV des Kreises Bergstraße künftigen Entwicklungen und den tatsächlich bestehenden Mobilitätsbedürfnissen adäquat anzupassen.

Durch eine umfassende und zeitnahe Evaluation werden auch alle in diesem Nahverkehrsplan aufgeführten und priorisierten Maßnahmen gezielt sowohl auf positive als auch negative Veränderungen im Rahmen eines Soll-Ist-Vergleiches untersucht. Durch solche Maßnahmen werden positive und negative Veränderungen im Nachfrageverhalten der Kunden des ÖPNV zeitnah analysiert, um die bestehenden ÖPNV Leistungen wirtschaftlich und zielorientiert zu steuern und damit den Verkehr des Kreises Bergstraße in Gänze zu stärken.

Um eine bestmögliche Qualität im ÖPNV zu erzielen, sind angemessene Arbeitsbedingungen für im Bereich des ÖPNV Beschäftigte von großer Bedeutung. Schon heute werden im VRN-Gebiet über das gesetzliche Mindestmaß hinausreichende soziale Standards bei der Ausschreibung von Linienbündeln vorgeschrieben. Um diese Sozialstandards weiterhin über die Zeit an die sich verändernden Rahmenbedingungen für die Beschäftigten (Lebenshaltungskosten, Arbeitsbedingungen etc.) anzupassen, sollen diese bei Neuausschreibungen von Linienbündeln überprüft werden.

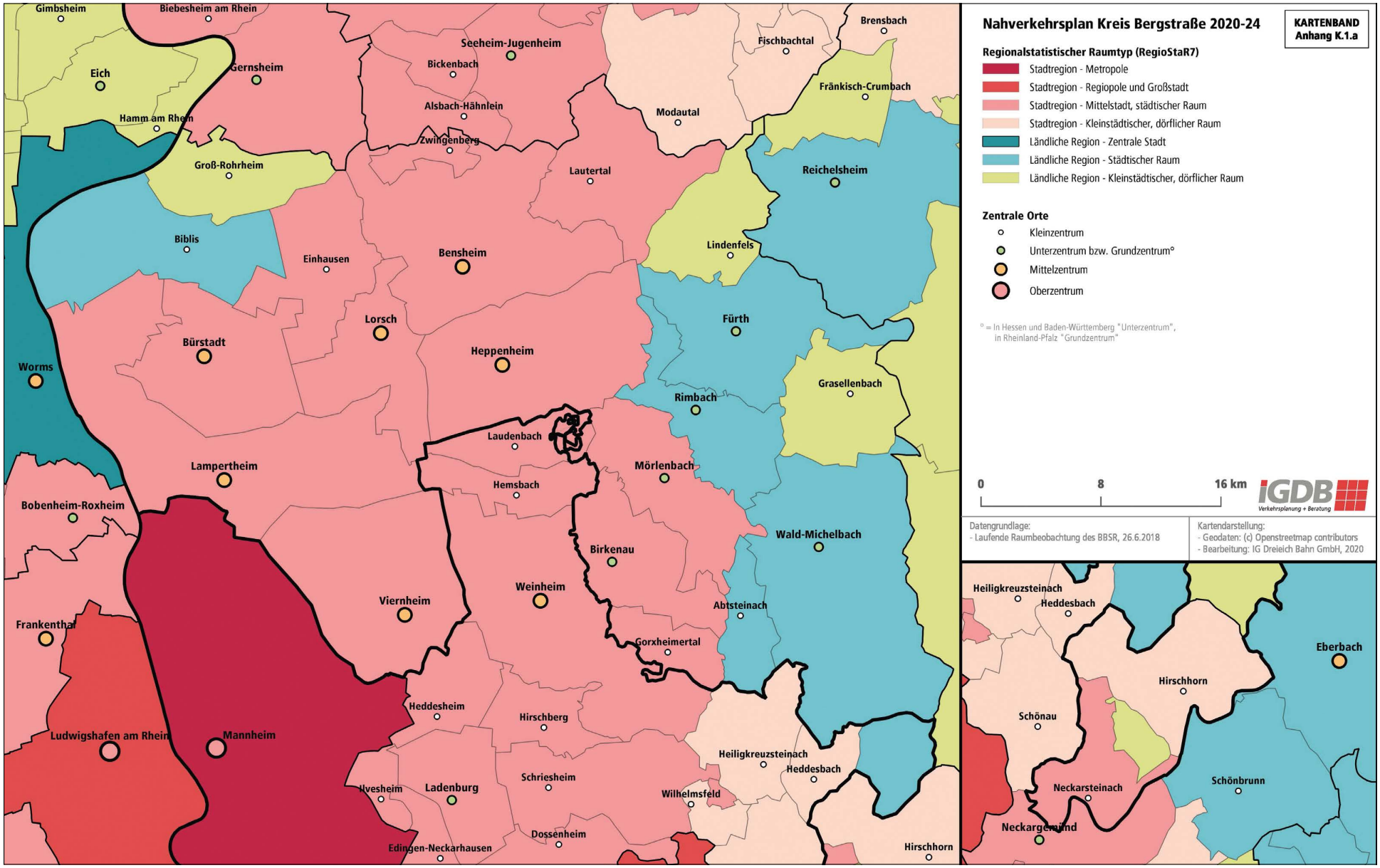
Abkürzungsverzeichnis

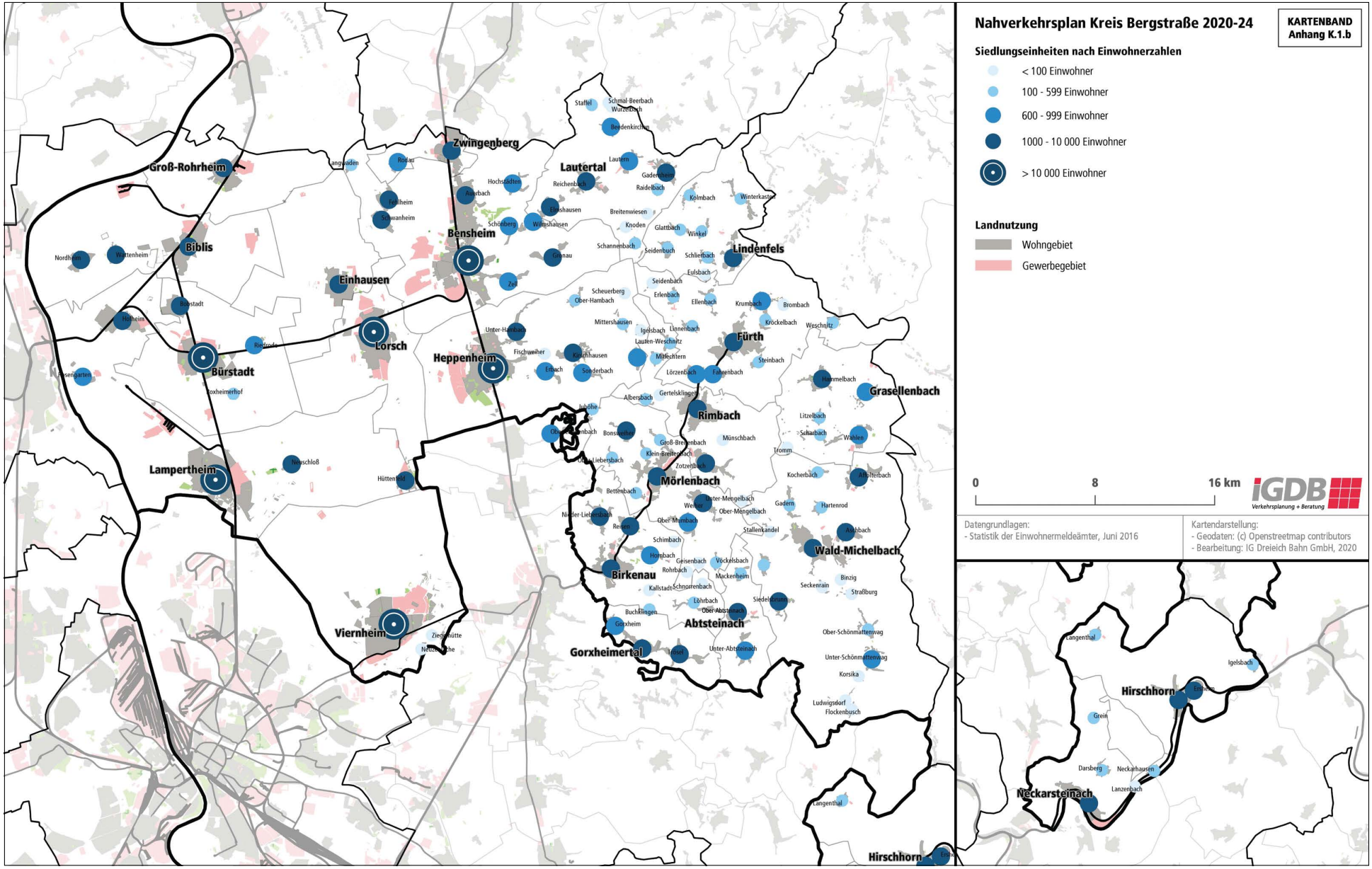
a	Jahr
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
App	Application (Anwendung)
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike and Ride
BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsche Industrienorm
DSA	Dynamischer Schriftanzeiger
E-Bike	Elektrofahrrad
E-Bus	Elektrobus
EW	Einwohner
FGI	Fahrgastinformation
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HSchulG	Hessisches Schulgesetz
IGDB	IG Dreieich Bahn GmbH
ITCS	Intermodal Transport Control System (Rechnergestützte Betriebsleitstelle)
ITF	Integraler Taktfahrplan
km	Kilometer
LINT	Leichter innovativer Nahverkehrstriebwagen
MB	Mittelfristiger Bedarf
MiD	Mobilität in Deutschland (Bundesweite Haushaltsbefragung des BMVI zum alltäglichen Verkehrsverhalten)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nkm	Nutzwagenkilometer
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
PB	Prüfbedarf
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAL	Farben-Kennungszeichnungssystem des RAL-Instituts
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
RegioStaR	Regionalstatistischer Raumtyp
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNV	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
S	S-Bahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
U	Umgesetzte bzw. in Umsetzung befindliche Maßnahmen
VB	Vordringlicher Bedarf
VGG	Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
WB	Weiterer Bedarf
WE	Wohneinheiten

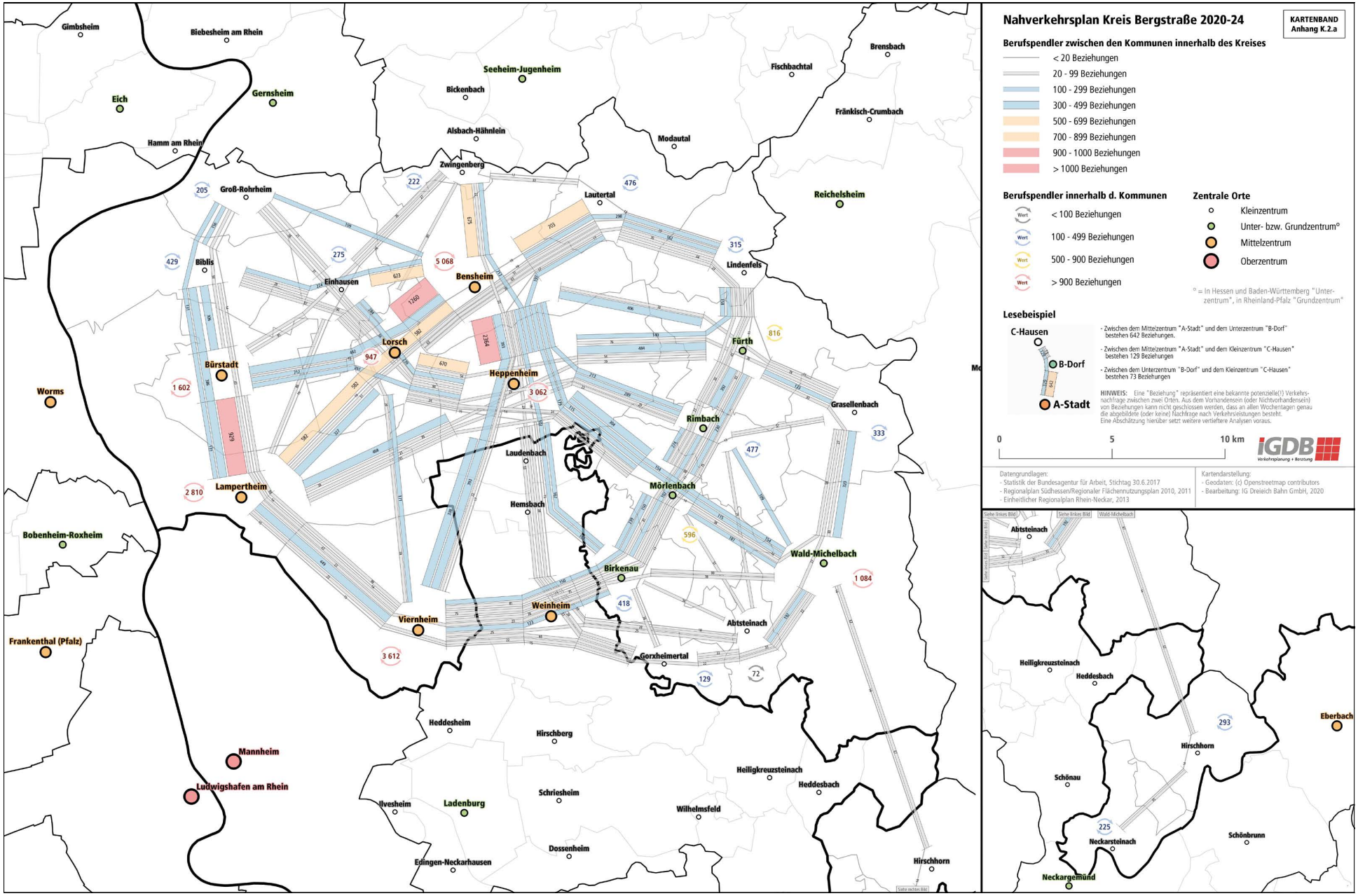
8. Anhang

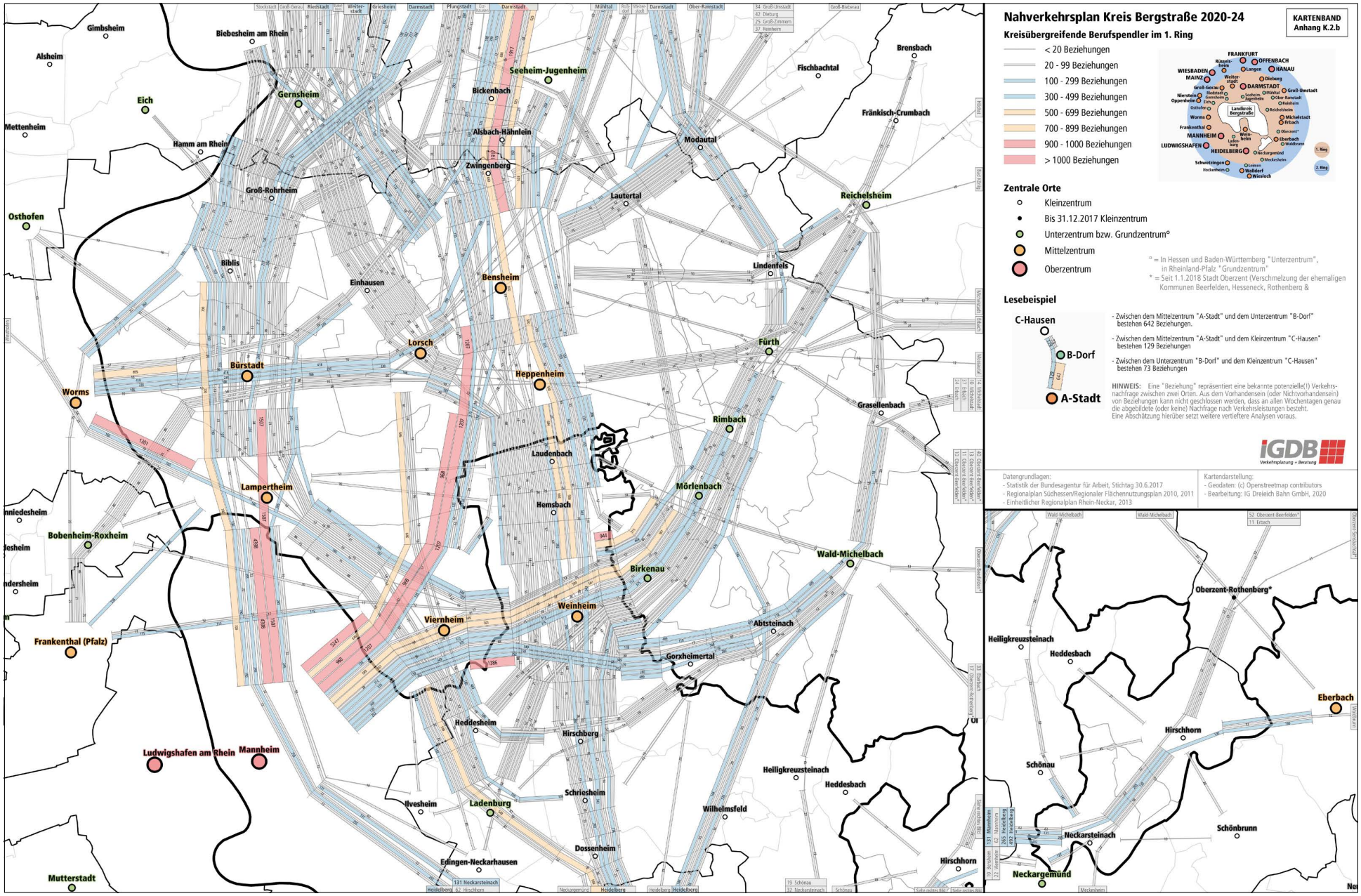
8.1 Kartenband

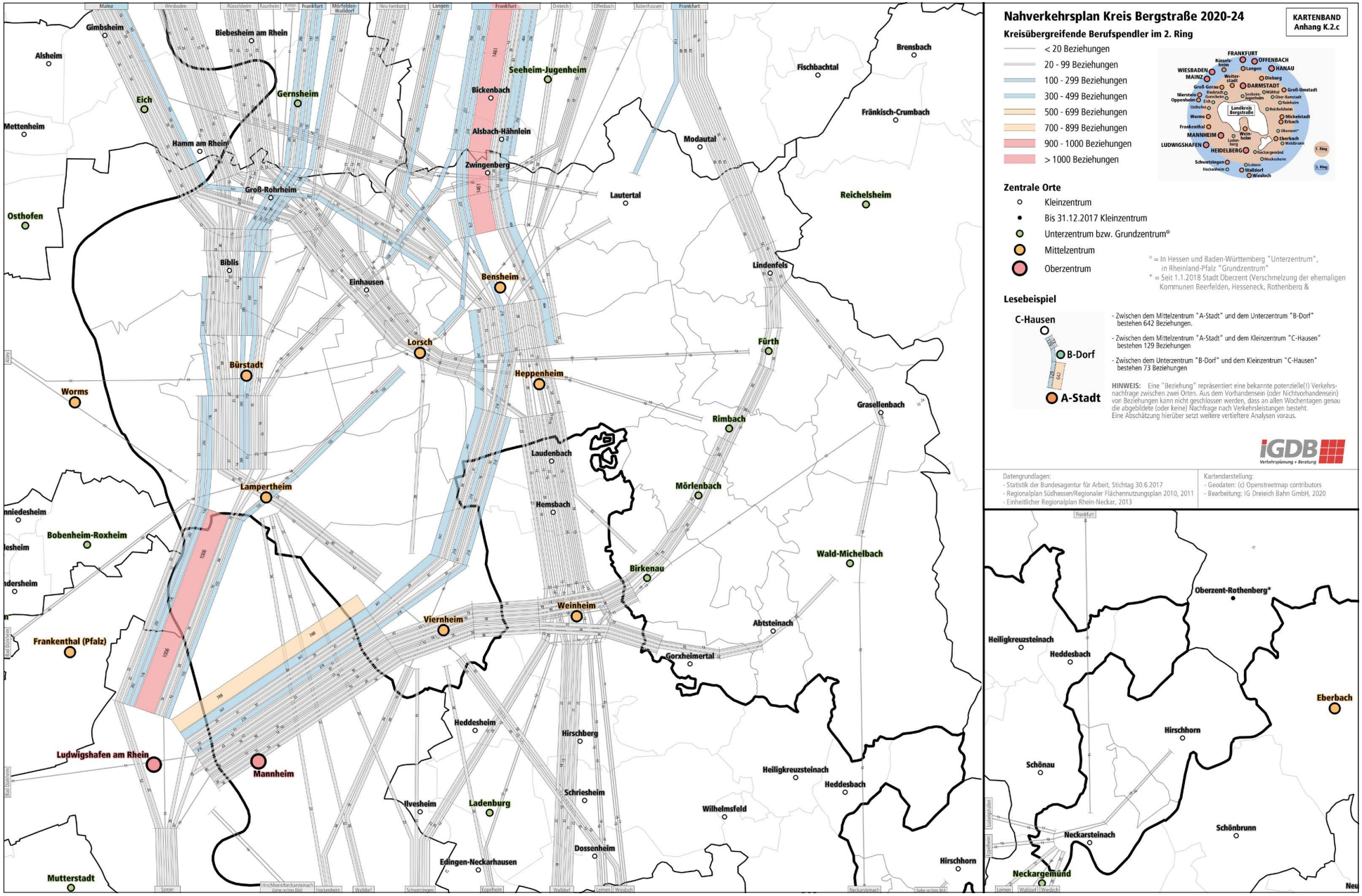
K1.a	Kommunen des Kreises Bergstraße nach regionalstatistischem Raumtyp RegioStaR7
K1.b	Siedlungseinheiten im Kreis Bergstraße nach Einwohnerzahlen
K2.a	Berufspendler zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises
K2.b	Kreisübergreifende Berufspendler im 1. Ring
K2.c	Kreisübergreifende Berufspendler im 2. Ring
K2.d	Schulpendler zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises und innerhalb der Kommunen
K2.e	Verkehrsmengenkarte für Hessen – Ausschnitt Kreis Bergstraße Ausgabe 2015
K2.f	Pkw-Dichte im Kreis Bergstraße
K.2.g	Verbindungsstandard ÖPNV Bestand 01/2019
K.2.h	Gesamtlinienplan ÖPNV im Kreis Bergstraße Bestand 01/2019
K.2.i	Verbindungsstandard ÖPNV Bestand 01/2020
K.3.a	Erschließungsanalyse der Kommunen Abtsteinach und Gorxheimertal
K.3.b	Erschließungsanalyse der Kommunen Bensheim und Zwingenberg
K.3.c	Erschließungsanalyse der Kommunen Biblis und Groß-Rohrheim
K.3.d	Erschließungsanalyse der Kommunen Birkenau und Mörlenbach
K.3.e	Erschließungsanalyse der Kommunen Bürstadt, Einhausen und Lorsch
K.3.f	Erschließungsanalyse der Kommunen Fürth und Rimbach
K.3.g	Erschließungsanalyse der Kommunen Grasellenbach und Wald-Michelbach
K.3.h	Erschließungsanalyse der Kommune Heppenheim
K.3.i	Erschließungsanalyse der Kommunen Hirschhorn und Neckarsteinach
K.3.j	Erschließungsanalyse der Kommune Lampertheim
K.3.k	Erschließungsanalyse der Kommunen Lautertal und Lindenfels
K.3.l	Erschließungsanalyse der Kommune Viernheim
K.4	Verbindungsstandard ÖPNV Zielkonzept
2.A	Einwohnerzahlen und -verteilung im Kreis Bergstraße nach Siedlungseinheiten (Stichtag 31.12.2016)
2.B	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort sowie Pendler (Stichtag 30.6.2017)
2.C	Gebietssteckbriefe
2.D	Liniensteckbriefe SPNV-Linien (Bestand 01/2019)
2.E	Liniensteckbriefe Buslinien (Bestand 01/2019)
2.F	Liniensteckbriefe Ruflinien (Bestand 01/2019)
3.A	Standard für Haltestellenschilder im VRN
3.B	Ergebnisse aus 1. Beteiligungsstufe von Bürgerinnen & Bürgern
3.C	Ergebnisse aus 1. Beteiligungsstufe von Kommunen
3.D	Ergebnisse aus 1. Beteiligungsstufe von Fahrgastbeiräten
3.E	Synopse zu eingegangenen Stellungnahmen aus förmlichem Anhörungsverfahren (2. Beteiligungsstufe)
3.F	Präsentation IGDB zur Potenzialanalyse
4.A	Maßnahmenkonzeption
4.B.1	ITF-Grafik Zielkonzept inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“
4.B.2	ITF-Grafik Zielkonzept ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“
4.C	Liniensteckbriefe Buslinien (Zielkonzept)
4.D	Liniensteckbriefe Ruflinien (Zielkonzept)
4.E	Haltestellenliste mit Kategorisierung, Priorisierung und Ausnahmen zum barrierefreien Ausbau (Stand 01/2020)
4.F	Informationsblatt für Bushaltestellen – Regelungen für Förderanträge

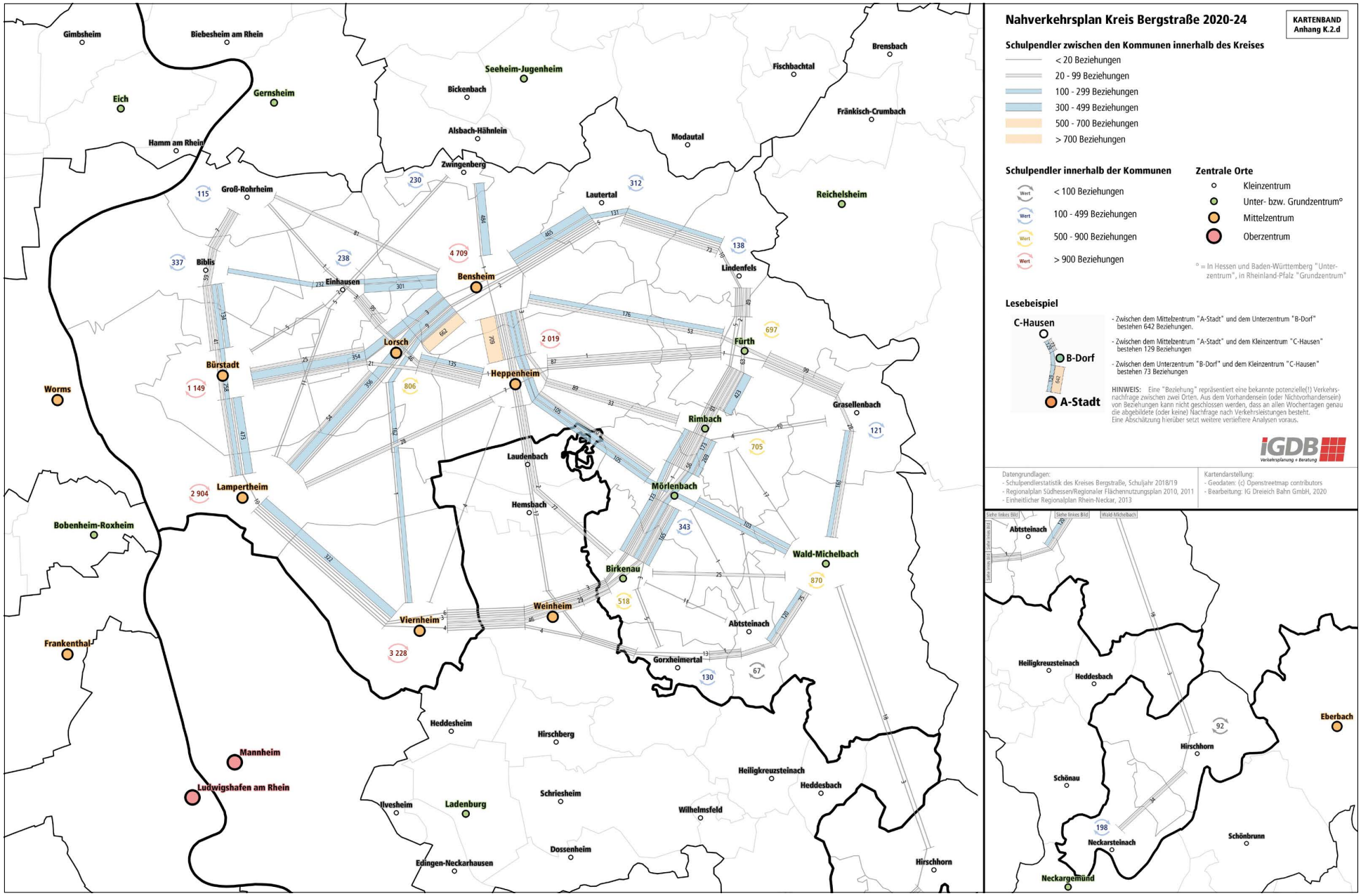

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.1.a
Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR7)
Stadtregion - Metropole
Stadtregion - Regiopole und Großstadt
Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum
Stadtregion - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Ländliche Region - Zentrale Stadt
Ländliche Region - Städtischer Raum
Ländliche Region - Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Unterzentrum bzw. Grundzentrum°
Mittelzentrum
Oberzentrum
° = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
0
8
16 km
IGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlage:
- Laufende Raumbeobachtung des BBSR, 26.6.2018
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Gimbsheim
Biebesheim am Rhein
Eich
Gernsheim
Hamm am Rhein
Groß-Rohrheim
Biblis
Worms
Bürstadt
Lampertheim
Bobenheim-Roxheim
Frankenthal
Ludwigshafen am Rhein
Mannheim
Viernheim
Einhausen
Lorsch
Bensheim
Heppenheim
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
Lautertal
Modautal
Fischbachtal
Brensbach
Fränkisch-Crumbach
Reichelsheim
Lindenfels
Fürth
Grasellenbach
Rimbach
Mörlenbach
Laudenbach
Hemsbach
Birkenau
Weinheim
Wald-Michelbach
Abtsteinach
Gorxheimertal
Heddesheim
Hirschberg
Ilvesheim
Ladenburg
Schriesheim
Dossenheim
Edingen-Neckarhausen
Wilhelmsfeld
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Hirschhorn
Eberbach
Schönau
Neckarsteinach
Schönbrunn
Neckargemünd

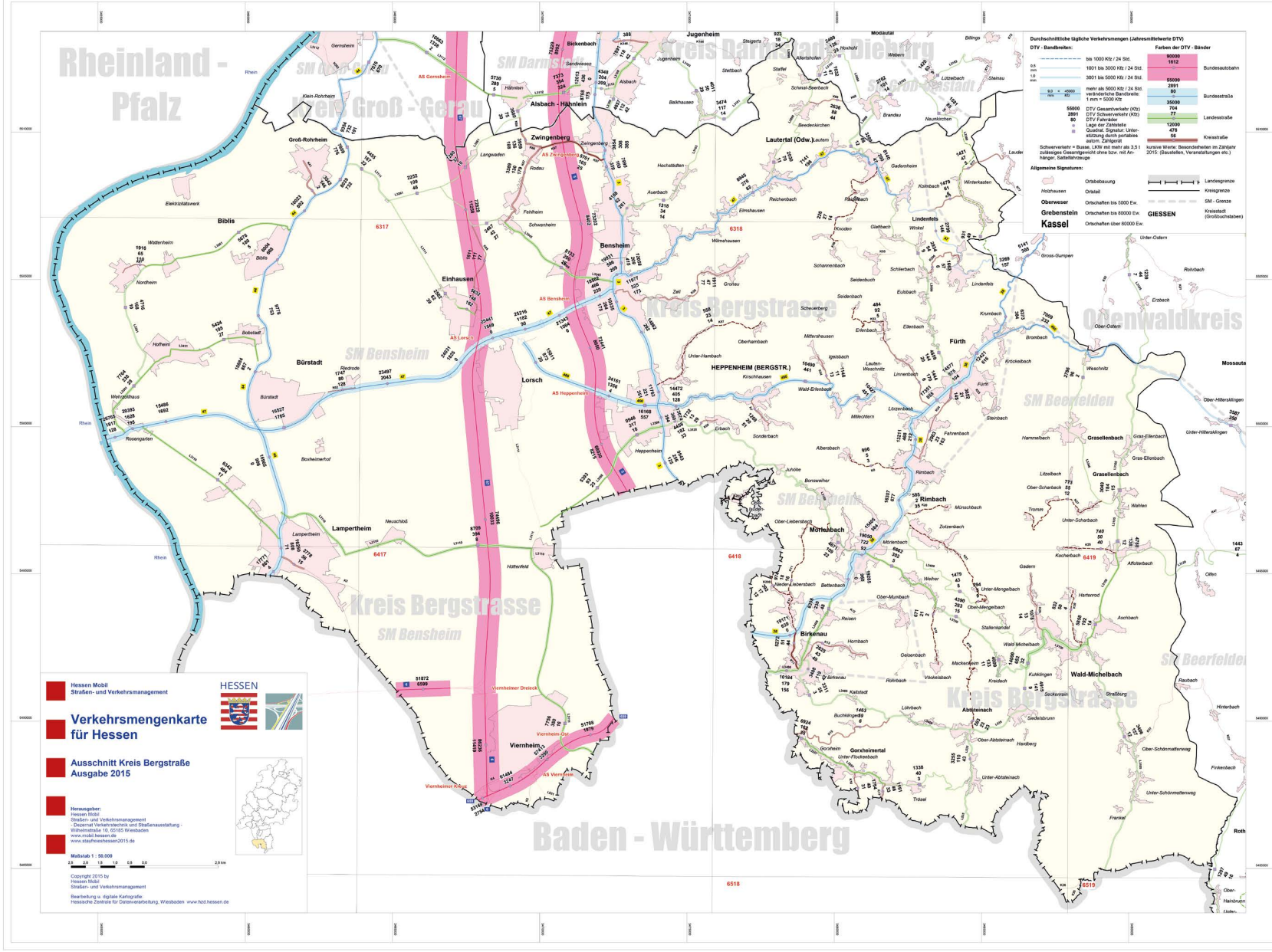

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.1.b
Siedlungseinheiten nach Einwohnerzahlen
< 100 Einwohner
100 - 599 Einwohner
600 - 999 Einwohner
1000 - 10 000 Einwohner
> 10 000 Einwohner
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
0
8
16 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Einwohnermeldeämter, Juni 2016
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Zwingenberg
Groß-Rohrheim
Lautertal
Bensheim
Biblis
Einhausen
Lindenfels
Lorsch
Heppenheim
Fürth
Bürstadt
Grasellenbach
Rimbach
Lampertheim
Mörlenbach
Wald-Michelbach
Birkenau
Viernheim
Abtsteinach
Gorxheimertal
Hirschhorn
Neckarsteinach

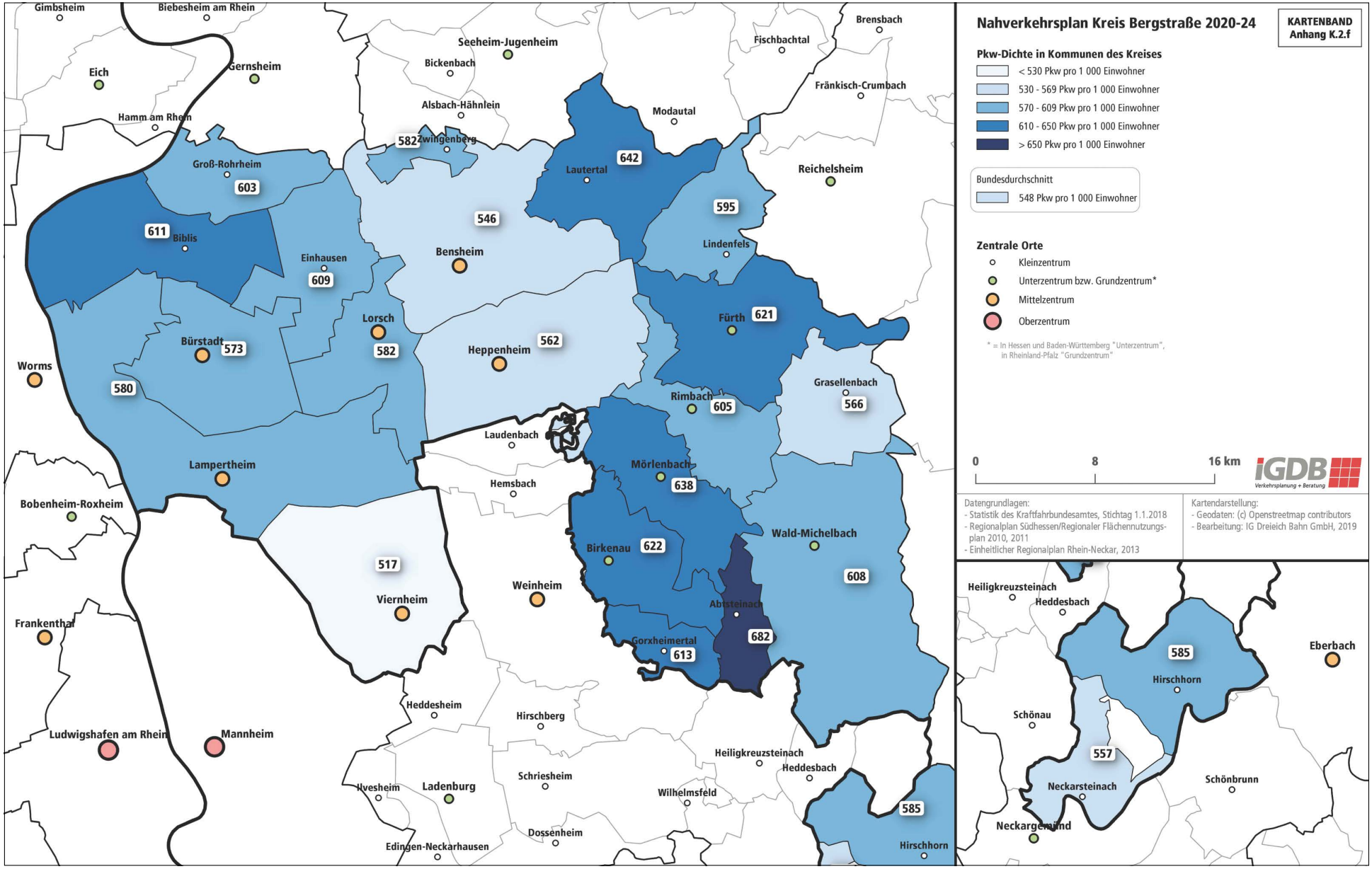

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.a
Berufspendler zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises
< 20 Beziehungen
20 - 99 Beziehungen
100 - 299 Beziehungen
300 - 499 Beziehungen
500 - 699 Beziehungen
700 - 899 Beziehungen
900 - 1000 Beziehungen
> 1000 Beziehungen
Berufspendler innerhalb d. Kommunen
< 100 Beziehungen
100 - 499 Beziehungen
500 - 900 Beziehungen
> 900 Beziehungen
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Unter- bzw. Grundzentrum°
Mittelzentrum
Oberzentrum
° = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
Lesebeispiel
C-Hausen
B-Dorf
A-Stadt
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Unterzentrum "B-Dorf" bestehen 642 Beziehungen.
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 129 Beziehungen
- Zwischen dem Unterzentrum "B-Dorf" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 73 Beziehungen
HINWEIS: Eine "Beziehung" repräsentiert eine bekannte potenzielle(!) Verkehrsnachfrage zwischen zwei Orten. Aus dem Vorhandensein (oder Nichtvorhandensein) von Beziehungen kann nicht geschlossen werden, dass an allen Wochentagen genau die abgebildete (oder keine) Nachfrage nach Verkehrsleistungen besteht. Eine Abschätzung hierüber setzt weitere vertiefte Analysen voraus.
0
5
10 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.6.2017
- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 2011
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Gimbsheim
Biebesheim am Rhein
Eich
Gernsheim
Hamm am Rhein
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
Modautal
Fischbachtal
Brensbach
Fränkisch-Crumbach
Reichelsheim
Lautertal
Groß-Rohrheim
Biblis
Einhausen
Bensheim
Lindenfels
Lorsch
Fürth
Bürstadt
Heppenheim
Grasellenbach
Rimbach
Worms
Laudenbach
Mörlenbach
Lampertheim
Hemsbach
Bobenheim-Roxheim
Wald-Michelbach
Birkenau
Weinheim
Viernheim
Abtsteinach
Gorxheimertal
Frankenthal (Pfalz)
Heddesheim
Hirschberg
Mannheim
Ludwigshafen am Rhein
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Schriesheim
Ilvesheim
Ladenburg
Wilhelmsfeld
Dossenheim
Edingen-Neckarhausen
Hirschhorn
Eberbach
Schönau
Schönbrunn
Neckargemünd
Neckarsteinach

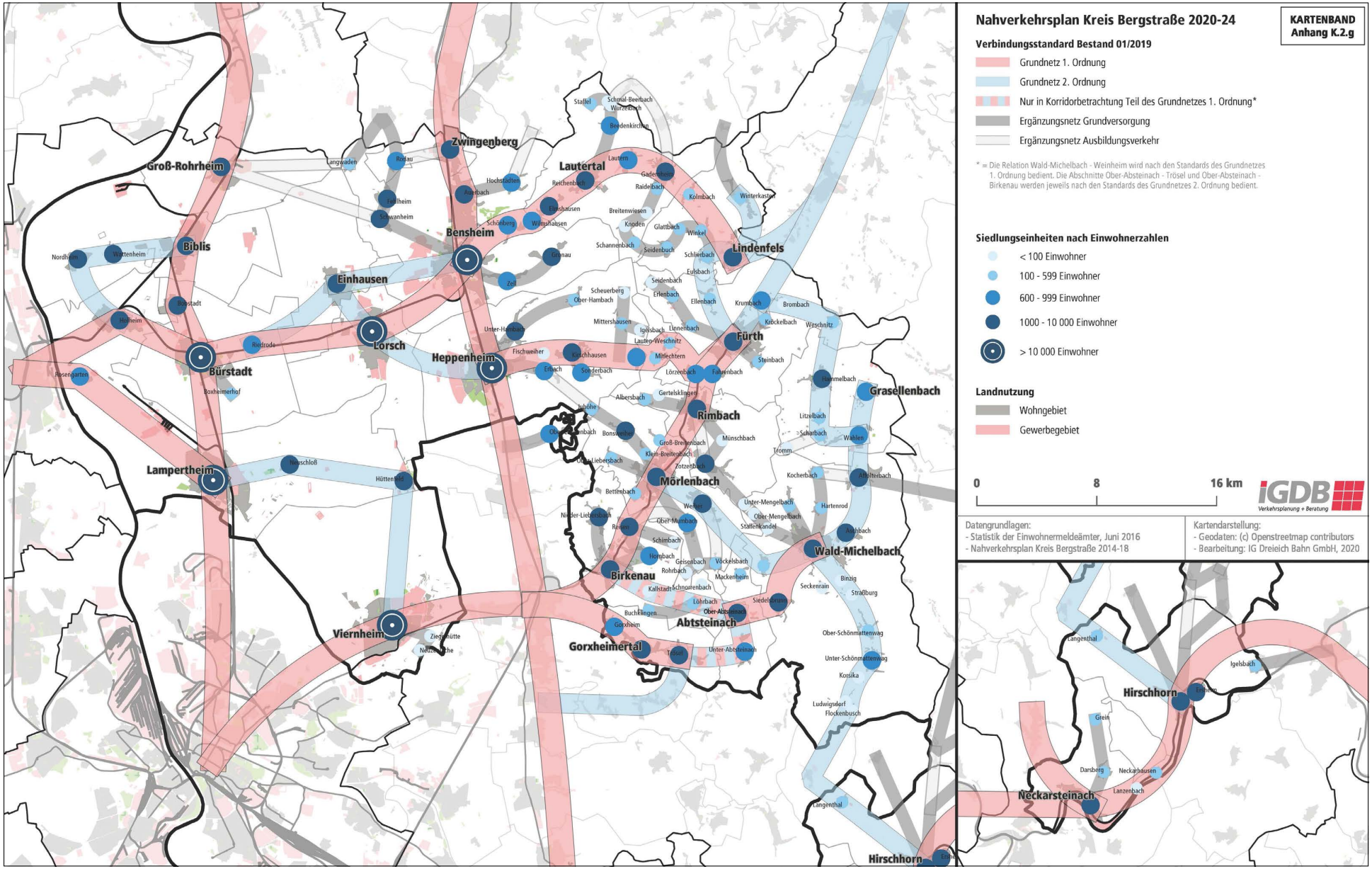

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.b
Kreisübergreifende Berufspendler im 1. Ring
< 20 Beziehungen
20 - 99 Beziehungen
100 - 299 Beziehungen
300 - 499 Beziehungen
500 - 699 Beziehungen
700 - 899 Beziehungen
900 - 1000 Beziehungen
> 1000 Beziehungen
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Bis 31.12.2017 Kleinzentrum
Unterzentrum bzw. Grundzentrum°
Mittelzentrum
Oberzentrum
° = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
* = Seit 1.1.2018 Stadt Oberzent (Verschmelzung der ehemaligen Kommunen Beerfelden, Hesseneck, Rothenberg &
Lesebeispiel
C-Hausen
B-Dorf
A-Stadt
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Unterzentrum "B-Dorf" bestehen 642 Beziehungen.
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 129 Beziehungen
- Zwischen dem Unterzentrum "B-Dorf" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 73 Beziehungen
HINWEIS: Eine "Beziehung" repräsentiert eine bekannte potenzielle(!) Verkehrsnachfrage zwischen zwei Orten. Aus dem Vorhandensein (oder Nichtvorhandensein) von Beziehungen kann nicht geschlossen werden, dass an allen Wochentagen genau die abgebildete (oder keine) Nachfrage nach Verkehrsleistungen besteht. Eine Abschätzung hierüber setzt weitere vertiefte Analysen voraus.
IGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.6.2017
- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 2011
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Gimbsheim
Biebesheim am Rhein
Alsheim
Eich
Gernsheim
Mettenheim
Hamm am Rhein
Osthofen
Groß-Rohrheim
Biblis
Einhausen
Worms
Bürstadt
Lorsch
Bensheim
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
Heppenheim
Lampertheim
Bobenheim-Roxheim
Frankenthal (Pfalz)
Ludwigshafen am Rhein
Mannheim
Viernheim
Weinheim
Laudenbach
Hemsbach
Mörlenbach
Rimbach
Birkenau
Gorxheimertal
Abtsteinach
Wald-Michelbach
Grasellenbach
Fürth
Lindenfels
Modautal
Fischbachtal
Fränkisch-Crumbach
Brensbach
Reichelsheim
Lautertal
Heddesheim
Hirschberg
Schriesheim
Ilvesheim
Ladenburg
Edingen-Neckarhausen
Dossenheim
Wilhelmsfeld
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Hirschhorn
Mutterstadt
Oberzent-Rothenberg*
Eberbach
Schönau
Neckarsteinach
Schönbrunn
Neckargemünd

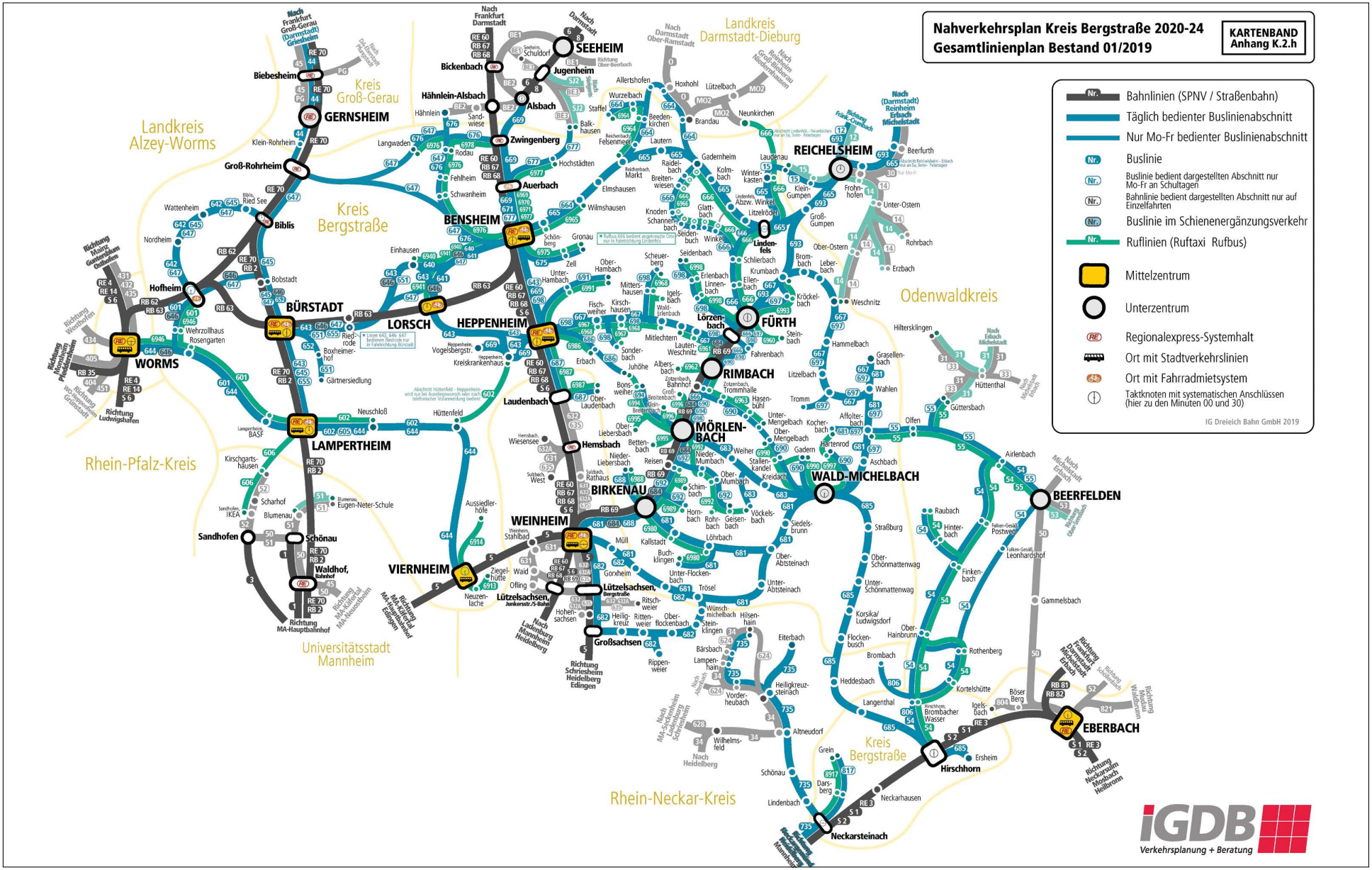

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.c
Kreisübergreifende Berufspendler im 2. Ring
< 20 Beziehungen
20 - 99 Beziehungen
100 - 299 Beziehungen
300 - 499 Beziehungen
500 - 699 Beziehungen
700 - 899 Beziehungen
900 - 1000 Beziehungen
> 1000 Beziehungen
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Bis 31.12.2017 Kleinzentrum
Unterzentrum bzw. Grundzentrum°
Mittelzentrum
Oberzentrum
° = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
* = Seit 1.1.2018 Stadt Oberzent (Verschmelzung der ehemaligen Kommunen Beerfelden, Hesseneck, Rothenberg &
Lesebeispiel
C-Hausen
B-Dorf
A-Stadt
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Unterzentrum "B-Dorf" bestehen 642 Beziehungen.
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 129 Beziehungen
- Zwischen dem Unterzentrum "B-Dorf" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 73 Beziehungen
HINWEIS: Eine "Beziehung" repräsentiert eine bekannte potenzielle(!) Verkehrsnachfrage zwischen zwei Orten. Aus dem Vorhandensein (oder Nichtvorhandensein) von Beziehungen kann nicht geschlossen werden, dass an allen Wochentagen genau die abgebildete (oder keine) Nachfrage nach Verkehrsleistungen besteht. Eine Abschätzung hierüber setzt weitere vertiefte Analysen voraus.
IGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.6.2017
- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 2011
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Landkreis Bergstraße
FRANKFURT
OFFENBACH
HANAU
WIESBADEN
MAINZ
DARMSTADT
MANNHEIM
LUDWIGSHAFEN
HEIDELBERG
1. Ring
2. Ring
Gimbsheim
Alsheim
Biebesheim am Rhein
Eich
Gernsheim
Mettenheim
Hamm am Rhein
Osthofen
Groß-Rohrheim
Biblis
Einhausen
Bürstadt
Worms
Lorsch
Bensheim
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
Heppenheim
Lampertheim
Bobenheim-Roxheim
Frankenthal (Pfalz)
Ludwigshafen am Rhein
Mannheim
Viernheim
Weinheim
Laudenbach
Hemsbach
Mörlenbach
Rimbach
Birkenau
Lautertal
Modautal
Fischbachtal
Brensbach
Fränkisch-Crumbach
Reichelsheim
Lindenfels
Fürth
Grasellenbach
Wald-Michelbach
Abtsteinach
Gorxheimertal
Heddesheim
Hirschberg
Schriesheim
Ilvesheim
Ladenburg
Edingen-Neckarhausen
Dossenheim
Wilhelmsfeld
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Hirschhorn
Mutterstadt
Oberzent-Rothenberg*
Eberbach
Schönau
Schönbrunn
Neckarsteinach
Neckargemünd

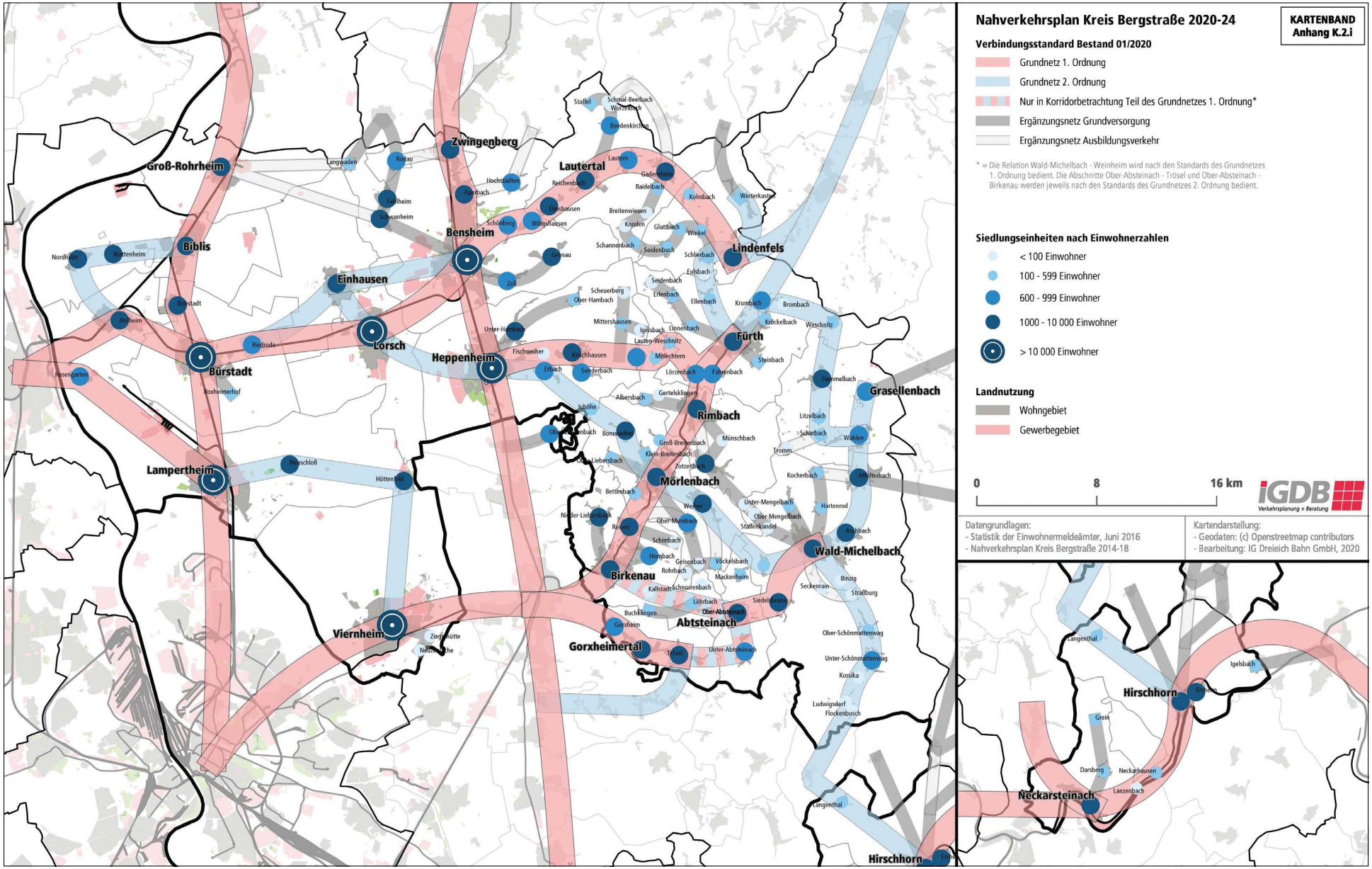

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.d
Schulpendler zwischen den Kommunen innerhalb des Kreises
< 20 Beziehungen
20 - 99 Beziehungen
100 - 299 Beziehungen
300 - 499 Beziehungen
500 - 700 Beziehungen
> 700 Beziehungen
Schulpendler innerhalb der Kommunen
< 100 Beziehungen
100 - 499 Beziehungen
500 - 900 Beziehungen
> 900 Beziehungen
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Unter- bzw. Grundzentrum°
Mittelzentrum
Oberzentrum
° = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
Lesebeispiel
C-Hausen
B-Dorf
A-Stadt
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Unterzentrum "B-Dorf" bestehen 642 Beziehungen.
- Zwischen dem Mittelzentrum "A-Stadt" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 129 Beziehungen
- Zwischen dem Unterzentrum "B-Dorf" und dem Kleinzentrum "C-Hausen" bestehen 73 Beziehungen
HINWEIS: Eine "Beziehung" repräsentiert eine bekannte potenzielle(!) Verkehrsnachfrage zwischen zwei Orten. Aus dem Vorhandensein (oder Nichtvorhandensein) von Beziehungen kann nicht geschlossen werden, dass an allen Wochentagen genau die abgebildete (oder keine) Nachfrage nach Verkehrsleistungen besteht. Eine Abschätzung hierüber setzt weitere vertiefte Analysen voraus.
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Schulpendlerstatistik des Kreises Bergstraße, Schuljahr 2018/19
- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 2011
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Gimbsheim
Biebesheim am Rhein
Eich
Gernsheim
Hamm am Rhein
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
Modautal
Brensbach
Fischbachtal
Fränkisch-Crumbach
Reichelsheim
Lautertal
Lindenfels
Groß-Rohrheim
Biblis
Einhausen
Bensheim
Lorsch
Bürstadt
Heppenheim
Fürth
Grasellenbach
Rimbach
Mörlenbach
Laudenbach
Hemsbach
Lampertheim
Worms
Bobenheim-Roxheim
Frankenthal
Viernheim
Weinheim
Birkenau
Wald-Michelbach
Abtsteinach
Gorxheimertal
Heddesheim
Hirschberg
Mannheim
Ludwigshafen am Rhein
Ilvesheim
Ladenburg
Schriesheim
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Wilhelmsfeld
Dossenheim
Edingen-Neckarhausen
Hirschhorn
Eberbach
Schönau
Neckarsteinach
Schönbrunn
Neckargemünd

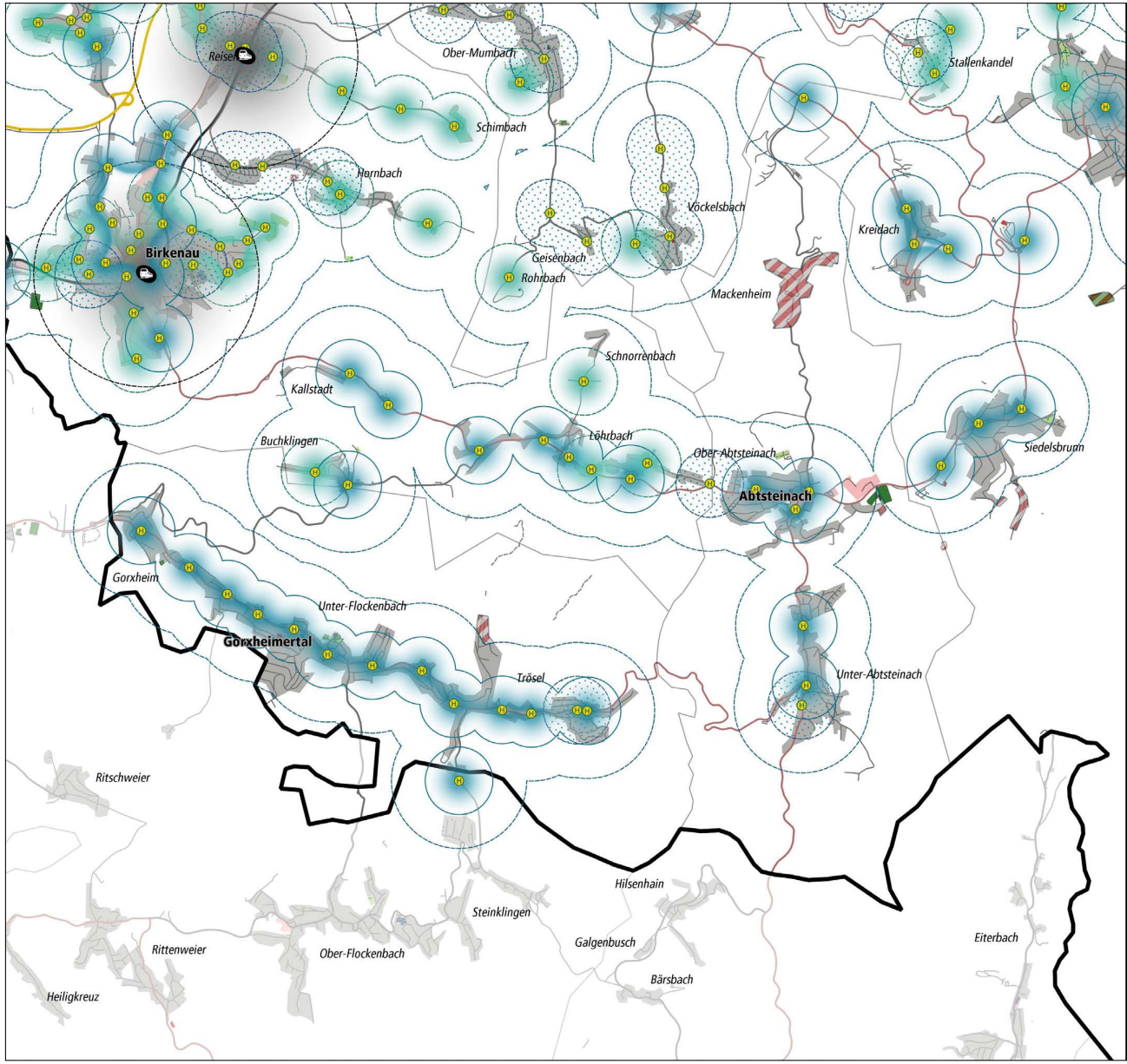

Rheinland - Pfalz
Kreis Groß-Gerau
Kreis Darmstadt-Dieburg
Kreis Bergstrasse
Odenwaldkreis
Baden - Württemberg
SM Bensheim
SM Beerfelden
Durchschnittliche tägliche Verkehrsmengen (Jahresmittelwerte DTV)
DTV - Bandbreiten:
Farben der DTV - Bänder
Bundesautobahn
Bundesstraße
Landesstraße
Kreisstraße
Allgemeine Signaturen:
Landesgrenze
Kreisgrenze
SM - Grenze
Kreisstadt (Großbuchstaben)
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Verkehrsmengenkarte für Hessen
Ausschnitt Kreis Bergstraße
Ausgabe 2015
Herausgeber:
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
- Dezernat Verkehrstechnik und Straßenausstattung -
Wilhelmstraße 10, 65185 Wiesbaden
www.mobil.hessen.de
www.staufreieshessen2015.de
Maßstab 1 : 50.000
Copyright 2015 by
Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Bearbeitung u. digitale Kartografie:
Hessische Zentrale für Datenverarbeitung, Wiesbaden www.hzd.hessen.de


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.f
Pkw-Dichte in Kommunen des Kreises
< 530 Pkw pro 1 000 Einwohner
530 - 569 Pkw pro 1 000 Einwohner
570 - 609 Pkw pro 1 000 Einwohner
610 - 650 Pkw pro 1 000 Einwohner
> 650 Pkw pro 1 000 Einwohner
Bundesdurchschnitt
548 Pkw pro 1 000 Einwohner
Zentrale Orte
Kleinzentrum
Unterzentrum bzw. Grundzentrum*
Mittelzentrum
Oberzentrum
* = In Hessen und Baden-Württemberg "Unterzentrum", in Rheinland-Pfalz "Grundzentrum"
0
8
16 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik des Kraftfahrbundesamtes, Stichtag 1.1.2018
- Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010, 2011
- Einheitlicher Regionalplan Rhein-Neckar, 2013
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2019
Gimbsheim
Biebesheim am Rhein
Eich
Gernsheim
Hamm am Rhein
Seeheim-Jugenheim
Bickenbach
Alsbach-Hähnlein
Zwingenberg
582
Modautal
Brensbach
Fischbachtal
Fränkisch-Crumbach
Reichelsheim
Groß-Rohrheim
603
Lautertal
642
595
Lindenfels
546
Bensheim
611
Biblis
Einhausen
609
Lorsch
582
Bürstadt
573
Heppenheim
562
Fürth
621
Worms
580
Grasellenbach
566
Rimbach
605
Laudenbach
Lampertheim
Mörlenbach
638
Hemsbach
Bobenheim-Roxheim
Wald-Michelbach
608
Birkenau
622
517
Weinheim
Viernheim
Abtsteinach
682
Frankenthal
Gorxheimertal
613
Heddesheim
Hirschberg
Ludwigshafen am Rhein
Mannheim
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Schriesheim
Ilvesheim
Ladenburg
Wilhelmsfeld
585
Hirschhorn
Dossenheim
Edingen-Neckarhausen
Heiligkreuzsteinach
Heddesbach
Eberbach
585
Hirschhorn
Schönau
557
Neckarsteinach
Schönbrunn
Neckargemünd


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.g
Verbindungsstandard Bestand 01/2019
Grundnetz 1. Ordnung
Grundnetz 2. Ordnung
Nur in Korridorbetrachtung Teil des Grundnetzes 1. Ordnung*
Ergänzungsnetz Grundversorgung
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
* = Die Relation Wald-Michelbach - Weinheim wird nach den Standards des Grundnetzes 1. Ordnung bedient. Die Abschnitte Ober-Absteinach - Trösel und Ober-Absteinach - Birkenau werden jeweils nach den Standards des Grundnetzes 2. Ordnung bedient.
Siedlungseinheiten nach Einwohnerzahlen
< 100 Einwohner
100 - 599 Einwohner
600 - 999 Einwohner
1000 - 10 000 Einwohner
> 10 000 Einwohner
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
0
8
16 km
IGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Einwohnermeldeämter, Juni 2016
- Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-18
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Zwingenberg
Groß-Rohrheim
Lautertal
Bensheim
Biblis
Einhausen
Lindenfels
Lorsch
Heppenheim
Fürth
Bürstadt
Grasellenbach
Rimbach
Lampertheim
Mörlenbach
Wald-Michelbach
Birkenau
Viernheim
Abtsteinach
Gorxheimertal
Hirschhorn
Neckarsteinach


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
Gesamtlinienplan Bestand 01/2019
KARTENBAND
Anhang K.2.h
Bahnlinien (SPNV / Straßenbahn)
Täglich bedienter Buslinienabschnitt
Nur Mo-Fr bedienter Buslinienabschnitt
Buslinie
Buslinie bedient dargestellten Abschnitt nur Mo-Fr an Schultagen
Bahnlinie bedient dargestellten Abschnitt nur auf Einzelfahrten
Buslinie im Schienenergänzungsverkehr
Ruflinien (Ruftaxi Rufbus)
Mittelzentrum
Unterzentrum
Regionalexpress-Systemhalt
Ort mit Stadtverkehrslinien
Ort mit Fahrradmietsystem
Taktknoten mit systematischen Anschlüssen (hier zu den Minuten 00 und 30)
IG Dreieich Bahn GmbH 2019
Landkreis Alzey-Worms
Kreis Groß-Gerau
Landkreis Darmstadt-Dieburg
Kreis Bergstraße
Odenwaldkreis
Rhein-Pfalz-Kreis
Universitätsstadt Mannheim
Rhein-Neckar-Kreis
SEEHEIM
Jugenheim
Bickenbach
Alsbach
Hähnlein-Alsbach
Zwingenberg
Auerbach
BENSHEIM
GERNSHEIM
Biebesheim
Groß-Rohrheim
Biblis
Bobstadt
Hofheim
BÜRSTADT
LORSCH
WORMS
LAMPERTHEIM
HEPPENHEIM
Laudenbach
Hemsbach
BIRKENAU
WEINHEIM
VIERNHEIM
Lützelsachsen
Großsachsen
MÖRLENBACH
RIMBACH
FÜRTH
Lindenfels
REICHELSHEIM
WALD-MICHELBACH
BEERFELDEN
EBERBACH
Hirschhorn
Neckarsteinach


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.2.i
Verbindungsstandard Bestand 01/2020
Grundnetz 1. Ordnung
Grundnetz 2. Ordnung
Nur in Korridorbetrachtung Teil des Grundnetzes 1. Ordnung*
Ergänzungsnetz Grundversorgung
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
* = Die Relation Wald-Michelbach - Weinheim wird nach den Standards des Grundnetzes 1. Ordnung bedient. Die Abschnitte Ober-Absteinach - Trösel und Ober-Absteinach - Birkenau werden jeweils nach den Standards des Grundnetzes 2. Ordnung bedient.
Siedlungseinheiten nach Einwohnerzahlen
< 100 Einwohner
100 - 599 Einwohner
600 - 999 Einwohner
1000 - 10 000 Einwohner
> 10 000 Einwohner
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
0
8
16 km
IGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Einwohnermeldeämter, Juni 2016
- Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-18
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Zwingenberg
Groß-Rohrheim
Lautertal
Bensheim
Biblis
Einhausen
Lindenfels
Lorsch
Heppenheim
Fürth
Bürstadt
Grasellenbach
Rimbach
Lampertheim
Mörlenbach
Wald-Michelbach
Birkenau
Viernheim
Abtsteinach
Gorxheimertal
Hirschhorn
Neckarsteinach



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Abtsteinach und Gorxheimertal

KARTENBAND
Anhang K.3.a

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

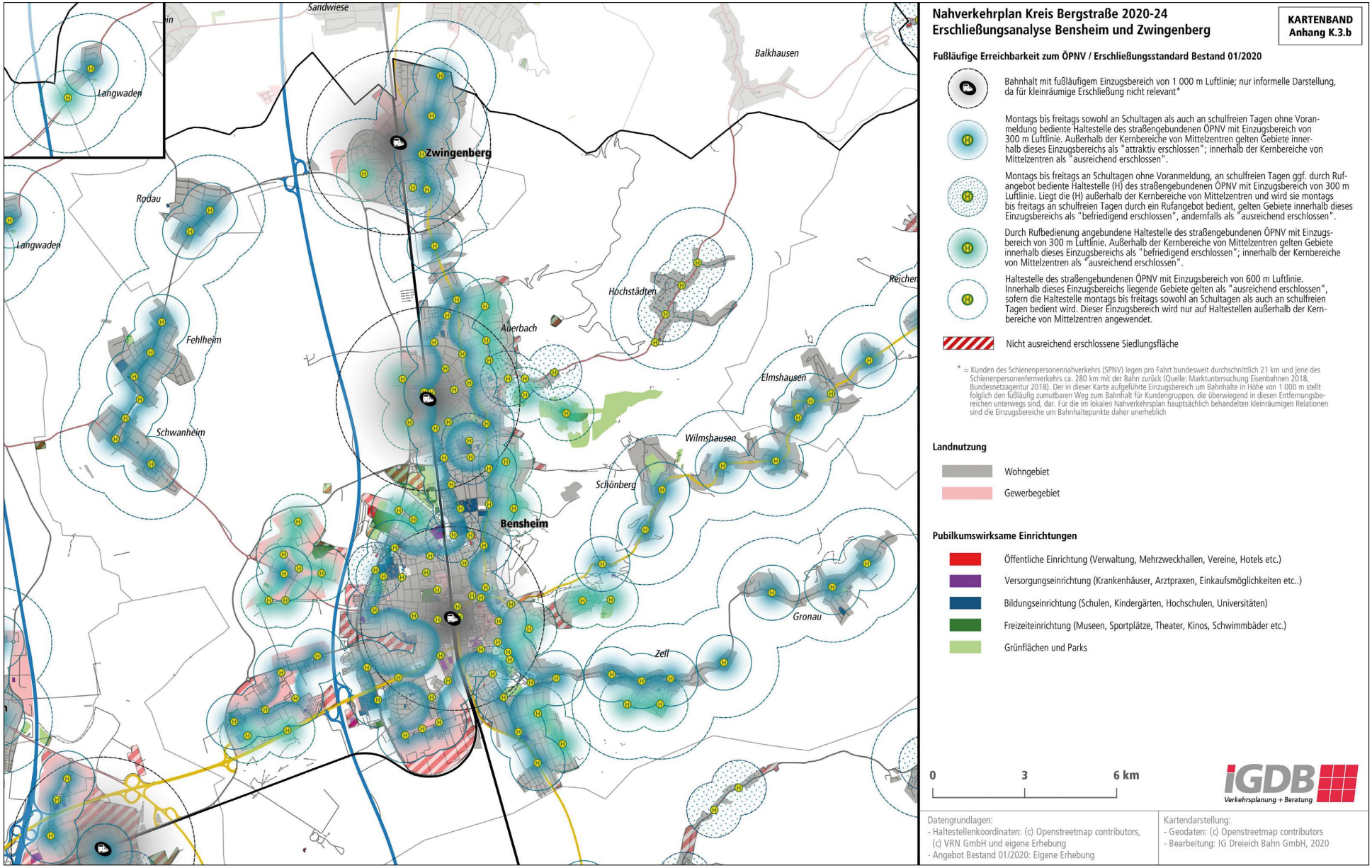
Grünflächen und Parks

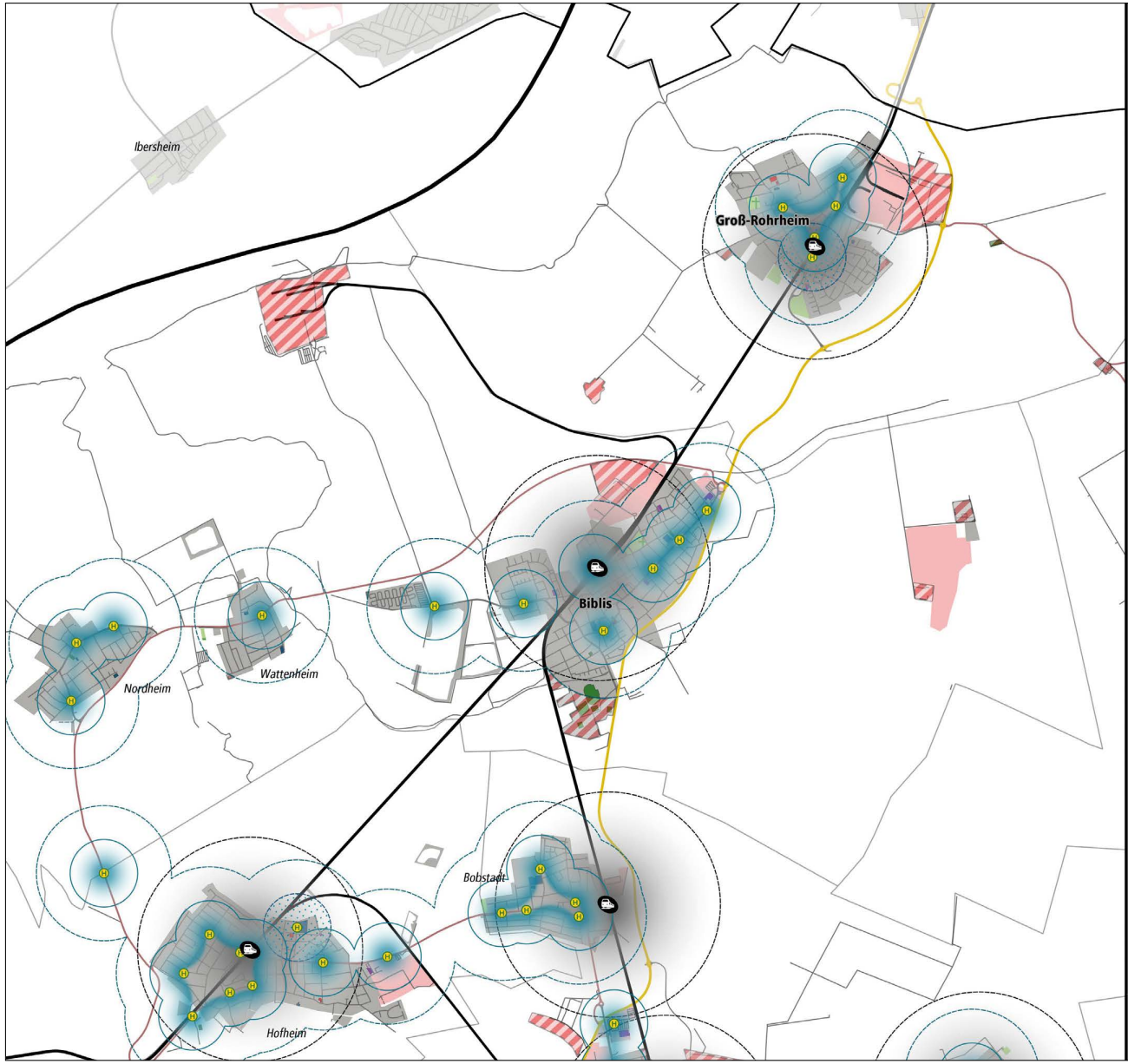
0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020


Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Bensheim und Zwingenberg
KARTENBAND
Anhang K.3.b
Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020
Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*
Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".
Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.
Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche
* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
Pubilkumswirksame Einrichtungen
Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)
Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)
Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)
Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)
Grünflächen und Parks
0
3
6 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Sandwiese
Balkhausen
Langwaden
Zwingenberg
Rodau
Langwaden
Hochstädten
Reichen
Fehlheim
Auerbach
Elmshausen
Schwanheim
Wilmshausen
Schönberg
Bensheim
Gronau
Zell



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Biblis und Groß-Rohrheim

KARTENBAND
Anhang K.3.c

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

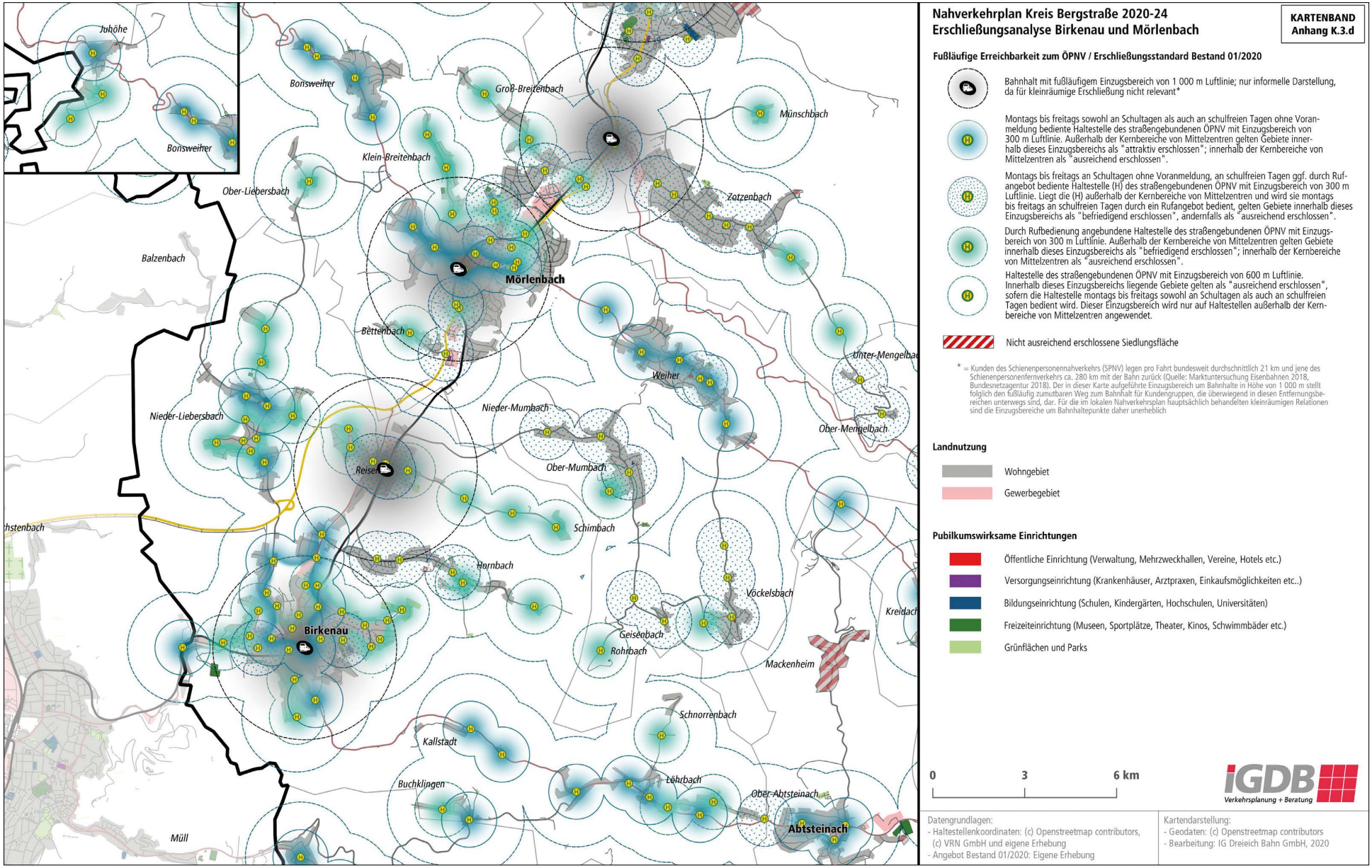
Grünflächen und Parks

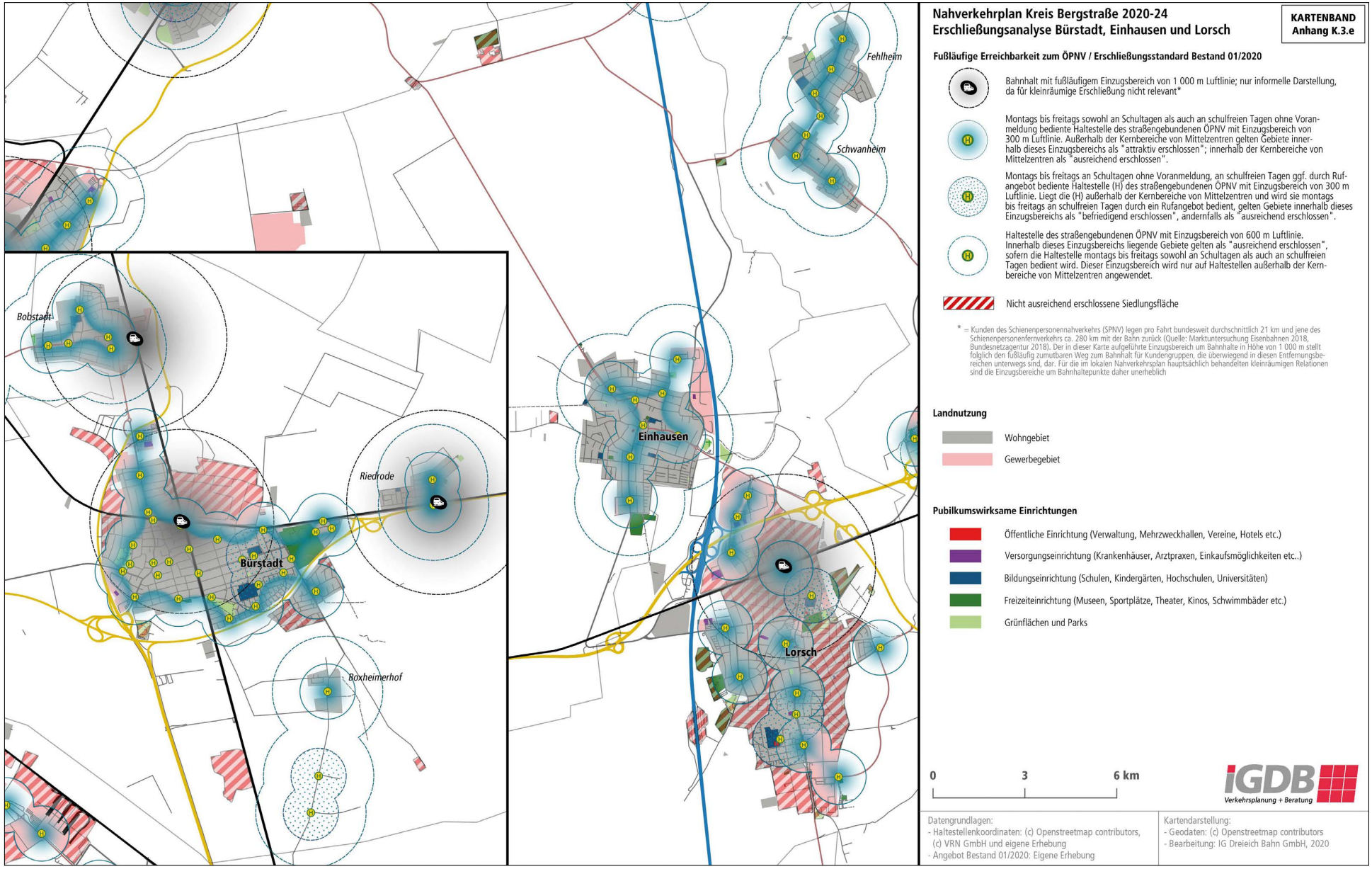
0 3 6 km

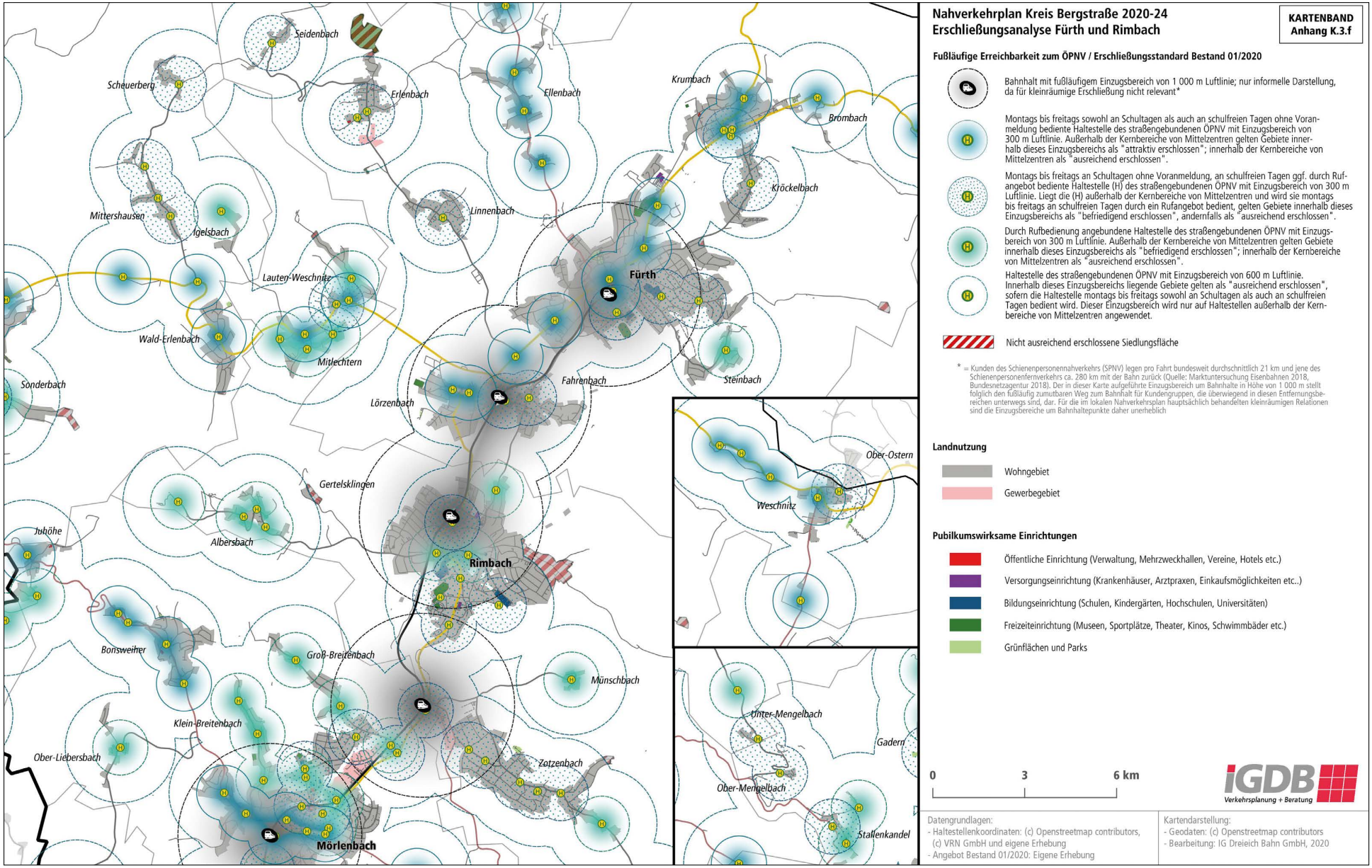
iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020


Juhöhe
Bonsweiher
Bonsweiher
Groß-Breitenbach
Münschbach
Klein-Breitenbach
Ober-Liebersbach
Zotzenbach
Balzenbach
Mörlenbach
Bettenbach
Unter-Mengelbach
Weiher
Nieder-Liebersbach
Nieder-Mumbach
Ober-Mengelbach
Reisen
Ober-Mumbach
Schimbach
Hornbach
Vöckelsbach
Birkenau
Geisenbach
Rohrbach
Mackenheim
Schnorrenbach
Kallstadt
Buchklingen
Lehrbach
Ober-Abtsteinach
Abtsteinach
Müll
Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Birkenau und Mörlenbach
KARTENBAND
Anhang K.3.d
Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020
Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*
Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".
Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.
Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche
* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
Pubilkumswirksame Einrichtungen
Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)
Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)
Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)
Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)
Grünflächen und Parks
0
3
6 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020


Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Bürstadt, Einhausen und Lorsch
KARTENBAND
Anhang K.3.e
Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020
Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*
Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".
Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.
Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche
* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
Pubilkumswirksame Einrichtungen
Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)
Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)
Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)
Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)
Grünflächen und Parks
Bobstadt
Bürstadt
Riedrode
Boxheimerhof
Einhausen
Fehlheim
Schwanheim
Lorsch
0
3
6 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Fürth und Rimbach

KARTENBAND
Anhang K.3.f

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1.000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

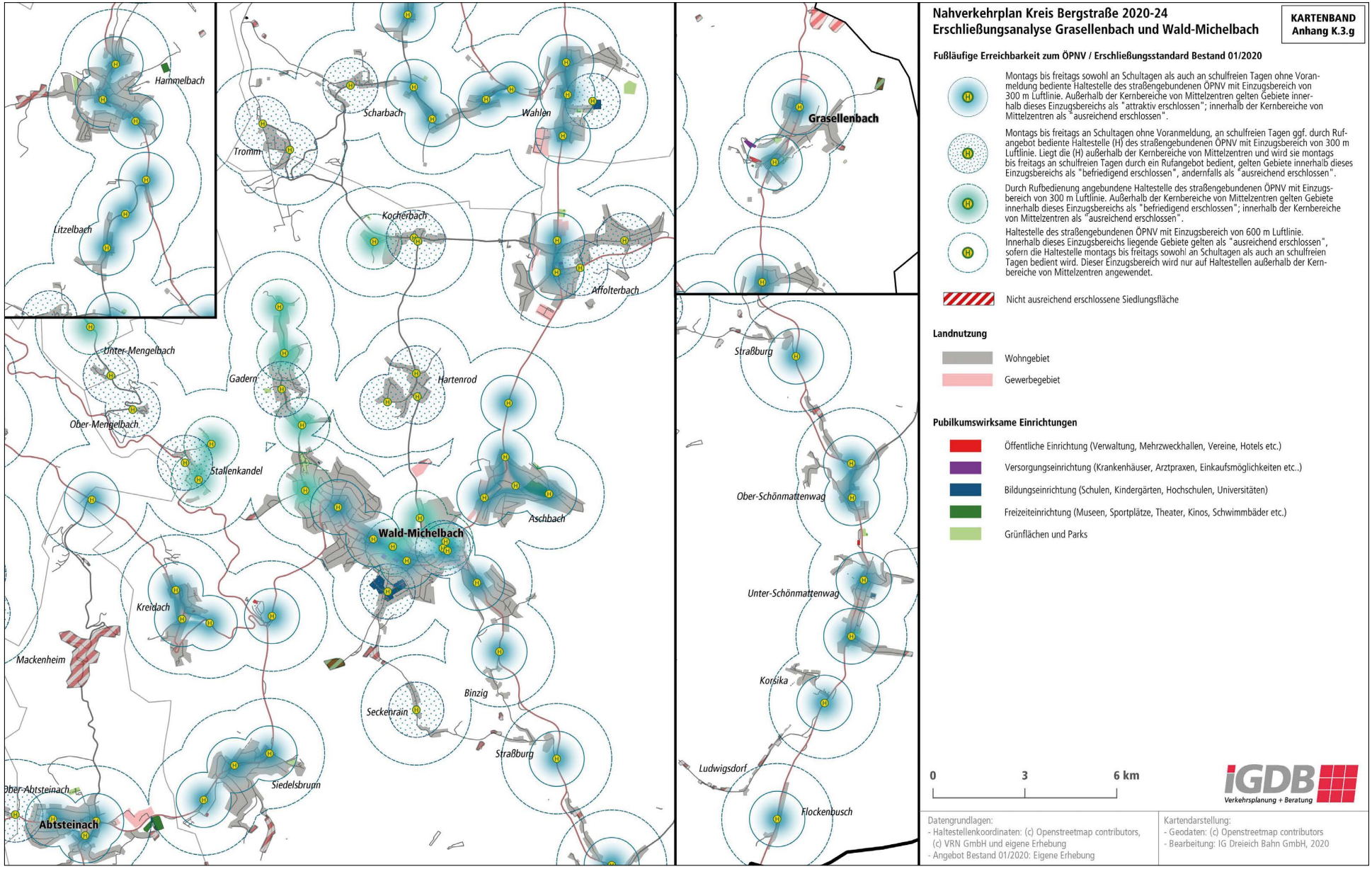
Grünflächen und Parks

0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Grasellenbach und Wald-Michelbach

KARTENBAND
Anhang K.3.g

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

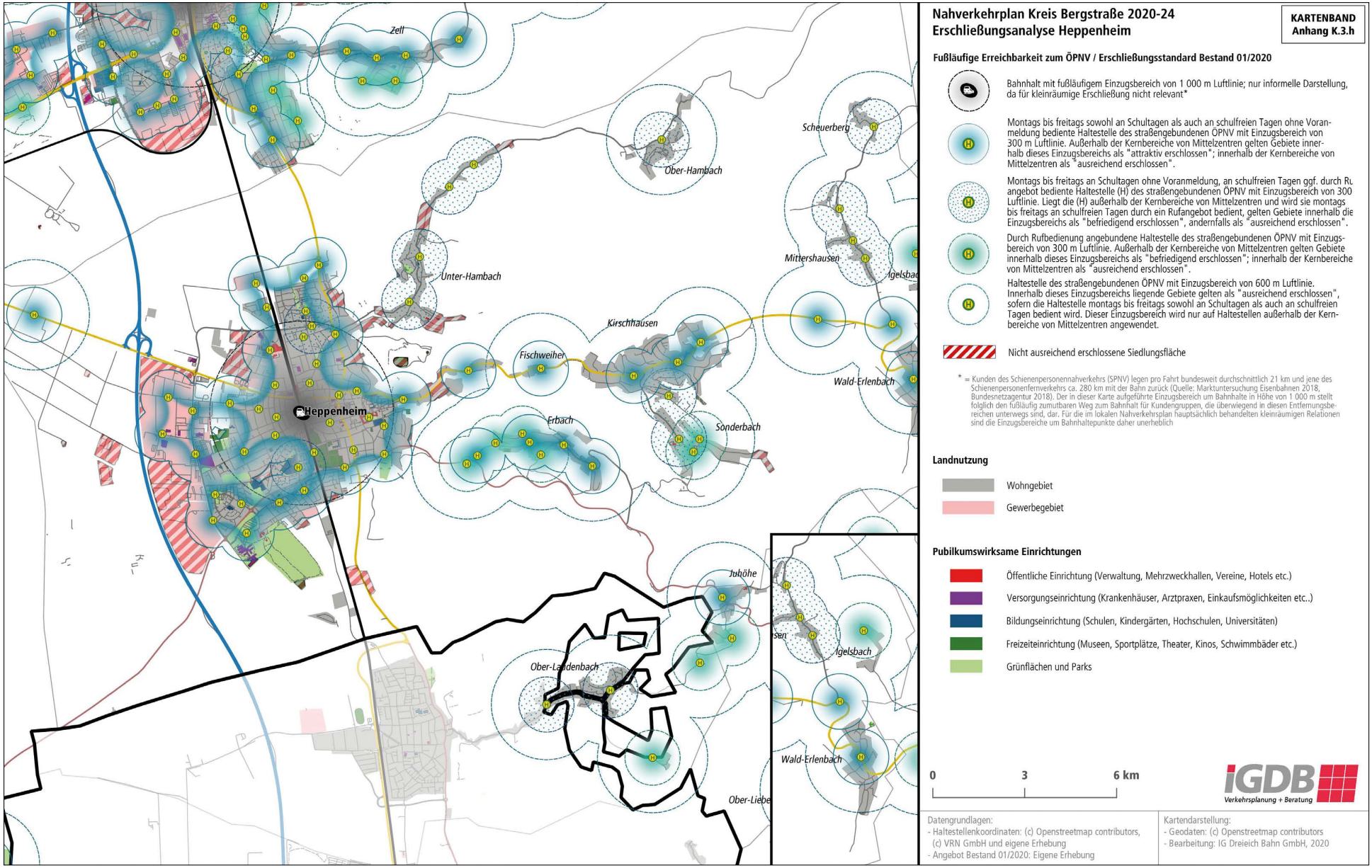
Grünflächen und Parks

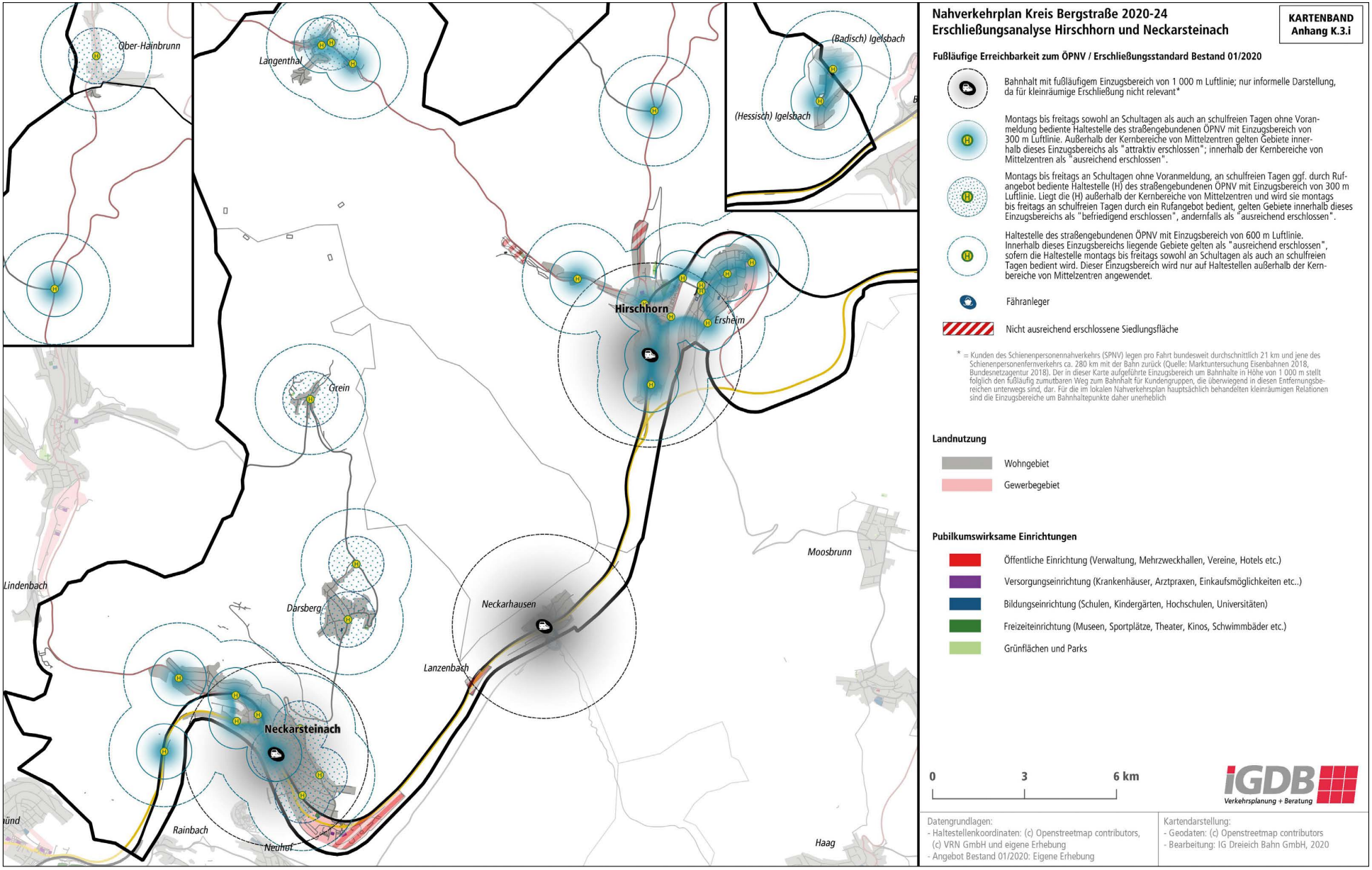
0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020


Zell
Scheuerberg
Ober-Hambach
Unter-Hambach
Mittershausen
Igelsbach
Kirschhausen
Fischweiher
Wald-Erlenbach
Heppenheim
Erbach
Sonderbach
Juhöhe
Ober-Laudenbach
Igelsbach
Wald-Erlenbach
Ober-Liebe
Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Heppenheim
KARTENBAND
Anhang K.3.h
Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020
Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*
Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb die Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".
Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.
Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche
* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
Pubilkumswirksame Einrichtungen
Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)
Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)
Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)
Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)
Grünflächen und Parks
0
3
6 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Hirschhorn und Neckarsteinach

KARTENBAND
Anhang K.3.i

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

- Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*
- Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".
- Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".
- Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.
- Fähranleger
- Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich

Landnutzung

- Wohngebiet
- Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

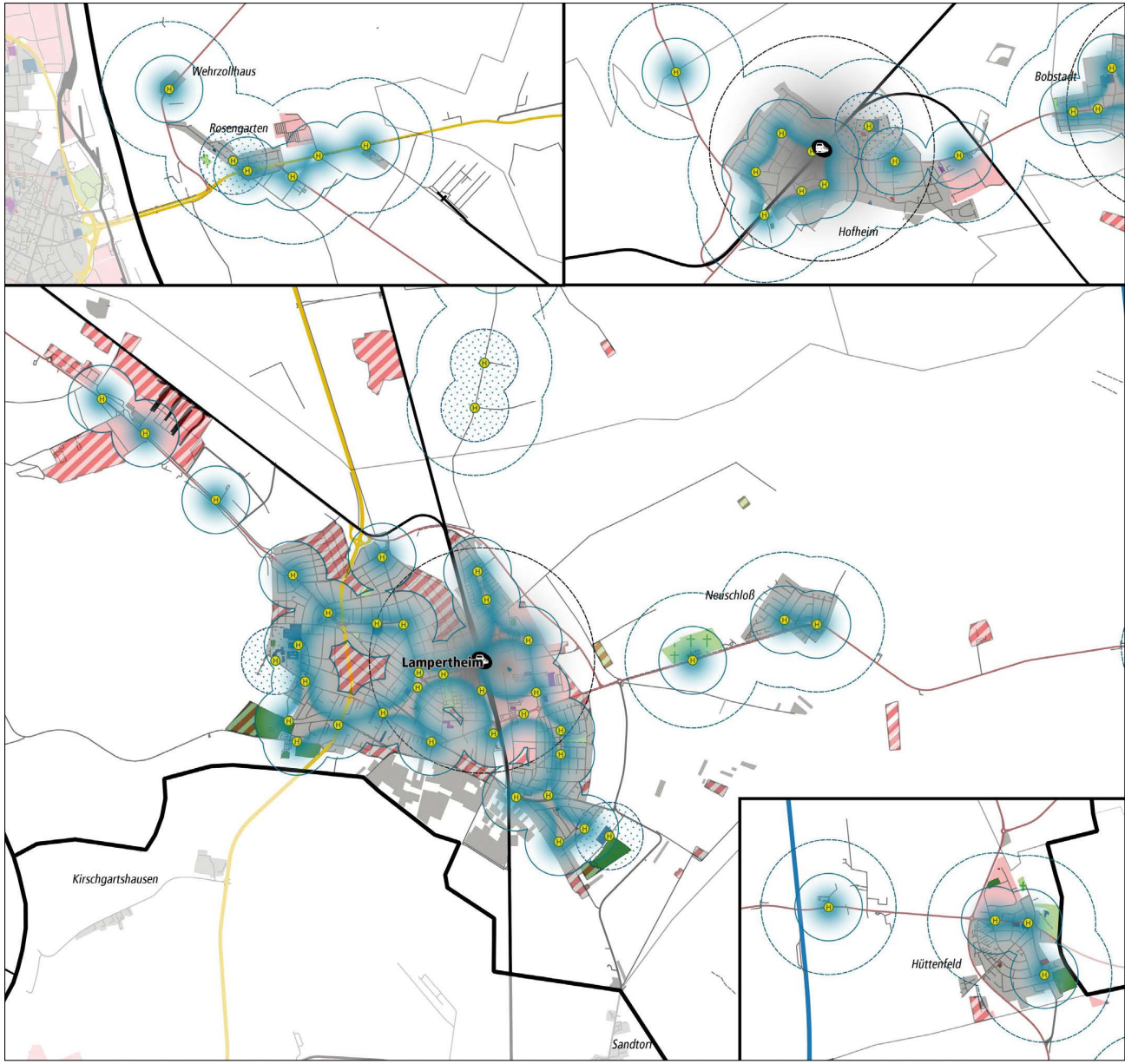
- Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)
- Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)
- Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)
- Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)
- Grünflächen und Parks

0 — 3 — 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Lampertheim

KARTENBAND
Anhang K.3.j

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Bahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 1 000 m Luftlinie; nur informelle Darstellung, da für kleinräumige Erschließung nicht relevant*

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

* = Kunden des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) legen pro Fahrt bundesweit durchschnittlich 21 km und jene des Schienenpersonenfernverkehrs ca. 280 km mit der Bahn zurück (Quelle: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2018, Bundesnetzagentur 2018). Der in dieser Karte aufgeführte Einzugsbereich um Bahnhalte in Höhe von 1 000 m stellt folglich den fußläufig zumutbaren Weg zum Bahnhalt für Kundengruppen, die überwiegend in diesen Entfernungsbereichen unterwegs sind, dar. Für die im lokalen Nahverkehrsplan hauptsächlich behandelten kleinräumigen Relationen sind die Einzugsbereiche um Bahnhaltepunkte daher unerheblich

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

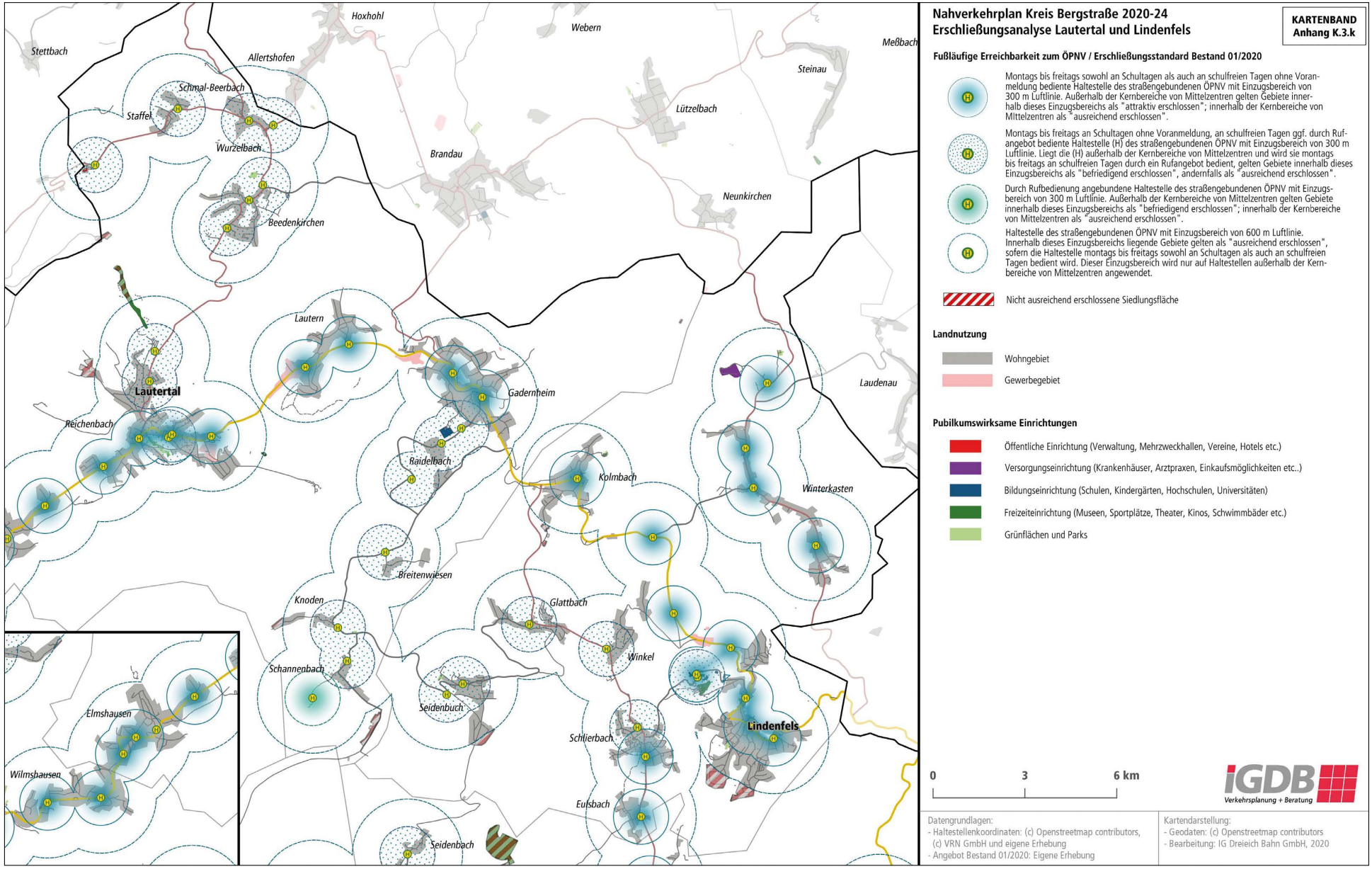
Grünflächen und Parks

0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Lautertal und Lindenfels

KARTENBAND
Anhang K.3.k

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags an Schultagen ohne Voranmeldung, an schulfreien Tagen ggf. durch Rufangebot bediente Haltestelle (H) des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Liegt die (H) außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren und wird sie montags bis freitags an schulfreien Tagen durch ein Rufangebot bedient, gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen", andernfalls als "ausreichend erschlossen".

Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

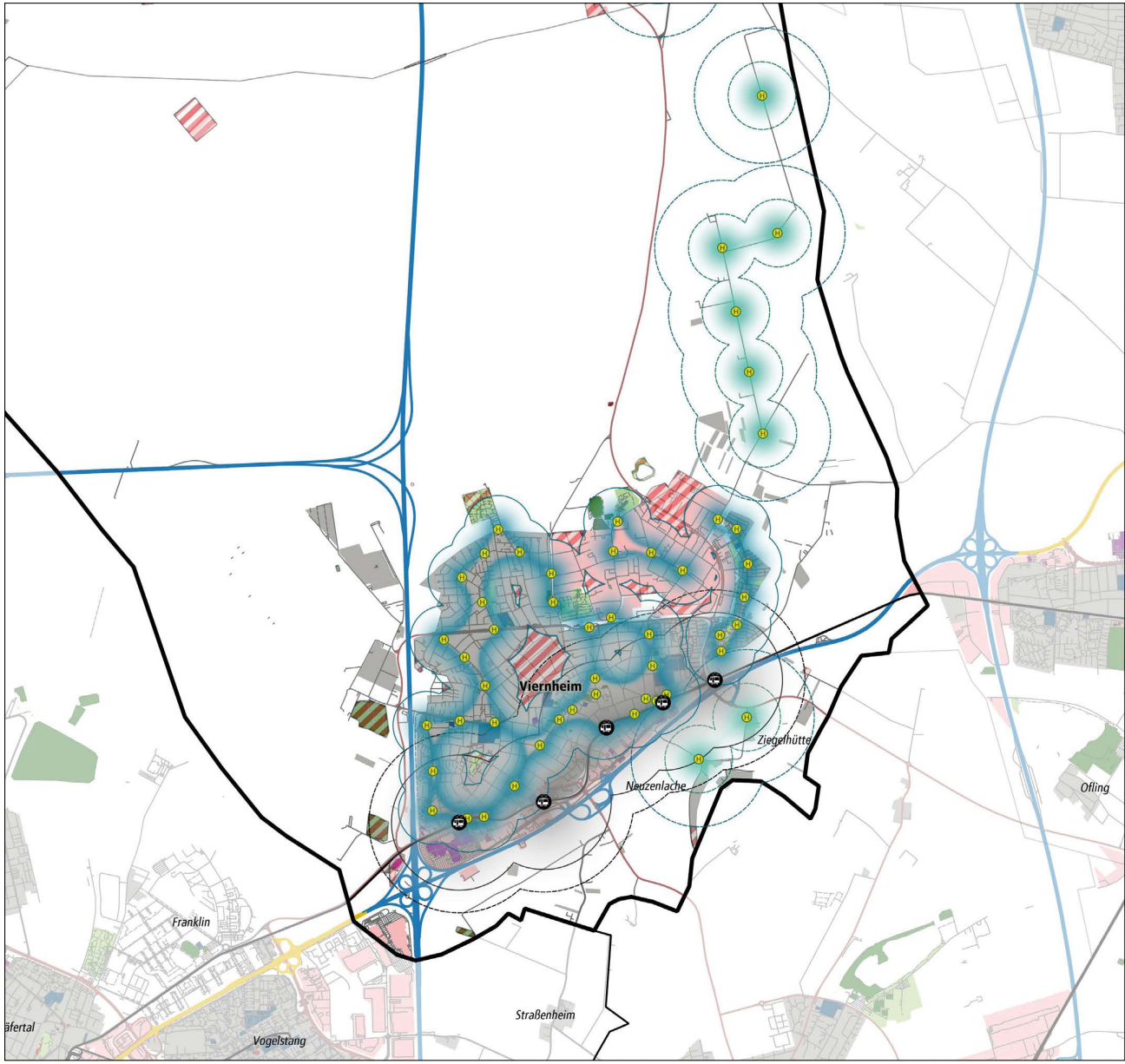
Grünflächen und Parks

0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020



Nahverkehrplan Kreis Bergstraße 2020-24
Erschließungsanalyse Viernheim

KARTENBAND
Anhang K.3.I

Fußläufige Erreichbarkeit zum ÖPNV / Erschließungsstandard Bestand 01/2020

Straßenbahnhalt mit fußläufigem Einzugsbereich von 600m (durchgezogene Linie) und 800 m (gestrichelte Linie) Luftlinie. Innerhalb des Einzugsbereichs von 600 m liegende Gebiete gelten als "attraktiv erschlossen", innerhalb von 800 m als "ausreichend erschlossen".

Montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ohne Voranmeldung bediente Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "attraktiv erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Durch Rufbedienung angebundene Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 300 m Luftlinie. Außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren gelten Gebiete innerhalb dieses Einzugsbereichs als "befriedigend erschlossen"; innerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren als "ausreichend erschlossen".

Haltestelle des straßengebundenen ÖPNV mit Einzugsbereich von 600 m Luftlinie. Innerhalb dieses Einzugsbereichs liegende Gebiete gelten als "ausreichend erschlossen", sofern die Haltestelle montags bis freitags sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen bedient wird. Dieser Einzugsbereich wird nur auf Haltestellen außerhalb der Kernbereiche von Mittelzentren angewendet.

Nicht ausreichend erschlossene Siedlungsfläche

Landnutzung

Wohngebiet

Gewerbegebiet

Pubilkumswirksame Einrichtungen

Öffentliche Einrichtung (Verwaltung, Mehrzweckhallen, Vereine, Hotels etc.)

Versorgungseinrichtung (Krankenhäuser, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc..)

Bildungseinrichtung (Schulen, Kindergärten, Hochschulen, Universitäten)

Freizeiteinrichtung (Museen, Sportplätze, Theater, Kinos, Schwimmbäder etc.)

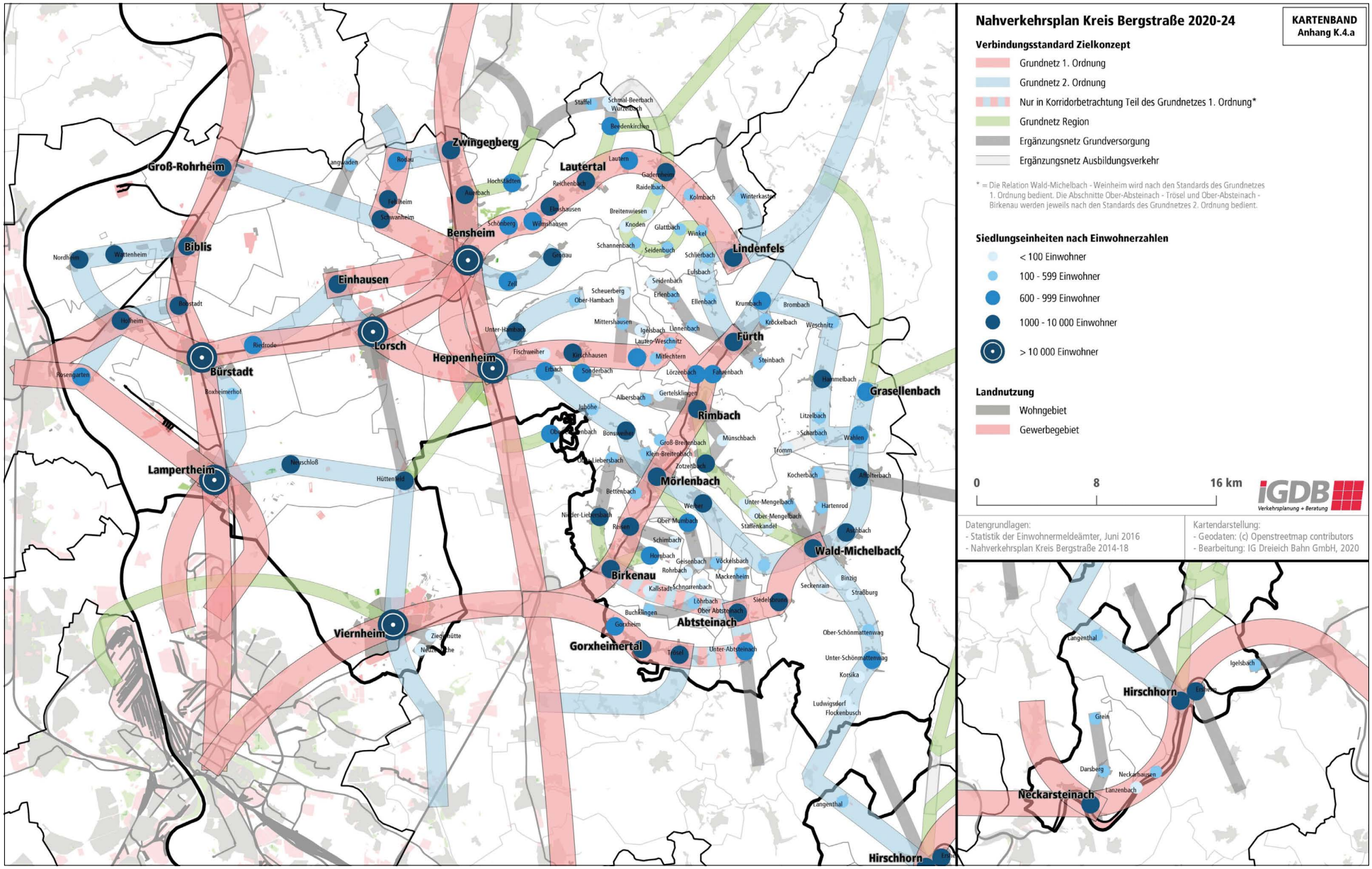
Grünflächen und Parks

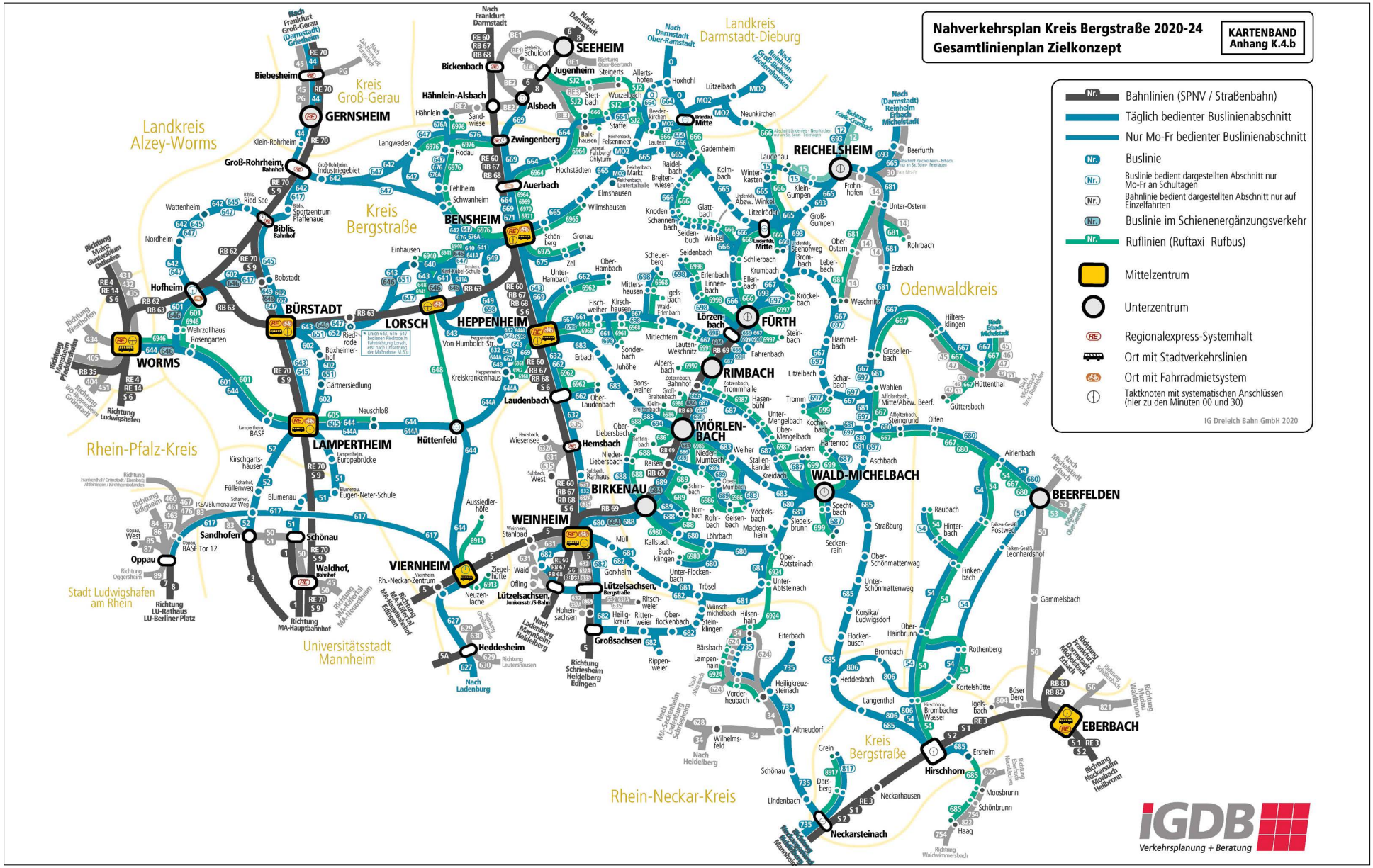
0 3 6 km

iGDB Verkehrsplanung + Beratung

Datengrundlagen:
- Haltestellenkoordinaten: (c) Openstreetmap contributors, (c) VRN GmbH und eigene Erhebung
- Angebot Bestand 01/2020: Eigene Erhebung

Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
KARTENBAND
Anhang K.4.a
Verbindungsstandard Zielkonzept
Grundnetz 1. Ordnung
Grundnetz 2. Ordnung
Nur in Korridorbetrachtung Teil des Grundnetzes 1. Ordnung*
Grundnetz Region
Ergänzungsnetz Grundversorgung
Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr
* = Die Relation Wald-Michelbach - Weinheim wird nach den Standards des Grundnetzes 1. Ordnung bedient. Die Abschnitte Ober-Absteinach - Trösel und Ober-Absteinach - Birkenau werden jeweils nach den Standards des Grundnetzes 2. Ordnung bedient.
Siedlungseinheiten nach Einwohnerzahlen
< 100 Einwohner
100 - 599 Einwohner
600 - 999 Einwohner
1000 - 10 000 Einwohner
> 10 000 Einwohner
Landnutzung
Wohngebiet
Gewerbegebiet
0
8
16 km
iGDB
Verkehrsplanung + Beratung
Datengrundlagen:
- Statistik der Einwohnermeldeämter, Juni 2016
- Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014-18
Kartendarstellung:
- Geodaten: (c) Openstreetmap contributors
- Bearbeitung: IG Dreieich Bahn GmbH, 2020
Zwingenberg
Groß-Rohrheim
Lautertal
Biblis
Bensheim
Lindenfels
Einhausen
Lorsch
Heppenheim
Fürth
Bürstadt
Grasellenbach
Rimbach
Lampertheim
Mörlenbach
Wald-Michelbach
Birkenau
Abtsteinach
Viernheim
Gorxheimertal
Hirschhorn
Neckarsteinach


Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2020-24
Gesamtlinienplan Zielkonzept
KARTENBAND
Anhang K.4.b
Bahnlinien (SPNV / Straßenbahn)
Täglich bedienter Buslinienabschnitt
Nur Mo-Fr bedienter Buslinienabschnitt
Buslinie
Buslinie bedient dargestellten Abschnitt nur Mo-Fr an Schultagen
Bahnlinie bedient dargestellten Abschnitt nur auf Einzelfahrten
Buslinie im Schienenergänzungsverkehr
Ruflinien (Ruftaxi Rufbus)
Mittelzentrum
Unterzentrum
Regionalexpress-Systemhalt
Ort mit Stadtverkehrslinien
Ort mit Fahrradmietsystem
Taktknoten mit systematischen Anschlüssen (hier zu den Minuten 00 und 30)
IG Dreieich Bahn GmbH 2020
Landkreis Alzey-Worms
Kreis Groß-Gerau
Kreis Bergstraße
Landkreis Darmstadt-Dieburg
Odenwaldkreis
Rhein-Pfalz-Kreis
Stadt Ludwigshafen am Rhein
Universitätsstadt Mannheim
Rhein-Neckar-Kreis
SEEHEIM
BENSHEIM
Auerbach
Zwingenberg
Alsbach
Hähnlein-Alsbach
Bickenbach
Jugenheim
GERNSHEIM
Biebesheim
Groß-Rohrheim, Bahnhof
Biblis, Bahnhof
Hofheim
BÜRSTADT
LORSCH
WORMS
LAMPERTHEIM
Hüttenfeld
Laudenbach
HEPPENHEIM
Lützelsachsen, Bergstraße
Lützelsachsen, Junkerstr./S-Bahn
Großsachsen
Heddesheim
VIERNHEIM
WEINHEIM
BIRKENAU
Hemsbach
MÖRLENBACH
RIMBACH
Lörzenbach
FÜRTH
REICHELSHEIM
Frohnhofen
Winterkasten
Klein-Gumpen
Groß-Gumpen
Unter-Ostern
Ober-Ostern
Rohrbach
Erzbach
Weschnitz
Hilterklingen
Grasellenbach
Hüttenthal
Güttersbach
Wahlen
Litzelbach
Scharbach
Tromm
Affolterbach, Steingrund
Olfen
Airlenbach
WALD-MICHELBACH
Aschbach
Kocherbach
Mengelbach
Ober-Mengelbach
Unter-Mengelbach
Kreidach
Stallenkandel
Gadern
Hartenrod
Specht-bach
Siedelsbrunn
Straßburg
Secken-rain
Raubach
Hinter-bach
Falken-Gesäß Postweg
Falken-Gesäß Leonhardshof
BEERFELDEN
Finken-bach
Gammelsbach
Ober-Schönmattenweg
Unter-Schönmattenweg
Ober-Absteinach
Unter-Absteinach
Korsika/Ludwigsdorf
Ober-Hainbrunn
Rothenberg
Brombach
Heddesbach
Kortelshütte
Böser Berg
Igelsbach
Langenthal
Brombacher Wasser
EBERBACH
Hirschhorn
Ersheim
Grein
Schönau
Darsberg
Lindenbach
Neckarsteinach
Neckarhausen
Moosbrunn
Schönbrunn
Haag
Altneudorf
Wilhelmsfeld
Nach Heidelberg
Nach Ladenburg
Richtung Schriesheim Heidelberg Edingen
Richtung Ma-Käfertal Ma-Neuostheim
Richtung Ma-Käfertal Ma-Hauptbahnhof Edingen
Richtung MA-Hauptbahnhof
Richtung LU-Rathaus LU-Berliner Platz
Richtung Ludwigshafen
Richtung Worms
Richtung Mainz Gustavsburg Rüsselsheim
Richtung Mannheim Friedrichsfeld
Richtung Lampertheim Hofheim
Richtung Lorsch Bensheim
Richtung Heppenheim Bensheim
Richtung Viernheim
Richtung Lautersheim
Richtung Frankenthal/Grünstadt/Bad Dürkheim
Richtung Edigheim
Richtung Oggersheim
Richtung Frankfurt Darmstadt
Richtung Frankfurt Groß-Gerau (Darmstadt) Griesheim
Richtung Darmstadt
Richtung Darmstadt Ober-Ramstadt
Richtung Frankfurt-Sachsenhausen
Richtung Darmstadt (Darmstadt) Reinheim Erbach Michelstadt
Richtung Michelstadt Erbach
Richtung Hesseneck Waldbrunn
Richtung Neckarsulm Mosbach Heilbronn
Richtung Waldwimmersbach
Richtung Neckarsteinach
Richtung Bad Dürkheim
Richtung Grünstadt
Richtung Alzey
Richtung Worms
Richtung Grünstadt
Richtung Lampertheim
Richtung Bürstadt
Richtung Worms
Richtung Mannheim
Richtung Weinheim
Richtung Viernheim
Richtung Lautersheim
Richtung Heppenheim
Richtung Bensheim
Richtung Lorsch
Richtung Bürstadt
Richtung Worms
Richtung Lampertheim

8.2.A Einwohnerzahlen im Kreis Bergstraße

nach Siedlungseinheiten; nur Hauptwohnung (Stand: 31.12.2016)

Stadt/Gemeinde	Siedlungseinheit	Anzahl Einwohner	Anteil
	Mackenheim	157	6,55 %
	Ober-Abtsteinach	1.281	53,44 %
	Unter-Abtsteinach	959	40,01 %
Abtsteinach		**2.397**	**100,00 %**
	Auerbach	9.541	23,18 %
	Bensheim	24.109	58,58 %
	Fehlheim	1.687	4,10 %
	Gronau	1.215	2,95 %
	Hochstädten	681	1,65 %
	Langwaden	337	0,82 %
	Schönberg	768	1,87 %
	Schwanheim	1.232	2,99 %
	Wilmshausen	660	1,60 %
	Zell	925	2,25 %
Bensheim		**41.155**	**100,00 %**
	Biblis	6.060	68,03 %
	Nordheim	1.734	19,47 %
	Wattenheim	1.114	12,51 %
Biblis		**8.908**	**100,00 %**
	Birkenau	5.601	55,88 %
	Buchklingen	202	2,02 %
	Hornbach	612	6,11 %
	Kallstadt	50	0,50 %
	Löhrbach	597	5,96 %
	Nieder-Liebersbach	1.763	17,59 %
	Reisen	1.179	11,76 %
	Schnorrenbach	20	0,20 %
Birkenau		**10.024**	**100,00 %**
	Bobstadt	2.815	16,68 %
	Boxheimerhof	150	0,89 %
	Bürstadt	13.095	77,60 %
	Riedrode	814	4,82 %
Bürstadt		**16.874**	**100,00 %**

Stadt/Gemeinde	Siedlungseinheit	Anzahl Einwohner	Anteil
Einhausen		**6.293**	
	Brombach	56	0,52 %
	Ellenbach	511	4,75 %
	Erlenbach	369	343 %
	Fahrenbach	705	6,55 %
	Fürth	5.731	53,26 %
	Kröckelbach	592	5,50 %
	Krumbach	975	9,06 %
	Linnenbach	316	2,94 %
	Lörzenbach	781	7,26 %
	Seidenbach	58	0,54 %
	Steinbach	404	3,75 %
	Weschnitz	263	2,44 %
Fürth		**10.761**	**100,00 %**
	Gorxheim	899	21,70 %
	Trösel	1.638	39,54 %
	Unter-Flockenbach	1.606	38,76 %
Gorxheimertal		**4.143**	**100,00 %**
	Grasellenbach	982	24,90 %
	Hammelbach	1.336	33,88 %
	Litzelbach	166	4,21 %
	Scharbach	470	11,92 %
	Tromm	36	0,91 %
	Wahlen	953	24,17 %
Grasellenbach		**3.943**	**100,00 %**
Groß-Rohrheim		**3.799**	

Stadt/Gemeinde	Siedlungseinheit	Anzahl Einwohner	Anteil
	Erbach	724	2,75 %
	Heppenheim	19.727	74,82 %
	Kirschhausen	1.941	7,36 %
	Mittershausen-Scheuerb.	379	1,44 %
	Ober-Hambach	156	0,59 %
	Ober-Laudenbach	690	2,62 %
	Sonderbach	740	2,81 %
	Unter-Hambach	1.308	4,96 %
	Wald-Erlenbach	700	2,66 %
Heppenheim		**26.365**	**100,00 %**
	Ersheim	1.405	42,02 %
	Hirschhorn	1.405	42,02 %
	Igelsbach	200	5,98 %
	Langenthal	308	9,21 %
	Unter-Hainbrunn	26	0,78 %
Hirschhorn		**3.344**	**100,00 %**
	Hofheim	5.251	15,81 %
	Hüttenfeld	2.243	6,75 %
	Lampertheim	23.658	71,24 %
	Neuschloß	1.305	3,93 %
	Rosengarten	701	2,11 %
	Wehrzollhaus	50	0,15 %
Lampertheim		**33.208**	**100,00 %**
	Beedenkirchen	637	8,74 %
	Elmshausen	1.341	18,40 %
	Gadernheim	1.473	20,21 %
	Knoden	88	1,21 %
	Lautern	754	10,34 %
	Raidelbach	104	1,43 %
	Reichenbach	2.573	35,30 %
	Schannenbach	118	1,62 %
	Schmal-Beerbach	40	0,55 %
	Staffel	107	1,47 %
	Wurzelbach	54	0,74 %
Lautertal		**7.289**	**100,00 %**

Stadt/Gemeinde	Siedlungseinheit	Anzahl Einwohner	Anteil
	Eulsbach	195	3,88 %
	Glattbach	122	2,42 %
	Kolmbach	483	9,60 %
	Lindenfels	2.349	46,69 %
	Schlierbach	571	11,35 %
	Seidenbuch	360	7,16 %
	Winkel	291	5,78 %
	Winterkasten	660	13,12 %
Lindenfels		**5.031**	**100,00 %**
Lorsch		**13.669**	
	Bettenbach	160	1,47 %
	Bonsweiher	1.155	10,62 %
	Groß-Breitenbach	260	2,39 %
	Juhöhe	120	1,10 %
	Klein-Breitenbach	320	2,94 %
	Mörlenbach	5.779	53,15 %
	Ober-Liebersbach	145	1,33 %
	Ober-Mumbach	965	8,87 %
	Vöckelsbach	332	3,05 %
	Weiher	1.638	15,06 %
Mörlenbach		**10.874**	**100,00 %**
	Darsberg	471	12,10 %
	Grein	118	3,03 %
	Lanzenbach	20	0,51 %
	Neckargemünd	6	0,15 %
	Neckarhausen	313	8,04 %
	Neckarsteinach	2.965	76,16 %
Neckarsteinach		**3.893**	**100,00 %**

Stadt/Gemeinde	Siedlungseinheit	Anzahl Einwohner	Anteil
	Albersbach	253	2,93 %
	Lauten-Weschnitz	336	3,89 %
	Mitlechtern	565	6,54 %
	Rimbach	5.422	62,73 %
	Unter-Mengelbach	30	0,35 %
	Zotzenbach	2.037	23,57 %
Rimbach		**33.384**	
Viernheim		**4.143**	**100,00 %**
	Affolterbach	1.148	10,71 %
	Aschbach	1.175	10,96 %
	Binzig	40	0,37 %
	Flockenbusch	20	0,19 %
	Gadern	471	4,39 %
	Hartenrod	232	2,16 %
	Kocherbach	226	2,11 %
	Korsika	40	0,37 %
	Kreidach	437	4,08 %
	Ober-Mengelbach	40	0,37 %
	Ober-Schönmattenwag	474	4,42 %
	Seckenrain	70	0,65 %
	Siedelsbrunn	1.075	10,03 %
	Stallenkandel	50	0,47 %
	Straßburg	80	0,75 %
	Unter-Schönmattenwag	914	8,53 %
	Wald-Michelbach	4.229	39,45 %
Wald-Michelbach		**10.721**	**100,00 %**
	Rodau	975	13,87 %
	Zwingenberg	6.055	86,13 %
Zwingenberg		**7.030**	**100,00 %**
Kreis Bergstraße		**270.292**	

8.2.B Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort sowie Pendler

nach Kommunen im Kreis Bergstraße (Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 30.6.2017)

Gebiet	Arbeitsort	Wohnort	Arbeitsort = Wohnort (Binnenpendler)		Einpendler		Auspendler		Pendlersaldo (Negative Werte: Auspendlerüberschuss; Positive Werte: Eindlerüberschuss)
			Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	
Abtsteinach	462	945	72	5 %	390	29 %	873	65 %	- 483
Bensheim	18.590	14.992	5.068	18 %	13.518	47 %	9.924	35 %	3.594
Biblis	1.431	3.470	429	10 %	1.002	22 %	3.041	68 %	- 2.039
Birkenau	1.163	3.590	418	10 %	744	17 %	3.172	73 %	- 2.428
Bürstadt	3.715	6.913	1.602	18 %	2.107	23 %	5.310	59 %	- 3.203
Einhausen	862	2.574	275	9 %	586	19 %	2.299	73 %	- 1.713
Fürth	2.206	4.088	816	15 %	1.387	25 %	3.272	60 %	- 1.885
Gorxheimertal	323	1.559	129	7 %	194	11 %	1.430	82 %	- 1.236
Grasellenbach	771	1.536	333	17 %	438	22 %	1.203	61 %	- 765
Groß-Rohrheim	1.030	1.511	205	9 %	825	35 %	1.306	56 %	- 481
Heppenheim	10.407	9.799	3.062	18 %	7.337	43 %	6.737	39 %	600
Hirschhorn	1.113	1.217	293	14 %	816	40 %	924	45 %	- 108
Lampertheim	8.296	12.835	2.810	15 %	5.483	30 %	10.025	55 %	- 4.542
Lautertal	1.101	2.747	476	14 %	625	19 %	2.271	67 %	- 1.646
Lindenfels	741	1.875	315	14 %	426	19 %	1.560	68 %	- 1.134
Lorsch	3.728	5.248	947	12 %	2.778	35 %	4.301	54 %	- 1.523
Mörlenbach	1.744	3.923	596	12 %	1.146	23 %	3.327	66 %	- 2.181
Neckarsteinach	853	1.448	225	11 %	626	30 %	1.223	59 %	- 597
Rimbach	1.347	3.110	477	12 %	870	22 %	2.633	66 %	- 1.763
Viernheim	9.637	13.348	3.612	19 %	6.016	31 %	9.735	50 %	- 3.719
Wald-Michelbach	1.987	3.868	1.084	23 %	901	19 %	2.784	58 %	- 1.883
Zwingenberg	1.432	2.746	222	6 %	1.210	31 %	2.524	64 %	- 1.314
Kreis Bergstraße	**72.939**	**103.342**	**45.378**	**38 %**	**22.248**	**19 %**	**52.114**	**44 %**	**- 29.866**
- Binnenpendler innerh. der Kommunen			23.466	52 %					
- Binnenpendler innerhalb des Kreises			45.378	100 %					
Ein- und Auspendler Kreis Bergstraße nach Richtungen									
NORD (Hessen, ohne Odenwaldkreis)			–	–	4.654	25 %	13.840	75 %	- 9.187
OST (Odenwaldkreis)			–	–	1.218	56 %	948	44 %	270
SÜD (Baden-Württemberg)			–	–	10.616	26 %	30.488	74 %	- 19.872
WEST (Rheinland-Pfalz)			–	–	5.761	46 %	6.838	54 %	- 1.077

8.4.A Maßnahmenkonzept Nahverkehrsplan 2020 – 2024

(Stand: 26.11.2020 Finale Fassung)

Themenbereiche

AQ = Aufenthaltsqualität
AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard
B = Barrierefreiheit
EM = Ergänzende Mobilität
ES = Erschließungsstandard
H = Sonstige Hinweise
SPNV = Schienenpersonennahverkehr
T = Tarife
W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation

Prioritäten

	Bezeichnung	Bedeutung
U	Umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Bedarf	Maßnahme wurde bereits umgesetzt bzw. wird voraussichtlich bis Dezember 2020 mit der Umsetzung beginnen.
VB	Vordringlicher Bedarf	Maßnahme soll kurzfristig (vsl bis Juni 2021) umgesetzt oder initiiert werden. Soweit der Kreis zuständig ist*, soll die Maßnahme finanziert werden. Nach mindestens 3 Jahren soll eine Evaluierung der Maßnahme eingeleitet werden. Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt.
MB	Mittelfristiger Bedarf	Maßnahme soll mittelfristig (vsl. is Dezember 2025) umgesetzt werden. Soweit der Kreis zuständig ist*, soll die Maßnahme finanziert werden. Maßnahmen des mittelfristigen Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt.
WB	Weiterer Bedarf	Maßnahme soll nachrangig umgesetzt werden. Spätestens im Rahmen der nächsten Fortschreibung des lokalen Nahverkehrs-plans soll die Maßnahme erneut untersucht werden. Sofern sich die finanziellen Rahmenbedingungen zugunsten einer Umsetzung der Maßnahme verändern, kann die Umsetzung früher eingeleitet werden. Maßnahmen des weiteren Bedarfs stehen unter Finanzierungsvorbehalt und können nur in begründeten Einzelfällen ggü. Maßnahmen anderer Kategorien vorgezogen werden.
PB	Prüfbedarf	Kann im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend bewertet werden. Zuständigkeiten liegen teilweise außerhalb des Kreises Bergstraße. Bei Zuständigkeit des Kreises soll ein Prüfauftrag ergehen.
* Andernfalls stellt die Maßnahme und zugehörige Priorisierung eine Empfehlung ggü. der jeweils Zuständigen Institution dar.		

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.1	Übernahme des bestehenden ÖPNV-Angebotsniveaus mit Evaluierung.	AS/VS	Kap. 3	k.A.	U
M.2.a	Anbindung Darsberg (471 EW) und Grein (118 EW) mit 10 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruftaxilinie 8917. Verlängerung nach Schönau prüfen. Hierfür Abstimmung mit der und Mitfinanzierung durch die Gemeinde Schönau erforderlich.	AS/VS	Kap. 3.2	9.400,00 €	VB
M.2.b	Anbindung Gadern (471 EW) mit 5 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruflinie 699	AS/VS	Kap. 3.2	9.400,00 €	VB
M.2.c	Anbindung Hartenrod (232 EW) und Kocherbach (226 EW) mit 5 zusätzlichen Fahrtenpaaren/Woche durch Ruflinie 699	AS/VS	Kap. 3.2	9.400,00 €	VB
M.2.d	Anbindung Mackenheim (154 EW) mit 25 Fahrtenpaaren/Woche durch eine neue oder vorhandene Ruftaxi-Linie. Im Zusammenhang mit M_N0.1 zu betrachten.	AS/VS	Kap. 3.2	In M_N0.1 enthalten.	VB
M.2.e	Anbindung Ober-Liebersbach (145 EW) mit 25 Fahrtenpaaren/Woche durch Verlängerung der Buslinie 688 als Rufbus mit mindestens 25 Fahrtenpaaren pro Woche über Nieder-Liebersbach hinaus nach Ober-Liebersbach und Mörlenbach.	AS/VS	QB_N0.52	9.400,00 €	VB
M.2.f	Anbindung Staffel (107 EW) und Kuralpe/Felsberg mit 25 Fahrtenpaaren/Woche durch eine Ruflinie.	AS/VS	Kap. 3.2 QB_Lau.1 QB_N0.14 QB_N0.19 QB_N0.22 QB_N0.24 QB_N0.27	9.400,00 €	VB
M.3.a	Anbindung Beedenkirchen (637 EW) an das Grundnetz Region durch Verlängerung Buslinie M02 ab Brandau über Beedenkirchen nach Reichenbach.	AS/VS	Kap. 3.2	Siehe M_N0.8	VB
M.3.b	Anbindung Ersheim (~ 1 200 EW) an das Grundnetz Region durch Ergänzung der Buslinie 685 um Fahrten am Wochenende (Rufangebot); Im Zusammenhang mit M_N0.26 zu betrachten.	AS/VS	Kap. 3.2	5.700,00 €	MB
M.3.c	Anbindung Hochstädten (637 EW) an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 677 Bensheim – Balkhausen auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen)	AS/VS	Kap. 3.2	91.200,00 €	MB
M.3.d	Anbindung Hornbach (612 EW) an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 692 (Abschnitt Birkenau – Hornbach) auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	AS/VS	Kap. 3.2	49,600,00 €	MB
M.3.e	Anbindung Sonderbach (740 EW) an das Grundnetz Region durch Herstellung neuer Buslinie Heppenheim – Kirschhausen – Sonderbach montags bis freitags.	AS/VS	Kap. 3.2	103.400,00 €	MB
M.3.f	Anbindung Ober-Laudenbach (690 EW) an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 687 auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	AS/VS	Kap. 3.2	80.700,00 €	MB
M.3.g	Anbindung Ober-Mumbach (965 EW) an das Grundnetz Region durch Aufstockung bestehender Buslinie 692 (Abschnitt Mörlenbach – Reisen – Ober-Mumbach – Geisenbach) auf zusätzliche Fahrten montags bis freitags (auch an schulfreien Tagen).	AS/VS	Kap. 3.2	119.000,00 €	MB
M.3.h	Anbindung Unter-Hambach (1 308 EW) an das Grundnetz Region	AS/VS	Kap. 3.2	In M_B.18 enthalten.	MB
M.3.i	Anbindung Zotzenbach (2 067 EW) an das Grundnetz Region durch neue Buslinie Zotzenbach Trommhalle – Rimbach Schulzentrum (Friedhofsweg) – Rimbach, Burgunder Str. – Rimbach Bhf – Fahrenbach – Lörzenbach Brücke – Lörzenbach Auf der Binn mit Anschluss an 667 Richtung Heppenheim	AS/VS	Kap. 3.2	127.600,00 €	VB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.4	Herstellung eines möglichst vollständig barrierefreien ÖPNV durch Ausbau der Haltestelleninfrastruktur gemäß Kapitel 4.4.1., Herstellung einer barrierefreien Fahrgastinformation gemäß Kapitel 4.4.2. und Sicherstellung von Mobilität durch barrierefreie Netzgestaltung (räumliche Barrierefreiheit) gemäß Kapitel 4.4.3. Es gelten die im Kapitel 4.4.4. beschriebenen Ausnahmen.	B	Kap. 3	k.A	MB
M.4.a	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe I sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung- vif*	B	Kap. 4.4	k.A	VB
M.4.b	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe II sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	B	Kap. 4.4	k.A	MB
M.4.c	Die im Anhang 4.E dargestellten Haltestellen der Prioritätsstufe III sowie ebenda dargestellte Haltestellen, die sich in einem „weitgehend barrierefreien" Zustand befinden, sind vollständig barrierefrei gemäß Kapitel 3.2.7. und 4.4 auszubauen. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Kommunen zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	B	Kap. 4.4	k.A	WM
M.5.a	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 644 auf Abschnitt Lampertheim – Worms in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2 QB_N0.40	25.800,00 €	MB
M.5.b	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 646 Bensheim – Worms in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	87.800,00 €	MB
M.5.c	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 665 auf Abschnitt Bensheim – Lindenfels in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	42.100,00 €	MB
M.5.d	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 667 auf Abschnitt Heppenheim – Fürth in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	32.800,00 €	MB
M.5.e	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 669 Alsbach – Bensheim – Heppenheim in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	42.300,00 €	MB
M.5.f	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 681 Weinheim – Gorxheimertal – Wald-Michelbach – Grasellenbach in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	47.900,00 €	MB
M.5.g	2 zusätzliche Nachtfahrten Linie 684 Weinheim – Fürth in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen.	AS/VS	Kap. 3.2	37.900,00 €	MB
M.6.a	Einrichtung neuer Haltestelle „Lorsch, Im Daubhart" auf L3111 für Buslinie 640. Die Bereiche „Heppenheimer Str./Klosterstr.", "Seehof-/Erlengartenstr.", „Von-Hausen-/Biengartenstr." und „Zedernstr." können aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch bestehende ÖPNV-Linien erschlossen werden. Die Einrichtung eines innerstädtischen ÖPNV-Konzeptes zur Erschließung dieser Bereiche wird empfohlen. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lorsch. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	QB_B.49 Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.c	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Am Weißen Rain", „Eichendorff-/Gymnasiumstr.", „Fa. Odenwald-Quelle", „Lise-Meitner-Str.", „Luise-Otto-Str.", „Opelstr.", „Schleifweg", „Starkenburg" in Heppenheim, „Im Schalbert", „Östlich In der Wasserschöpp", „Hambacher Tal Anwesen 160-190" in Unter-Hambach, „Sudetenstraße" in Kirschhausen und „Östliche Kirchbergstraße" in Sonderbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Heppenheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.6.d	Einrichtung neuer Haltestelle im Bereich „Berliner Ring/Saarstraße (Weiherhausstadion)“ für Ruftaxi-Linie 6970 und anschlussoptimale Einbindung dieser Linie in den ITF-Knoten Bensheim, Bahnhof. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim	ES	Kap. 3.2	k.A	U
M.6.e	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „An der Riedwiese“, „Henri-Dunant-Str.“, „Konrad-Adenauer-/Theodor-Heuss-Str.“, „Schwanheimer-/Neuhofstr.“, „Siegfried-/Adolf- Kolping-Str.“ in Bensheim, „Schloss Auerbach“ in Auerbach und „Östlicher Weiherweg/Bangertshöhe“ in Hochstädten. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.f	Einrichtung von Haltepositionen in die bislang jeweils noch nicht bedienten Fahrtrichtungen an den Haltestellen „Platanenallee“ in Bensheim und „Am Höllberg/Zur Holderhecke“ in Auerbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.g	Halt der Linie 669 an der Hemsbergschule in Bensheim in beide Fahrtrichtungen. Einrichtung neuer Halteposition an der bestehenden Haltestelle „Hemsbergschule“ auf Heidelberger Str. in Fahrtrichtung Alsbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.h	Einrichtung neuer Haltestelle in Einhausen im Bereich „Robert-Bosch-/Rudolf-Diesel-Str.“. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Einhausen. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif	ES	Kap. 3.2 QB_E.2	k.A	PB
M.6.i	Die Ruftaxi-Haltestelle „Nieder-Liebersbach, Am Heiligenberg“ soll in eine Bushaltestelle umfunktioniert werden (Anwendung Haltestellenstandards). Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Birkenau. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES/VS	QB_Bir.1	k.A	PB
M.6.j	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Am Büchelberg“, „Am Königsbuckel“, „Am Kohlhof“, „Am Wasserwerk/ Im Krappenklingen“, „Am Wetzel“, „Bürgermeister-Bachmann-Str. (Seniorenwohnheim)“, „Konradsweg/Im Weidenklingen“, „Stöwerstr.“, „Waldschwimmbad“, „Seckenrain“, „Hartenroder Str. (nördlich Halle)“ in Wald-Michelbach, „Nördlicher Lotzenweg“ in Ober-Schönmattenwag . Der Bereich „Unter-Schönmattenwag Holmbach“ kann vsl. nicht durch vorhandene ÖPNV-Angebote erschlossen werden und kann daher durch Herstellung von Radabstellanlagen an der Haltestelle "Abzweig Korsika/ Ludwigsdorf" eine multimodale Mindesterschließung erhalten. Der Bereich "Einkaufszentrum Am Bahndamm" kann derzeit aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch Buslinien erschlossen werden. Hier ist zumindest die Einrichtung einer Haltestelle für Ruftaxilinien zu empfehlen. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Wald-Michelbach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Die Buslinie 690 soll alle auf ihrem Linienweg liegenden Ruftaxi-Haltestellen mitbedienen.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.6.k	Die Bereiche „Nördl. Frohklinger Str./Freiherr-vom-Stein-Str.“ in Trösel und „Am Wetzelsberg/Am Sportplatz“ in Unter-Flockenbach können aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch vorhandene ÖPNV-Angebote erschlossen werden. Eine multimodale Mindesterschließung kann daher durch Herstellung von Radabstellanlagen an den Haltestellen „Daumbergschule“ oder „Bergweg“ (Trösel) bzw. „Kirche“ oder „Herlenklingerweg“ (Unter-Flockenbach) erfolgen. Alternativ kommen innovative Bedienformen (z.B. bedarfsgesteuerter Shuttle-Service zu den benannten Bushaltestellen) in Frage. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Gorxheimertal. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2 QB_Gorx.4	k.A	PB
M.6.l	Einrichtung von mindestens 2 neuen Ruftaxi-Haltestellen in Mackenheim (sofern nicht bereits vorhanden) sowie einer neuen Bushaltestelle im Bereich „Gewerbegebiet (Im Steinböhl)“ in Ober- Abtsteinach auf L535. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Abtsteinach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: h*ttps://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.m	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Erlen-Hummelbachweg“, „Groß-Breitenbach (Hausnummern 65-80)“, „Industrie-/Robert-Bosch-Str.“, „Kapellenweg", „Lessing-/Eichendorffstr.“ und „Weiherer Str./Friedgasse“ in Mörlenbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Mörlenbach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.n	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Breslauer Str.“, „Östliche Erzberger Str. (Kinderheim)", „Heppenheimer Pfad/ Freiherr-vom-Stein-Str.", „Kriemhildenstr.", „Robert-Koch- Str.", Schleenackerstr.“, „Trommweg/Am Wagenberg“, „Talstr./ Höhenweg“ in Fürth und „Werner Krauß-Str. (Bergtierpark)“ in Erlenbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Fürth. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.o	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Wald-/Burgunderstr./Im Gehklingen“ und „Gertelsklingen" in Rimbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Rimbach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Die Buslinie 690 soll alle auf ihrem Linienweg liegenden Ruftaxi-Haltestellen mitbedienen, soweit keine Nachteile an anderer Stelle daraus erwachsen.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.p	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Am Sägewerk“ in Gras-Ellenbach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Grasellenbach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.q	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Odenwald-Campingpark (Langenthaler Str.)“ und „Nördliche Hainbrunner Str./Alter Brombacher Weg“ in Hirschhorn. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Hirschhorn. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.6.r	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Lanzenbach“ und „Industrie-/Partikulierstr. (Einkaufszentrum)“ in Neckarsteinach. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Neckarsteinach. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung- vif>*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.s	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Westliche Nibelungenstr. (Fa. Eichhorn & Walter/Seniorenheim)“, „Ziegelhüttenweg“ in Gadernheim, „Südliche Krehbergstr.“ in Schannenbach. Der Bereich „Am Teufelsbach/Sachsenhäuser Str.“ in Elmshausen soll durch die Herstellung einer Halteposition an der Haltestelle „Radlett-Platz“ in Fahrtrichtung Lindenfels attraktiver erschlossen werden (Haltestelle „Elmshausen, Schule“ soll weiterhin in beide Fahrtrichtungen bedient werden). Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Lautertal. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Der Bereich „Balkhäuser Str./Nonnwiesenweg“ in Reichenbach kann aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch vorhandene ÖPNV-Angebote erschlossen werden.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.t	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Seehofstr.“ in Lindenfels und „Freiwillige Feuerwehr/Oberm Haus“ in Winterkasten. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lindenfels. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Der Bereich „Ellenbacher Weg/Im Großfeld“ in Lindenfels kann aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch vorhandene ÖPNV-Angebote erschlossen werden.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.u	Einrichtung neuer Halteposition an der bestehenden Haltestelle „Riedrode, Bahnhof“ auf B47. in Fahrtrichtung Lorsch. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bürstadt. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.v	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Alte Viernheimer Str./Sophie-Scholl-Str.“, „Ring-/Hagenstr.“, „Südliche Industriestr.“, „Westend-/Kurpfalzstr.“, „Wormser Str./Erste Neugasse“, „Wormser Str./Wilhelm-Herz-Ring“ in Lampertheim, „IBB Lampertheim (Wildbahn)“ in Neuschloß, „Gewerbegebiet Im Seefeld“, „Heppenheimer Str./An der Tuchbleiche“ in Hüttenfeld. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.w	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Waldgartenstr./Lorscher Str.“ und „Römer-/Alemannenstr.“ in Bürstadt. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bürstadt. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Der Bereich „Wittelsheimer Allee/Im Sonneneck“ kann mangels Wendemöglichkeit vsl. nicht durch bestehende ÖPNV-Linien erschlossen werden.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.x	Einrichtung neuer Haltestellen in den Bereichen „Am Großen Weichweg“, „Gewerbestr./Beim Kreuz“ und „Sportpark Pfaffenau“ in Biblis. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Biblis. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif* Der Bereich „An den Rebenäckern/Pfarrkesselweg“ in Biblis kann aufgrund von Fahrplanzwängen nicht durch vorhandene ÖPNV-Angebote erschlossen werden.	ES	Kap. 3.2	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.6.y	Einrichtung von neuen Haltestellen im Bereich „Werner-von-Siemens-Str." in Groß-Rohrheim. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Gemeinde Groß-Rohrheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.6.z	Einrichtung von neuen Haltestellen in den Bereichen „Alexander-/Kettelerstr.", „Alte Mannheimer Str.", „Familiensportpark West", „Südliche Neuzenlache" und „Waldsee/Hermann-Staudinger-Str." in Viernheim. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Viernheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	ES	Kap. 3.2	k.A	PB
M.7	Berücksichtigung von erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf möglichst allen Buslinien (mindestens des Grundnetzes 1. Ordnung) bei Ausschreibungen von Linienbündeln, sofern keine sicherheitsrelevanten oder betrieblichen Belange dagegen sprechen.	EM	Kap. 3.2	k.A	PB
M.8	Darstellung des örtlichen Busliniennetzes auf einem Liniennetzplan mindestens an allen Haltestellen in Mittelzentren.	W/FGI	QB_B.63 QB_NO.48 QB_AT.23 QB_AT.27 Kap. 3.2	k.A	MB
M.9	Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an eine rechnergestützte Betriebsleitstelle / Intermodal Transport Control System.	H	QB_B.75	k.A	MB
M.10	Aufnahme von Verhandlungen mit dem RMV mit dem Ziel eine Nutzbarkeit von möglichst allen RMV-Kombitickets im ÖPNV innerhalb des RMV-VRN-Übergangstarifs zu ermöglichen.	T	QB_AT.17 QB_AT.29 QB_R.16 Kap. 3.2.2 Kap. 4.7	k.A	PB
M.11	Gutachterliche Überprüfung der Ausweitung des RMV-VRN-Übergangstarifs auf alle in der Zuständigkeit der SPNV-Aufgabenträgerschaft liegenden Schienenstrecken.	T	QB_AT.37 Kap. 4.8	k.A	PB
M.12	Prüfung des Einsatzes von elektrisch betriebenen und damit lokal emissionsfreien Fahrzeugen durch die beteiligten SPNV Aufgabenträger für die Nibelungenbahn (Bensheim – Worms) und und die Weschnitztalbahn (Weinheim – Fürth).	SPNV	QB_FGB_B.44 QB_FGB_B.45 Kap. 4.2	k.A	PB
M.13	Einführung einer Tourismus-Card für das Gebiet des UNESCO-Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald nach dem Vorbild der PfalzCard oder anderer touristischer Regionen.	T	Kap. 4.8	k.A	PB
M.14	Vereinfachung und Vergünstigung der Ruftaxi-Tarife.	T	Kap. 4.8	k.A	PB
M.15	Verlagerung der Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten Ruftaxis auf die Kreisebene.	T	Kap. 4.8	k.A	PB
M.16	Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie auf Tages-, Mehrfahrtenkarten und Einzelfahrscheine.	T	Kap. 4.8	k.A	PB
M.17	Schaffung einer Mobilitätsgarantie für alle Kunden des RMV-VRN-Übergangstarifs. Kooperation mit RMV erforderlich	T	Kap. 4.8	k.A	PB
M.18	Untersuchung der realen topografie- und fußwegnetzfeinen Erschließungsqualität im Kreis Bergstraße spätestens mit der Fortschreibung des nächsten lokalen Nahverkehrsplans.	ES	Kap. 3.2.3. Kap. 3.4.1	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M.19	Eruierung von Ansätzen und Lösungen, die es ermöglichen, sowohl bestehende als auch geplante verbundspezifische Mobilitätsangebote unter Berücksichtigung der im Kreis Bergstraße verfügbaren Möglichkeiten noch intensiver zu bewerben	W/FGI	Kap. 4.9	k.A	PB
M.20	Untersuchung von Möglichkeiten für die Umsetzung von On-Demand-Verkehren bzw. Weiterentwicklung von Ruftaxi-Verkehren.	AS/VS	Kap. 4.5.4	k.A	PB
M.21	Erarbeitung eines Konzeptes zur Entwicklung von Mobilitätsstationen im Kreis Bergstraße.	EM	Kap. 4.3.2.	k.A	MB
M.22	Zur Koordinierung bestehender Maßnahmen und der Verankerung und Weiterentwicklung des kommunalen Mobilitätsmanangements im Kreis Bergstraße soll ein Handlungsrahmen erarbeitet werden, in dem Ziele, Aufgaben, sowie Arbeits- und Organisationsstrukturen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung festgeschrieben werden.	AS/VS	Kap. 4.5.4	k.A	VB
M_B.1	Herstellung Anschluss zwischen Buslinie 640 und den Schienenfernverkehrslinien in Richtung Darmstadt, Frankfurt (M) und Heidelberg wurde geprüft und verworfen. Schon heute bestehen Anschlüsse Richtung Darmstadt, Frankfurt. Richtung Weinheim nicht ohne Nachteile an anderer Stelle realisierbar.	AS/VS	QB_E.1	–	–
M_B.2	Herstellung Anschluss zwischen der Buslinie 683 und den SPNV-Linien Richtung Darmstadt/Frankfurt in Heppenheim unter gleichzeitiger Wahrung der wichtigsten Anschlussbeziehungen in Hirschhorn, Mörlenbach, Wald-Michelbach und Weinheim.	AS/VS	QB_WM.7 QB_B.11 QB_NO.21 QB_NO.82	0 €	VB
M_B.3.a	Umlenkung der Linie 676 ab Rodau über K67, REWE-Markt nach Zwingenberg (Bahnhof), statt nach Hähnlein. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle nahe REWE-Markt in Zwingenberg für diese Linie wird empfohlen.	AS/VS	QB_Z.2 QB_B.33	Einsparung Ruftaxi 6.948 (3.400€)	WB
M_B.3.b	Verdichtung der Buslinie 676 auf dem Abschnitt Bensheim – Schwanheim – Rodau von einem 60'- Takt auf einen 30'-Takt, Ausweitung Fahrten in die Abendstunden sowie Einführung Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen.	AS/VS	QB_Z.2 QB_B.33	361.500,00 €	WB
M_B.4	Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung nach dem Standard „Grundnetz Region“ auf der Relation Hemsbach/Laudenbach – Heppenheim (bspw. durch Verlängerung aller Fahrten der Buslinie 632 montags bis freitags ab Laudenbach Bergstraßenhalle über Heppenheim Zollhausstraße, HP Graben bis HP Bahnhof). Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis und zuständigem Verkehrsunternehmen erforderlich.	AS/VS	QB_Hep.3 QB_FGB_B.13	140.100,00 €	MB
M_B.5	Neue Ruftaxi-/Rufbuslinie Lorsch – Hüttenfeld. In Hüttenfeld ist zwingend ein Anschluss zur Linie 644 nach Viernheim zu realisieren. In Lorsch soll nach Möglichkeit ein Anschluss Richtung Einhausen realisiert werden.	AS/VS	QB_FGB_B.14 QB_B.24	9.360,00 €	VB
M_B.6	Verdichtung der Buslinie 640 Mo-Fr von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt und an Sonn- und Feiertagen von einem 120'-Takt auf einen 60'-Takt (Umsetzung Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“).	AS/VS	QB_B.25 Kap. 3.4	344.900,00 €	WB
M_B.7	Verdichtung der Buslinie 641 Mo-Fr von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen (außerhalb Sommersaison) von einem 120'-Takt auf einen 60'-Takt (Umsetzung Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“). Zusätzlich hierzu wird die gegenwärtig nur in eine Richtung bediente Ringlinie in beide Fahrtrichtungen bedient (Ebenfalls Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“).	AS/VS	QB_B.25 QB_B.28 QB_B.60 Kap. 3.4	333.700,00 €	WB
M_B.8	Die Anschlüsse zwischen der Buslinie 641 und den SPNV-Linien in Bensheim in Richtung Darmstadt und Weinheim sollen im Rahmen der unter M_B.7 beschriebenen Neukonzeption verbessert werden.	AS/VS	QB_B.26 QB_B.47	In M_B.7 enthalten	WB
M_B.9	Am Weiherhausstadion in Bensheim soll auf dem Berliner Ring eine neue Haltestelle für die Ruftaxilinie 6970 eingerichtet werden. Der Fahrplan dieser Linie soll besser auf den ITF-Knoten am Bensheimer Bahnhof zur Minute 00 und 30 abgestimmt werden. Die Umsetzung beider Maßnahmen liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bensheim.	AS/VS ES	QB_B.31 Kap. 3.2	k.A	U
M_B.10a	Verdichtung der Buslinie 675 auf Fahrten in die Abendstunden sowie Einführung einer Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gemäß Angebotsstandard „Grundnetz 2. Ordnung“.	AS/VS	QB_B.34 Kap. 3.4	33.500,00 €	WB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_B.10b	Verdichtung der Buslinie 675 auf Fahrten in die Abendstunden montags bis freitags.	AS/VS	QB_B.34 Kap. 3.4	23.300,00 €	VB
M_B.11	Für die Herstellung von barrierefreien Anschlüssen zwischen RB67/68 aus Richtung Darmstadt und 667 Richtung Fürth sollen die Abfahrten der „Langläuferfahrten“ der Linie 667 (Heppenheim – Grasellenbach) in Heppenheim, Bahnhof frühestens zur Minute '09 erfolgen. Zwischen Heppenheim Bahnhof und Heppenheim Lehrstraße sollen im Fahrplan mindestens 3 Minuten Fahrzeit vorgesehen werden. Der durch die benannten Fahrzeitanpassungen in Fürth nicht mehr mögliche Anschluss zwischen Linie 667 und der SPNV-Linie RB69 (Weschnitztalbahn) von/nach Weinheim soll nach Lörzenbach-Fahrenbach Bahnhof gelegt werden. Im Rahmen dieser Maßnahme soll möglichst auch eine Verstetigung der Bedienung von einem 25/35'- bzw. 20/40'-Wackeltakt (Bestand 01/2019) auf einen 30'-Takt erfolgen.	AS/VS	QB_B.84 QB_N0.2 QB_N0.3	In M_B.13 enthalten	VB
M_B.12	Verdichtung der Buslinie 643 im Abschnitt Heppenheim – Lorsch Bahnhof Mo-Fr von einem 60'- Takt auf einen 30'-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von einem 120'-Takt auf einen 60'- Takt (Umsetzung Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung").	AS/VS	QB_B.40 Kap. 3.4	528.600,00 €	WM
M_B.13	Verlängerung der Buslinie 667 auf allen Fahrten über Heppenheim Bahnhof und Langnese hinaus bis Heppenheim Kreiskrankenhaus. Im Zusammenhang mit M_B.11 zu betrachten.	AS/VS	QB_B.72 QB_N0.4 QB_N0.5	299.500,00 €	MB
M_B.14	Mögliche Maßnahmen zur Beschleunigung der Buslinie 669 südlich Bensheim Bahnhof sollten umgesetzt werden: Priorisierung an Lichtsignalanlagen in Heppenheim (B3/B460, B3/Hambacher Tal/Bgm.-Kunz-Str.) und in Bensheim (Rodenstein-/Schwanheimer Str.), Linienführung über direkteren Weg via Neckarstraße (Herstellung Ausnahmeregelung für Busse bzgl. des bestehenden Durchfahrverbots), dort ggf. Herstellung einer Bushaltestelle mit Anschluss zur dort dann ebenfalls entlang zu führenden Linie 673. Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bensheim in Zusammenarbeit mit Hessen Mobil.	AS/VS	QB_B.74	k.A	PB
M_B.15	Einhaltung der im Nahverkehrsplan formulierten Haltestellenstandards zum Erscheinungsbild/Design und der Mindestanforderungen für die Fahrgastinformation an allen Haltestellen in der Stadt Bensheim. Umsetzung liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bensheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH.	AS/VS	QB_B.77	k.A	U
M_B.16	Herstellung richtlinienkonformer und nutzergerechter Barrierefreiheit am zentralen Omnibusbahnhof in Bensheim. Insbesondere sollen die Halteplätze der Busse so dimensioniert und angelegt werden, dass sowohl Sehbehinderte, als auch körperlich Beeinträchtigte die Bussteige/Haltepositionen auch dann erreichen können, wenn ein Bus vorschriftsgemäß an der Halteposition steht. Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: *https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturf%C3%B6rderung-vif*	B	QB_B.92	k.A	PB
M_B.17	Die Vorbestellfrist von Heppenheimer Ruftaxilinien soll auf deutlich unter 1 Stunde (optimalerweise 30 Minuten oder weniger) reduziert werden. Umsetzung liegt in der Zuständgkeit der Stadt Heppenheim.	AS/VS	QB_B.94	k.A	PB
M_B.18	Verdichtung der Buslinie 692 Heppenheim – Ober-Hambach auf Fahrten an schulfreien Tagen sowie Einführung einer Festbedienung an Samstagen, Sonn- und Feiertagen gemäß Angebotsstandard „Grundnetz 2. Ordnung".	AS/VS	QB_B.94 Kap. 3.4	100.600,00 €	WB
M_B.19	Die Bahnlinie RB67/68 soll zwischen Bensheim und Frankfurt auf mindestens einen 30'-Takt verdichtet werden bzw. die S-Bahnlinie S6 so über Bensheim hinaus bis Darmstadt/Frankfurt verlängert werden, dass möglichst ein 30'-Takt zwischen RB67/68 und S6 auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt entsteht.	SPNV	QB_FGB_B.42 QB_B.3 QB_B.10	k.A	PB
M_B.20	Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Heppenheim und Bensheim nach dem Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung"	AS/VS	Kap. 3.4	629.800,00 €	WB
M_B.21	Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte „Bensheim-Schulzentrum" (Main-Neckar-Bahn bzw. Nibelungenbahn; Höhe Euronics-Markt), „Bensheim-Sirona“ (Nibelungenbahn und/oder Main- Neckar-Bahn; Höhe Pfalzstraße), „Bensheim-Gewerbegebiet Süd“ (Nibelungenbahn; Höhe Berliner Ring)	AS/VS	QB_FGB_B.29 QB_FGB_B.30 QB_FGB_B.31	k.A	PB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_B.22	Verlängerung der HEAG-Straßenbahnlinie 6 bzw. 8 über Alsbach, Am Hinkelstein hinaus bis Zwingenberg oder Bensheim.	AS/VS	QB_B.82 Kap. 4.2	k.A	PB
M_N0.1	Neue Ruftaxilinie Ober-Abtsteinach - Heiligkreuzsteinach. In Heiligkreuzsteinach ist zwingend ein Anschluss zur Linie 735 nach Neckarsteinach und Heidelberg und in Ober-Abtsteinach zur Linie 680/681 Richtung Wald-Michelbach zu realisieren. Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich. Ggf. Zusammenfassung dieser Maßnahme mit M.2.d.	AS/VS	QB_A.2 QB_FGB_B.26 QB_N0.77 QB_N0.79 QB_N0.80	4.320,00 €	VB
M_N0.2	Trassenerhalt und -sicherung der Überwaldbahn einschließlich ihres Anschlusses an die Weschnitztalbahn in Mörlenbach. Erstellung einer Fahrplan-/Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung. Im Falle eines positiven Ergebnisses zugungsten einer Reaktivierung, sollten Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden.	SPNV	QB_A.6 QB_FGB_B.27 QB_WM.1 QB_N0.46	k.A	PB
M_N0.3	Verlängerung der Buslinie 688 als Rufbus mit mindestens 25 Fahrtenpaaren pro Woche über Nieder-Liebersbach hinaus nach Ober-Liebersbach und Mörlenbach.	AS/VS	QB_Bir.1 QB_N0.54	In M.2.e enthalten	VB
M_N0.4	Häufigere Durchbindung der SPNV-Linie RB69 über Weinheim hinaus mindestens bis Mannheim. Kooperation mit Land Baden-Württemberg/Nahverkehrsgesellschaft Baden Württemberg erforderlich.	AS/VS	QB_Gras.4 QB_FGB_B.28 QB_N0.36	k.A	PB
M_N0.5	Die Buslinie 683 (Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach - Wald-Michelbach) soll nach dem Standard des Grundnetzes 2. Ordnung bedient werden. (Abschnitt Mörlenbach - Wald-Michelbach auf Basis Nahverkehrsplan 2014-2018; Ausschreibung Odenwald Süd 2019).	AS/VS	QB_Hep.1 QB_FGB_B.12 QB_N0.20 QB_N0.21	In M.1 enthalten	U
M_N0.6	Das Reisezeitverhältnis der ÖPNV-Verbindung auf der Relation Rimbach – Mitlechtern – Heppenheim (~ 1 300 Fg/Woche) soll auf das maximal 1,5fache ggü. einer Pkw-Fahrt reduziert werden.	AS/VS	QB_Hep.6 QB_R.2 QB_N0.1 QB_N0.5	In M.3.i enthalten	VB
M_N0.7	Herstellung Anschluss zwischen der Buslinie 685 und den SPNV-Linien S1/S2 Richtung Heidelberg in Hirschhorn.	AS/VS	QB_Hir.2 QB_N0.55 QB_N0.61	In M.1 enthalten	U
M_N0.8	Verlängerung DADINA-Buslinie M02 ab Brandau über Beedenkirchen nach Reichenbach mindestens nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region".	AS/VS	QB_Lau.1 QB_FGB_B.19 QB_N0.14 QB_N0.22 QB_N0.24 QB_N0.27 QB_N0.29 QB_N0.31 QB_N0.33	150.000,00 €	VB
M_N0.9	Neue Ruftaxi-/Rufbuslinie Gadernheim - Brandau. In Brandau ist zwingend ein Anschluss zur Linie 0 Richtung Darmstadt zu realisieren. In Gadernheim soll nach Möglichkeit ein Anschlus zur Linie 665 Richtung Bensheim und Lindenfels realisiert werden. Im Zusammenhang mit M_N0.19 zu betrachten.	AS/VS	QB_Lau.4 QB_FGB_B.18 QB_N0.18	In M_N0.19 enthalten	MB

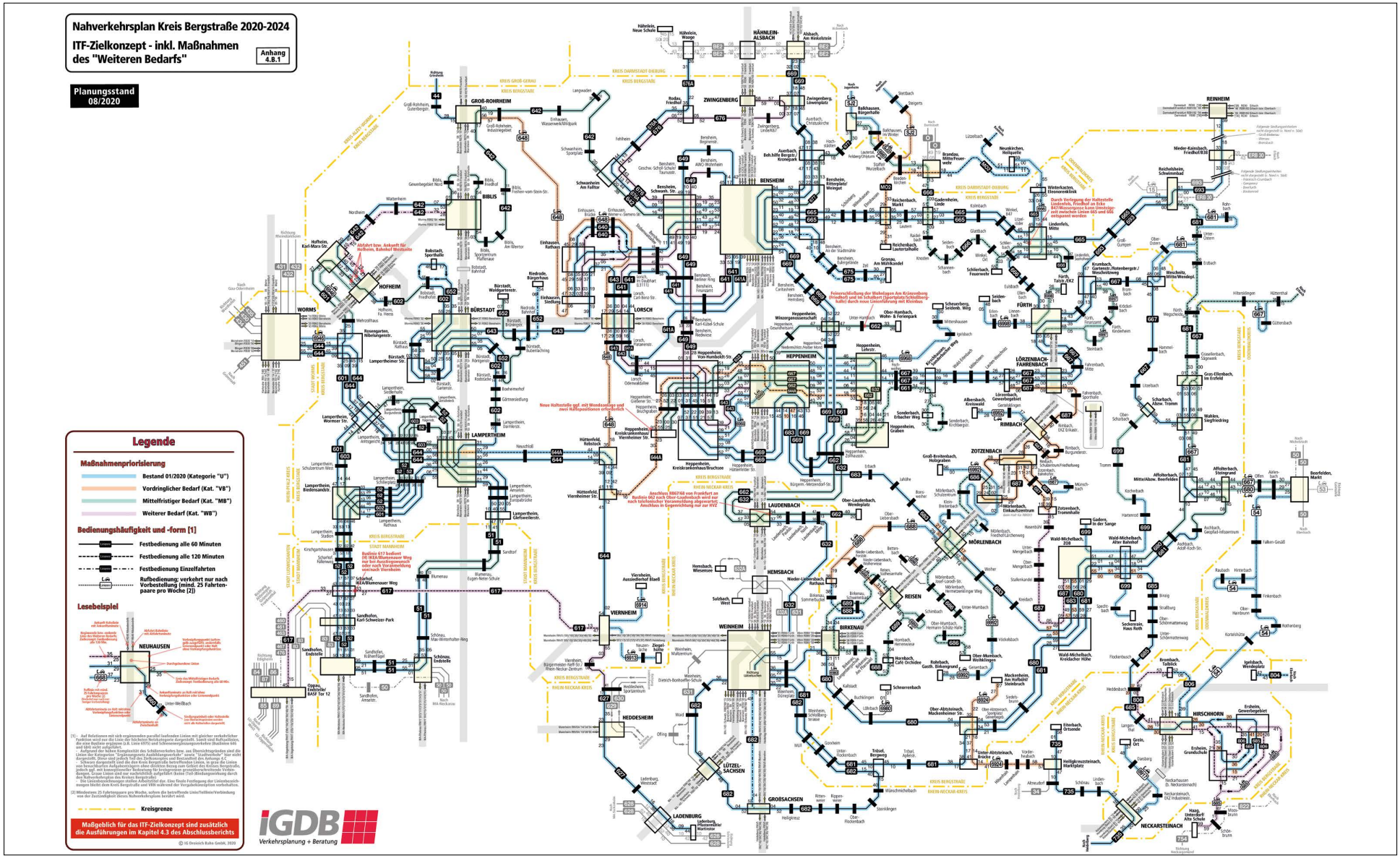
Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_N0.11	Herstellung von ÖPNV-Verbindung montags bis freitags abends und samstags, sonn- und feiertags ganztags zwischen SPNV-Linie RB69 und Buslinie 693 auf Relation Weinheim – Fürth – Reichelsheim. Aufgrund von unterschiedlichen Zwangspunkten und Folgewirkungen an anderen ÖPNV-Knoten kann diese Maßnahme derzeit nicht realisiert werden. Im Zusammenhang mit M_B.2 zu betrachten.	AS/VS	QB_Lin.3 QB_N0.12	k.A	–
M_N0.12.a	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung in Rufbedienung zwischen Grasellenbach und Erbach/Michelstadt in Kooperation mit der OREG. Nach vorheriger Registrierung im entsprechenden Buchungssystem kann auch das Angebot bedarfsgesteuerter taxOMobil-Fahrten der OREG im Rahmen von „garantiert mobil!“ genutzt werden.	AS/VS	QB_Gras.6 QB_WM.5 QB_FGB_B.24 QB_N0.71 QB_N0.75	In M.1 enthalten	U
M_N0.12.b	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ (Festbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Erbach/Michelstadt. Die Entwicklung eines geeigneten Betriebs- und Umsetzungskonzeptes erfordert eine ausführliche Abwägung der möglichen Maßnahmenvarianten, da hiervon das Erreichen der prognostizierten Fahrgastpotenziale maßgeblich abhängt. Die dargestellten Kosten und die Potenzialbewertung (welche zusätzliche Abschläge des erreichbaren Potenzials aufgrund der besonders ländlichen Struktur des Korridors enthält) beziehen sich auf eine Verlängerung der Buslinie 667 über Grasellenbach hinaus nach Erbach über Hiltersklingen, Güttersbach, Hüttenthal, Ober-Mossau, Steinbuch und Michelstadt. Kostenaufteilung mit OREG zu klären.	AS/VS	QB_Gras.6 QB_WM.5 QB_FGB_B.24 QB_N0.71 QB_N0.75	678.100,00 €	MB
M_N0.13	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ (Festbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Reichelsheim. Kooperation mit dem Odenwaldkreis auch zu Kostenaufteilung erforderlich. Variantenentscheidung noch offen.	AS/VS	QB_Gras.6 QB_WM.5 QB_FGB_B.22 QB_N0.74	273.800,00 €	WB
M_N0.14	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ (Rufbedienung) zwischen Wald-Michelbach/Grasellenbach und Beerfelden. Kooperation mit dem Odenwaldkreis auch zu Kostenaufteilung erforderlich. Denkbar wäre auch Verlängerung Buslinie 680 über Wald-Michelbach hinaus weiter über Affolterbach nach Beerfelden (dann: 457.100 € Gesamtkosten). In diesem Fall sind die im Anhang 3.F, Lfd. Nr. AE_OREG.08 beschriebenen Randbedingungen zu berücksichtigen. Variantenentscheidung noch offen.	AS/VS	QB_Gras.6 QB_WM.5 QB_FGB_B.23 QB_N0.76	33.500,00 €	MB
M_N0.15	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ (Rufbedienung) zwischen Hirschhorn und Schönbrunn; Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich	AS/VS	QB_FGB_B.25	4.680,00 €	WB
M_N0.17	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars montags bis freitags auf der Linie 665 Abschnitt Lindenfels – Bensheim mit Ankunft in Bensheim, Bahnhof vor 5.00 Uhr	AS/VS	QB_N0.10	24.100,00 €	MB
M_N0.18	Verknüpfung der VRN-Buslinie 665 Bensheim – Reichelsheim mit der OREG-Linie ERB30 Reichelsheim – Erbach montags bis freitags, sofern kein Fahrzeugmehraufwand und Nachteile an anderer Stelle hieraus erwachsen. Kooperation mit Odenwaldkreis erforderlich. Die Herstellung von Direktverbindungen an Wochentagen ist derzeit aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsverantwortlichkeiten nicht möglich: Die Linie ERB-30 wird zum 01.01.2022 in die lokale Verantwortung der OREG übertragen und befindet sich bis dahin in der Vertragsherrschaft des RMV. Der Wunsch des Kreises Bergstraße zur Verbesserung der Anschlüsse zw. der VRN-Linie 665 und der Linie ERB-30 wird bei der entsprechenden Fahrplanung zum Jahr 2022 durch die OREG berücksichtigt.	AS/VS	QB_N0.11	0 €	PB
M_N0.19	Bedienung der bestehenden Buslinie 666 auf dem Abschnitt Fürth – Schlierbach – Seidenbuch – Schannenbach – Gadernheim nach dem Standard des Grundnetzes Region. Zusätzlich hierzu Durchbindung über Gadernheim hinaus bis Brandau mit Anschluss zur DADINA-Buslinie 0 (siehe auch M_N0.9).	AS/VS	QB_N0.16	139.200,00 €	MB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_NO.20	Eine neue Buslinie Bensheim – Balkhausen – Staffel – Beedenkirchen/Hoxhohl – Brandau – Gadernheim an Schultagen soll die Schülerbeförderung zwischen dem nördlichen Lautertal und den Schulstandorten Bensheim und Gadernheim sicherstellen. Eine Umsetzung ist nur möglich, sofern die Hechlergasse in Beedenkirchen von Solobussen befahren werden kann oder „An den Römersteinen" in Beedenkirchen eine Buswendeanlage geschaffen wird, um den südlichen Teil des Ortes nicht abzuhängen.	AS/VS	QB_NO.26	k.A.	MB
M_NO.22	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars der Bahnlinie RB69 Fürth – Mörlenbach – Weinheim an Werktagen mit Abfahrt in Fürth, Bahnhof um 20.05 Uhr.	SPNV	QB_NO.38	k.A.	PB
M_NO.23	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars auf der Linie 667 Abschnitt Fürth – Fahrenbach – Lörzenbach – Mitlechtern – Heppenheim an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Abfahrt in Fürth, Bahnhof gegen 6 Uhr.	AS/VS	QB_NO.42	11.200,00 €	MB
M_NO.24	Einrichtung eines zusätzlichen Fahrtenpaars auf der Linie 684 Abschnitt Fürth – Lörzenbach – Rimbach – Mörlenbach – Birkenau an Samstagen, Sonn- und Feiertagen mit Abfahrt in Fürth, Bahnhof gegen 6 Uhr.	AS/VS	QB_NO.42	16.000,00 €	MB
M_NO.25	Verlängerung der Buslinie 690 auf Abschnitt Wald-Michelbach – Stallenkandel – Zotzenbach – Rimbach weiter bis Lörzenbach mit Anschluss zur Linie 667 von/nach Heppenheim sowie Verdichtung des Angebots gemäß Standard „Grundnetz Region". Maßnahme enthält auch M.3.i und M_NO.6. Da diese in „VB" geführt werden, sind hier („WB") allein die zusätzlichen Kosten zu den in "VB" kategorisierten Maßnahmen dargestellt.	AS/VS	QB_NO.43 QB_NO.44	188.300,00 €	WB
M_NO.26	Verlängerung SWE-Buslinie 806 Hirschhorn – Brombach bis Ersheim und Ringschluss Brombach – Heddesbach – Langenthal. Ziellinienführung: Ersheim – Hirschhorn – Brombach – Heddesbach – Langenthal – Hirschhorn – Ersheim in beide Fahrtrichtungen montags bis freitags in Festbedienung, samstags, sonn- und feiertags erweitertes Angebot in Rufbedienung (Angebotsstandard „Grundnetz Region"). Herstellung von besseren Anschlüssen auf den Relationen Ersheim – Eberbach und Heddesbach/Langenthal – Eberbach in Hirschhorn, Bahnhof. Zusätzliches Angebot zur Daseinsvorsorge: Umsetzung liegt in Verantwortung der Stadt Hirschhorn und dem Rhein-Neckar-Kreis.	AS/VS	QB_NO.63	Vorbeh. Zustimmung und Teilfinanzierung Rhein-Neckar-Kreis/ Stadt Eberbach; Anteil Kreis Bergstraße siehe M.3.b; Stadt Hirschhorn 68.700 €	WB
M_NO.27	Eine Bedienung der bestehenden OREG-Buslinie 54 Hirschhorn – Rothenberg – Finkenbach – Beerfelden nach dem Standard Grundnetz Region wird seitens der OREG abgelehnt (vgl. Anhang 3.F, Lfd. Nr. AE_OREG.09). Diese Verbindung wird daher dem „Ergänzungsnetz Grundversorgung" bzw. dementsprechendem Standard des Nahverkehrsplans des Odenwaldkreises 2019-2024 zugeordnet.	AS/VS	QB_NO.65	k.A	U
M_NO.28	Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte „Birkenau-Hornbach" (Weschnitztalbahn; Höhe Hornbacher Straße), „Mörlenbach-Bettenbach" (Weschnitztalbahn; Höhe Josef-Loroch-Straße) sowie „Mörlenbach-Groß-Breitenbach" (Weschnitztalbahn; Höhe Groß-Breitenbach)	SPNV	QB_FGB_B.34 QB_FGB_B.35 QB_FGB_B.37	k.A.	PB
M_NO.29	Verlegung der Haltestelle „Lindenfels, Friedhof" an die Ecke B47/Wassergasse, um eine ausreichende Umsteigezeit zwischen den Buslinien 665 und 666 auf der Relation Bensheim – Schlierbach zu realisieren	AS/VS	S. 81	k.A	PB

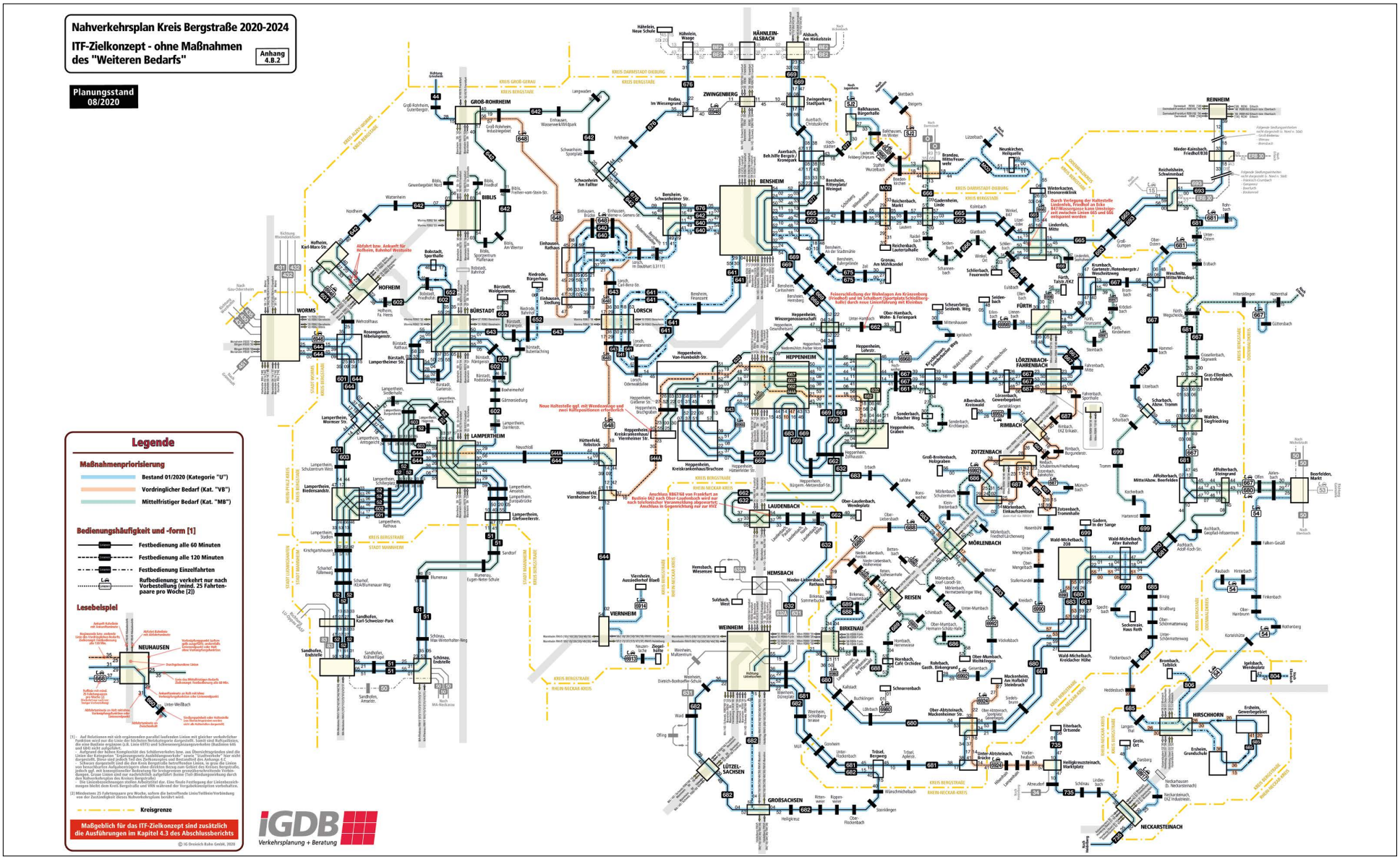
Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_R.1	Verlängerung Buslinie 642 ab Biblis Bhf über Beim Kreuz, Sebastianusstr., Sportzentrum Pfaffenau, Am Werrtor, Bachgasse, Hochhaus, Groß-Rohrheim Riedstr., GrR. Bhf Ostseite, Werner- von-Siemens-Str., Jägersburger Wald, Langwaden und Schwanheim bis Bensheim. Dort Anschluss Richtung Heppenheim. In Groß-Rohrheim Anschluss an RE70 Richtung Frankfurt (M). Mitbedienung von Langwaden als Ersatz für Linie 676 nach nach Umsetzung von M_B.3.	AS/VS	QB_GrR.2 QB_FGB_B.2 QB_FGB_B.11 QB_B.23 QB_B.54 QB_R.4 QB_R.14 QB_R.15 QB_R.32 QB_R.52	918.700,00 €	MB
M_R.2	Einrichtung neue Buslinie Heppenheim Bahnhof – Heppenheim Tiergartenstr. – Heppenheim Kreiskrankenhaus – Hüttenfeld – Neuschloß – Lampertheim nach dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“. Ggf. Verlängerung über Lampertheim hinaus nach Worms als Linie 644.	AS/VS	QB_Hep.2 QB_ FGB_B.10 QB_FGB_L.1 QB_B.13 QB_B.17 QB_B.23 QB_R.33 QB_R.36 QB_R.40 QB_R.43	514.900,00 €	VB
M_R.3.a	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“ (Festbedienung) zwischen Lampertheim und MA-Sandhofen, bspw. durch Verlängerung RNV-Linie 52 MA-Sandhofen – MA-Kirschgartshausen über Lampertheim Stadion, L. Biedensandstr., L. Schillerplatz bis Lampertheim Bahnhof. Kooperation mit Stadt Mannheim, RNV und Stadt Lampertheim/VTL erforderlich.	AS/VS	QB_FGB_B.15 QB_FGB_L.2 QB_R.3 QB_R.34 QB_R.35 QB_R.36 QB_R.37	287.500,00 €	MB
M_R.3.b	Herstellung einer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“ (Festbedienung) zwischen Lampertheim und MA-Schönau, bspw. durch Verlängerung RNV-Linie 51 MA-Schönau – MA-Blumenau über Lampertheim Glefsweilerstr., L.Europabrücke, L. Amselstr. bis Lampertheim Bahnhof. Kooperation mit Stadt Mannheim, RNV und Stadt Lampertheim/VTL erforderlich.	AS/VS	QB_FGB_B.15 QB_FGB_L.2 QB_R.3 QB_R.34 QB_R.35 QB_R.36 QB_R.37	245.800,00 €	MB
M_R.4	Verknüpfung der Bürstädter und Lampertheimer Stadtbuslinien: Boxheimerhof – Lampertheim Seniorenwohnheim sowie Hofheim – Bobstadt. Abstimmung mit Stadt Bürstadt und Stadt Lampertheim/VTL notwendig.	AS/VS	QB_N0.43 QB_N0.44	k.A	MB
M_R.5	Herstellung neuer ÖPNV-Verbindung gemäß Angebotsstandard „Grundnetz 2. Ordnung“ zwischen Ladenburg/Heddesheim und Viernheim (bspw. durch Verlängerung der Buslinie 627 Ladenburg – Heddesheim weiter nach Viernheim und Verdichtung auf „Grundnetz 2. Ordnung“). Kooperation mit Rhein-Neckar-Kreis erforderlich.	AS/VS	QB_B.86	0 €	WB

Lfd.Nr.	Maßnahme	Themenbereich	Quelle	Kostenschätzung	Priorität
M_R.6	Die Bahnlinien RE70 und RB2 sollen auf ihrem gemeinsam bedienten Abschnitt Mannheim – Biblis (weiter bis Groß-Rohrheim vsl. ab Dezember 2020) möglichst gleichmäßig getaktet werden. Idealerweise soll mindestens ein reiner 30'-Takt verfolgt werden. Zwischen Biblis bzw. Groß- Rohrheim und Frankfurt sollen mindestens 2 Fahrten pro Stunde angeboten werden. In diesem Zusammenhang Prüfung einer neuen Regionalexpress-Linie Worms – Hofheim – Biblis – Groß- Rohrheim – Darmstadt.	SPNV	B_FGB_B.40 QB_FGB_B.48 QB_R.11 QB_R.12	k.A	PB
M_R.7	Einrichtung von 6 Verstärkerfahrten auf der Buslinie 642 Hofheim – Nordheim – Wattenheim – Biblis montags bis freitags zur Hauptverkehrszeit. In Biblis sollen Anschlüsse mindestens zu den Bahnlinien in Richtung Mannheim hergestellt werden. Anschlüsse zwischen den Verstärkerfahrten der Buslinie 642 und der Bahnlinie RB63 in Hofheim in Richtung Bensheim sind nur in den Zwischentaktlagen der RB63 realisierbar und sollen, wenn ohne Nachteile an anderer Stelle möglich, bei der Fahrplangestaltung mitberücksichtigt werden.	AS/VS	QB_R.25 QB_R.26 QB_R.52	80.600,00 €	WB
M_R.8	Buslinie 642 soll in Biblis Bahnhof aus Richtung Nordheim/Wattenheim spätestens zur Minute 53 (ggü. Bestand 01/2019 2 Minuten früher) eintreffen, sodass in Biblis stabile Anschlüsse zur Bahnlinie RE70 Richtung Mann-heim möglich werden.	AS/VS	QB_R.15	0 €	VB
M_R.9	Einrichtung einer neuen Buslinie LU-Oppau Endstelle (BASF) – Ikea/Scharhof – Viernheim Bahnhof nach dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“ (Festbedienung, ohne Wochenendbetrieb). In IKEA/Scharhof sollen Anschlüsse auf der Relation LU-Oppau – Lampertheim entstehen, sofern M_R.3.a umgesetzt wird. Kooperation mit Städten Mannheim und Ludwigshafen erforderlich.	AS/VS	Analyse IGDB	512.500 € (Gesamtkosten ohne Aufteilung auf Aufgabenträger)	WB
M_R.10	Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte „Bürstadt-Freizeitzentrum“ (Nibelungenbahn; Höhe Freibad und Wasserwerkstraße) sowie „Hofheim-Gewerbegebiet“ (Nibelungenbahn; Höhe Bensheimer Straße)	SPNV	QB_FGB_B.32 QB_FGB_B.33	k.A	PB
M_R.11	Verdichtung der Bahnlinie RB63 auf mindestens 2 Fahrten pro Stunde zwischen Bensheim und Worms sowie einen 20'-Takt zwischen Bürstadt und Worms.	SPNV	QB_FGB_B.41	k.A.	PB

8.4.B.1 ITF-Zielkonzept – inkl. Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“



8.4.B.2 ITF-Zielkonzept – ohne Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“



8.4.E Haltestellenliste

Haltstellenliste Abtsteinach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Unter-Abtsteinach, Brücke		B	barrierefrei		0
Unter-Abtsteinach, Brücke		B	barrierefrei		0
Unter-Abtsteinach, Feuerwehr		C	barrierefrei		0
Unter-Abtsteinach, Feuerwehr		C	barrierefrei		0
Ober-Abtsteinach, Mackenheimer Straße		A	nicht barrierefrei		I
Ober-Abtsteinach, Mackenheimer Straße		A	nicht barrierefrei		I
Ober-Abtsteinach, Pfarrgarten	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ober-Abtsteinach, Pfarrgarten	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ober-Abtsteinach, Siedlung	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Ober-Abtsteinach, Siedlung	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Mackenheim (Bergstr), Abzw.	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Mackenheim (Bergstr), Abzw.	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Abtsteinach, Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Bensheim

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Auerbach (Bensheim), Scheffelstraße		B	barrierefrei		0
Auerbach (Bensheim), Scheffelstraße		B	barrierefrei		0
Fehlheim, Waldstraße		B	barrierefrei		0
Fehlheim, Waldstraße		B	barrierefrei		0
Schwanheim (Bergstr), Rathausstraße		B	barrierefrei		0
Auerbach (Bensheim), Burggraf		C	barrierefrei		0
Auerbach (Bensheim), Burggraf		C	barrierefrei		0
Auerbach (Bensheim), Christuskirche		C	barrierefrei		0
Auerbach (Bensheim), Christuskirche		C	barrierefrei		0
Fehlheim, Am Niederwald		C	barrierefrei		0
Fehlheim, Am Niederwald		C	barrierefrei		0
Bensheim, EKZ Güterbahnhof		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Bensheim, EKZ Güterbahnhof		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Bensheim, An der Hartbrücke		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Bensheim, An der Hartbrücke		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Bensheim, Fabrikstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Fabrikstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Moselstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Moselstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Peter-Krenkel-Straße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Peter-Krenkel-Straße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bensheim, Caritasheim		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Caritasheim		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Heilig-Geist-Hospital		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Heilig-Geist-Hospital		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Ritterplatz		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Ritterplatz		A	nicht barrierefrei		I
Bensheim, AWO-Wohnheim		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Bensheimer Werkstätten		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Bensheimer Werkstätten		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Finanzamt		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Finanzamt		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Rathaus		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Rathaus		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Schillerstraße		B	nicht barrierefrei		I
Bensheim, Schillerstraße		B	nicht barrierefrei		I
Schönberg (Bensheim), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Schönberg (Bensheim), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Wilmshausen, Flechtenberg		B	nicht barrierefrei		I
Wilmshausen, Flechtenberg		B	nicht barrierefrei		I
Auerbach (Bensheim), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		II
Auerbach (Bensheim), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		II

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof/Amersham-Platz	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Bahnhof/Amersham-Platz	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022: nur im Zusammenhang gesamter Bahnhofsvorplatz	A	nicht barrierefrei		II
Auerbach (Bensheim), Post	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Auerbach (Bensheim), Post	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, An der Stadtmühle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, An der Stadtmühle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Arminstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Arminstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Berliner Ring	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Berliner Ring	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Dammstraße/Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Dammstraße/Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Karlstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Karlstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Weingut	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Fehlheim, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Fehlheim, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Gronau (Odenw), Am Römer	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Gronau (Odenw), Am Römer	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Langwaden, Gemeinschaftshaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Schwanheim (Bergstr), Weyrichstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Wilmshausen, Schützenhaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Wilmshausen, Schützenhaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Zell (Bergstraße), Manlayplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Zell (Bergstraße), Manlayplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Auerbach (Bensheim), Fasanenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Bensheim, Ampèrestraße / TE	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Ampèrestraße / TE	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Annastraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Annastraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Karl-Kübel-Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Karl-Kübel-Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Schloß Falkenhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Schloß Falkenhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Stubenwald-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, Stubenwald-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Gronau (Odenw), Auf der Au	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Gronau (Odenw), Auf der Au	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bensheim, AKG	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, AKG	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Grieselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Grieselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Hemsberg	keine gesicherte Querungsmöglichkeit	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Hemsberg	keine gesicherte Querungsmöglichkeit	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Kirchbergschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Schwanheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Schwanheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Vogelherd	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Weidgasse	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Weidgasse	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Am Hinkelstein	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Am Hinkelstein	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Autohof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Autohof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Berufsbildungszentrum	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Berufsbildungszentrum	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Ernst-Moritz-Arndt-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Ernst-Moritz-Arndt-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Eulergelände	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Eulergelände	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Friedhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Friedhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Gesch-Scholl-Schule/Taunusstr.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Geschw.-Scholl-Schule Parkpl.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Hallenbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Hallenbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Heinrich-Metzendorf-Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Heinrich-Metzendorf-Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Bensheim, Richard-Strauss-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Richard-Strauss-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Robert-Bosch-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Robert-Bosch-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Rodensteinzentrum	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Rodensteinzentrum	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Rudolf-Diesel-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Rudolf-Diesel-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Sirona	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bensheim, Sirona	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Gronau (Odenw), Am Mühlkandel	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hochstädten(Bergstr), Felsbergstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hochstädten(Bergstr), Felsbergstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hochstädten(Bergstr), Legelweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hochstädten(Bergstr), Legelweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Schwanheim (Bergstr), Am Falltor	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Schwanheim (Bergstr), Am Falltor	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Zell (Bergstraße), Hemsbergweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Zell (Bergstraße), Hemsbergweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Beh.hilfe Bergstr./Kronepark		A	weitgehend barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Beh.hilfe Bergstr./Kronepark		A	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Roonstraße		A	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Roonstraße		A	weitgehend barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Otto-Beck-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Auerbach (Bensheim), Otto-Beck-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, AWO-Wohnheim		B	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Kirchbergschule		B	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Platanenallee		B	weitgehend barrierefrei		III
Langwaden, Gemeinschaftshaus		B	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Beginenstraße (ehem. Europaallee)		C	weitgehend barrierefrei		III
Bensheim, Beginenstraße (ehem. Europaallee)		C	weitgehend barrierefrei		III
Fehlheim, Mühlgrabenstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Fehlheim, Mühlgrabenstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Hochstädten(Bergstr), Herrnwaldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	D	weitgehend barrierefrei		III
Schönberg (Bensheim), Oberhof	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Schönberg (Bensheim), Oberhof	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Zell (Bergstraße), Friedhof	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Zell (Bergstraße), Friedhof	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Auerbach (Bensheim), Heinrichstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Auerbach (Bensheim), Heinrichstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Zell (Bergstraße), Hambacher Weg	kein barrierefreier Ausbau aufgrund Platzmangel	C	nicht barrierefrei		IV
Zell (Bergstraße), Hambacher Weg	kein barrierefreier Ausbau aufgrund Platzmangel	C	nicht barrierefrei		IV

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Auerbach (Bensheim), Erholungsheim Waldruhe	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Auerbach (Bensheim), Erholungsheim Waldruhe	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Auerbach (Bensheim), Saarstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Auerbach (Bensheim), Schillerschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Bensheim, Hemsbergschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Hochstädten (Bergstr), Hochstädter Haus	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Hochstädten (Bergstr), Hochstädter Haus	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Hochstädten(Bergstr), Herrnwaldstraße	kein barrierefreier Ausbau aufgrund Platzmangel	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Biblis

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Nordheim (Rhein), Rathaus		B	nicht barrierefrei		I
Nordheim (Rhein), Rathaus		B	nicht barrierefrei		I
Biblis, Berliner Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Biblis, Katholische Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Biblis, Katholische Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nordheim (Rhein), Steinstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nordheim (Rhein), Steinstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Biblis, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Berliner Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Berliner Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, evangelische Kirche		B	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, evangelische Kirche		B	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Freiherr-vom-Stein-Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Freiherr-vom-Stein-Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Hochhaus		C	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Hochhaus		C	weitgehend barrierefrei		III
Nordheim (Rhein), Friedhof		C	weitgehend barrierefrei		III
Nordheim (Rhein), Friedhof		C	weitgehend barrierefrei		III
Wattenheim (Rhein), Jugendheim		A	weitgehend barrierefrei		III
Wattenheim (Rhein), Jugendheim		A	weitgehend barrierefrei		III
Biblis, Ried See	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Biblis, Ried See	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III

Haltstellenliste Birkenau

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Birkenau (Odenwald), Bahnhof		A	barrierefrei		0
Birkenau (Odenwald), Brücke	Ausbau im Zusammenhang Sanierung Ortsdurchfahrt	B	nicht barrierefrei		I
Birkenau (Odenwald), Bahnhof		A	barrierefrei		0
Birkenau (Odenwald), Brücke	Ausbau im Zusammenhang Sanierung Ortsdurchfahrt	B	nicht barrierefrei		I
Birkenau (Odenwald), Schloss	Ausbau im Zusammenhang Sanierung Ortsdurchfahrt	B	nicht barrierefrei		I
Birkenau (Odenwald), Schloss	Ausbau im Zusammenhang Sanierung Ortsdurchfahrt	B	nicht barrierefrei		I
Löhrbach, Falterweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Löhrbach, Falterweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Löhrbach, Schulstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Löhrbach, Schulstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nieder-Liebersbach, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nieder-Liebersbach, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nieder-Liebersbach, Schlesierstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Nieder-Liebersbach, Schlesierstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Reisen (Hessen), Odenwaldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Reisen (Hessen), Odenwaldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Birkenau (Odenwald), Schwimmbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Birkenau (Odenwald), Schwimmbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hornbach (Bergstr), Herrenwiese	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hornbach (Bergstr), Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hornbach (Bergstr), Waldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Löhrbach, Abzw. Buchklingen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Löhrbach, Abzw. Buchklingen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Nieder-Liebersbach, Rathaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reisen (Hessen), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reisen (Hessen), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reisen (Hessen), Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reisen (Hessen), Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Birkenau (Odenwald), Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Buchklingen (Odw), Buchklingen	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Kallstadt (Birkenau), Brücke	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Kallstadt (Birkenau), Brücke	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Kallstadt (Birkenau), Mitte	zu geringe Frequentierung	C	nicht barrierefrei		IV
Kallstadt (Birkenau), Mitte	zu geringe Frequentierung	C	nicht barrierefrei		IV
Löhrbach, Oberer Ortsteil	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Löhrbach, Oberer Ortsteil	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Birkenau (Odenwald), Carlebachmühle	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Birkenau (Odenwald), Carlebachmühle	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Birkenau (Odenwald), Grundschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Birkenau (Odenwald), Langenbergschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Löhrbach, Alte Landstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Löhrbach, Ost	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Bürstadt

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Bürstadt, Altes Rathaus (ehem. Sparkasse)		A	barrierefrei		0
Bürstadt, Bahnhof		A	barrierefrei		0
Bürstadt, Bahnhof		A	barrierefrei		0
Bürstadt, Bahnhofsallee		B	barrierefrei		0
Bürstadt, Altes Rathaus (ehem. Sparkasse)		A	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bürstadt, Marktstraße (ehem. Nibelungenstraße 77)		A	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bobstadt (Hess), Guntherstraße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bürstadt, Mitte		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bürstadt, Rathaus/Bürgerpark		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Bürstadt, Altenheim		A	nicht barrierefrei		I
Bürstadt, Marktstraße (ehem. Nibelungenstraße 70)		A	nicht barrierefrei		I
Bobstadt (Hess), Friedhofstraße		B	nicht barrierefrei		I
Bürstadt, Beethovenplatz		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	I
Bürstadt, Beethovenplatz		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	I
Bürstadt, Dammstraße		B	nicht barrierefrei		I
Bürstadt, Dammstraße		B	nicht barrierefrei		I
Bürstadt, Brüningstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Brüningstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Friedhof	Ausbau im Zusammenhang Umgestaltung des Verkehrsknotens	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Friedhof	Ausbau im Zusammenhang Umgestaltung des Verkehrsknotens	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, In den acht Morgen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Mitte (ehem. Wilhelminenstraße)	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Wolfstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Wolfstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Bubenlache	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Bubenlache	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Fachmarkt Zentrum	Gelände in Privateigentum	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Riedstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Riedstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Rodstücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Bürstadt, Dammstraße	nur Steig Stadtbuslinie 652	B	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Dammstraße	nur Steig Stadtbuslinie 652	B	nicht barrierefrei		III
Riedrode, Bahnhof		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	III
Riedrode, Bahnhof		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	III
Bobstadt (Hess), Bergstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	III
Bürstadt, Gartenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Gartenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Hofheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Leuschnerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Leuschnerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Bürstadt, Röntgenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Röntgenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Schwimmbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Sportpark	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bürstadt, Sportpark (ehem. Wasserwerkhalle)	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bobstadt (Hess), Guntherstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Bobstadt (Hess), St.-Joseph-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Bürstadt, Lampertheimer Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Bürstadt, Lampertheimer Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Bürstadt, Alfred-Delp-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Bubenlachring Ost	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Bubenlachring West	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Hermann-Löns-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Magnusstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Magnusstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Schillerschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Schillerschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		IV
Bobstadt (Hess), Sporthalle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	D	nicht barrierefrei		IV
Bürstadt, Boxheimerhof		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	IV
Bürstadt, Boxheimerhof		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	IV
Bürstadt, Erich-Kästner-Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Gärtnersiedlung, Nord	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Gärtnersiedlung, Süd	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Riedrode, Bürgerhaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Einhausen

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	**Prioritätsstufe**
Einhausen (Lorsch), Jacobstraße		B	nicht barrierefrei		I
Einhausen (Lorsch), Jacobstraße		B	nicht barrierefrei		I
Einhausen (Lorsch), Rathaus	DFI vorgesehen	A	nicht barrierefrei		I
Einhausen (Lorsch), Rathaus	DFI vorgesehen	A	nicht barrierefrei		I
Einhausen (Lorsch), Römerstraße		B	nicht barrierefrei		II
Einhausen (Lorsch), Römerstraße		B	nicht barrierefrei		II
Einhausen (Lorsch), Siedlung		B	nicht barrierefrei		II
Einhausen (Lorsch), Siedlung		B	nicht barrierefrei		II
Einhausen (Lorsch), Brücke		B	weitgehend barrierefrei		III
Einhausen (Lorsch), Almenstraße		B	nicht barrierefrei		III
Einhausen (Lorsch), Brücke		B	nicht barrierefrei		III
Einhausen (Lorsch), Ringstraße		B	nicht barrierefrei		III
Einhausen (Lorsch), W.-von-Siemens-Str.		C	nicht barrierefrei		III

Haltstellenliste Fürth

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Fürth (Odenwald), Finanzamt		B	barrierefrei		0
Fürth (Odenwald), Finanzamt		B	barrierefrei		0
Fürth (Odenwald), Freibad		B	barrierefrei		0
Fürth (Odenwald), Marktplatz		A	nicht barrierefrei		I
Fürth (Odenwald), Marktplatz		A	nicht barrierefrei		I
Weschnitz, Mitte		A	nicht barrierefrei		I
Weschnitz, Mitte		A	nicht barrierefrei		I
Ellenbach (Odw), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Ellenbach (Odw), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Krumbach (Bergstr), Rotenbergstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Krumbach (Bergstr), Rotenbergstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lörzenbach, Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lörzenbach, Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lörzenbach, Mitlechterner Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lörzenbach, Mitlechterner Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Ellenbach (Odw), Abzw. Faustenbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ellenbach (Odw), Abzw. Faustenbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Fürth (Odenwald), Siedlung	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Fürth (Odenwald), Siedlung	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Krumbach (Bergstr), Gartenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Krumbach (Bergstr), Gartenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ellenbach (Odw), Ölmühle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Ellenbach (Odw), Ölmühle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Fahrenbach (Odw), Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Fahrenbach (Odw), Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Krumbach (Bergstr), Reichelsheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Krumbach (Bergstr), Reichelsheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Fürth (Odenwald), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	weitgehend barrierefrei		III
Fürth (Odenwald), Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	weitgehend barrierefrei		III
Fürth (Odenwald), Freibad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	weitgehend barrierefrei		III
Kröckelbach, Feuerwehrhaus	nur Verkehr zu Schulzeiten	B	nicht barrierefrei		IV
Kröckelbach, Feuerwehrhaus	nur Verkehr zu Schulzeiten	B	nicht barrierefrei		IV
Brombach (Odenw), Brombach/Fürth	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Brombach (Odenw), Brombach/Fürth	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Erlenbach (Bergstr), Mittershäuser Weg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Erlenbach (Bergstr), Mittershäuser Weg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Erlenbach (Bergstr), Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Fürth (Odenwald), Abzw. Linnenbach	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Fürth (Odenwald), Abzw. Linnenbach	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Fürth (Odenwald), Gesamtschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Fürth (Odenwald), Grundschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Fürth (Odenwald), Kinderheim	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Krumbach (Bergstr), Weschnitzweg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Leberbach, Ost	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Leberbach, Ost	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Leberbach, Siegfriedstraße	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Leberbach, West	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Leberbach, West	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Linnenbach, Am Borkeberg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Linnenbach, Am Borkeberg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Lörzenbach, Bahnhof	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Lörzenbach, Bahnhof	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seidenbach, Seidenbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Weschnitz, Stockacker	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Weschnitz, Wendeplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Gorxheimertal

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Gorxheim, Gorxenbuckel		B	nicht barrierefrei		I
Gorxheim, Kunzenbacher Brücke		B	nicht barrierefrei		I
Trösel, Apfelstraße		A	nicht barrierefrei		I
Trösel, Apfelstraße		A	nicht barrierefrei		I
Unter-Flockenbach, Herlenklingerweg		A	nicht barrierefrei		I
Unter-Flockenbach, Herlenklingerweg		A	nicht barrierefrei		I
Gorxheim, Gorxenbuckel	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Gorxheim, Kunzenbacher Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Trösel, Mühlweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Trösel, Mühlweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Unter-Flockenbach, Eichelberger Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Unter-Flockenbach, Eichelberger Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Trösel, Bergweg		C	weitgehend barrierefrei		III
Trösel, Bergweg		C	weitgehend barrierefrei		III
Gorxheim, Am Wiegert	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Gorxheim, Am Wiegert	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Trösel, Daumbergschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Trösel, Daumbergschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Trösel, Rose	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Trösel, Rose	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Unter-Flockenbach, Federheckstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Unter-Flockenbach, Federheckstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Unter-Flockenbach, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Unter-Flockenbach, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Trösel, Kirschenstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Grasellenbach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Scharbach, Hasental		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Scharbach, Hasental		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Hammelbach, Markt		B	nicht barrierefrei		I
Hammelbach, Markt		B	nicht barrierefrei		I
Hammelbach, Grasellenbacher Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hammelbach, Grasellenbacher Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Litzelbach (Odenw), Bildstock	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Litzelbach (Odenw), Bildstock	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Scharbach, Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Scharbach, Brücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Wahlen (Odenw), Siegfriedring	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Grasellenbach, Im Erzfeld		C	weitgehend barrierefrei		III
Grasellenbach, Nibelungenhalle		B	weitgehend barrierefrei		III
Grasellenbach, Nibelungenhalle		B	weitgehend barrierefrei		III
Wahlen (Odenw), Mitte		C	weitgehend barrierefrei		III
Wahlen (Odenw), Mitte		C	weitgehend barrierefrei		III
Wahlen (Odenw), Siegfriedring		B	weitgehend barrierefrei		III
Hammelbach, Jägerhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hammelbach, Jägerhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Scharbach, Döll	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Scharbach, Döll	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Wahlen (Odenw), Im Michelsgrund	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Wahlen (Odenw), Im Michelsgrund	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Litzelbach (Odenw), Abzw.	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Litzelbach (Odenw), Abzw.	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Litzelbach (Odenw), Weilingsacker	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Litzelbach (Odenw), Weilingsacker	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Ober-Scharbach, Ober-Scharbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Scharbach, Abzw. Tromm	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Scharbach, Abzw. Tromm	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Tromm, Auf der Tromm	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Tromm, Birkenweg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Wahlen (Odenw), Grundschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Groß-Rohrheim

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Groß-Rohrheim, Bahnhof Ostseite		A	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	I
Groß-Rohrheim, Bahnhof Ostseite		A	nicht barrierefrei		I
Groß-Rohrheim, Bahnhof Westseite	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Beethovenstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Beethovenstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Falltorhausstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Gutenbergstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Gutenbergstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Lindenhofschule (Schüco)	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Groß-Rohrheim, Rathaus	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Heppenheim

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Heppenheim (Bergstraße), Graben		B	barrierefrei		0
Heppenheim (Bergstraße), Kreiskrankenhaus		B	barrierefrei		0
Heppenheim (Bergstraße), Zollhausstraße/B3		B	barrierefrei		0
Heppenheim (Bergstraße), Zollhausstraße/B3		B	barrierefrei		0
Heppenheim (Bergstraße), Am Landberg		C	barrierefrei		0
Heppenheim (Bergstraße), Am Landberg		C	barrierefrei		0
Erbach (HP), Feldstraße		B	nicht barrierefrei		I
Heppenheim (Bergstraße), Gesundheitsamt		B	nicht barrierefrei		I
Heppenheim (Bergstraße), Gesundheitsamt		B	nicht barrierefrei		I
Heppenheim (Bergstraße), Graben		B	nicht barrierefrei		I
Heppenheim (Bergstraße), Lehrstraße		B	nicht barrierefrei		I
Kirschhausen, Kirchstraße		B	nicht barrierefrei		I
Kirschhausen, Kirchstraße		B	nicht barrierefrei		I
Kirschhausen, Sonderbacher Weg		B	nicht barrierefrei		I
Kirschhausen, Sonderbacher Weg		B	nicht barrierefrei		I
Heppenheim (Bergstraße), Halber Mond	Ausbau im Zusammenhang Parkhof/Stadtmitte	A	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Niedermühlstraße	Ausbau im Zusammenhang Parkhof/Stadtmitte	A	nicht barrierefrei		II
Erbach (HP), Mehrzweckhalle	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		II
Erbach (HP), Mehrzweckhalle	keine barrierefreie Erschließung möglich	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Christuskirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Christuskirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Haus Johannes	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Haus Johannes	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Hüttenfelder Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Stadtbücherei	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Stadtbücherei	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Winzergenossenschaft	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Wald-Erlenbach, Hirschklingenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Wald-Erlenbach, Hirschklingenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Erbach (HP), Im Bollerts	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Erbach (HP), Im Bollerts	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Kettelerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Nordstadt	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Heppenheim (Bergstraße), Nordstadt	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hambach (HP), Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Hambach (HP), Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Hambach (HP), Zur Rose	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Hambach (HP), Zur Rose	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Burgunderweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Burgunderweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Erbachwiesenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Erbachwiesenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Heppenheim (Bergstraße), Schunkengasse	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Schunkengasse	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Silvanerweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Silvanerweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Westerwaldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Kirschhausen, Waldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Kirschhausen, Waldstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ober-Laudenbach, Turnhalle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Erbach (HP), Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Erbach (HP), Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hambach (HP), Hambacher Tal 216	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hambach (HP), Hambacher Tal 216	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Daimlerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Daimlerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Dieselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Dieselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Hans-Kohl-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Hans-Kohl-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Vogelsbergstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Ober-Laudenbach, Finstertal	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Erbach (HP), Feldstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bürgerm.-Metzendorf-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Bürgerm.-Metzendorf-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Donnersbergstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Donnersbergstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Friedhof		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Friedhof		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Gießener Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Gießener Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Hüttenfelder Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Lehrstraße	DFI vorgesehen	B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Von-Humboldt-Str.		B	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Von-Humboldt-Str.		B	weitgehend barrierefrei		III
Fischweiher, Fischweiher		C	weitgehend barrierefrei		III
Fischweiher, Fischweiher		C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Langnese	DFI vorgesehen	C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Langnese	DFI vorgesehen	C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Lessingstraße		C	weitgehend barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Heppenheim (Bergstraße), Straße der Heimkehrer		C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Vorstadt		C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Vorstadt		C	weitgehend barrierefrei		III
Ober-Hambach, Odenwaldschule		C	weitgehend barrierefrei		III
Heppenheim (Bergstraße), Briefelstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	B	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Briefelstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	B	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Lindenstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	B	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Lindenstraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	B	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Stadion/Freibad	zu geringe Frequentierung	B	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Stadion/Freibad	zu geringe Frequentierung	B	nicht barrierefrei		IV
Hambach (HP), Hambacher Tal 250	keine barrierefreie Erschließung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Hambach (HP), Hambacher Tal 250	keine barrierefreie Erschließung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Bruchgraben	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Bruchgraben	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Europaplatz	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Gunderslache	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Gunderslache	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Mörikestraße	Haltestelle nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Guldenklinger Höhe	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Guldenklinger Höhe	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Hambacher Tal 6	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Hofgut Rhenania	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Hofgut Rhenania	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Starkenburg-Gymnasium	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Heppenheim (Bergstraße), Starkenburg-Gymnasium	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Kirschhausen, Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Mittershausen, Abzweigung	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Mittershausen, Abzweigung	keine barrierefreie Erschließung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Mittershausen, Am Auwiesenberg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Mittershausen, Dorfplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Scheuerberg, Seidenbacher Weg	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Sonderbach, Turnplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Hirschhorn

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Hirschhorn (Neckar), Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Hirschhorn (Neckar), Rathaus/Hauptstraße	neu seit Dezember 2019	A	nicht barrierefrei		I
Hirschhorn (Neckar), Rathaus/Hauptstraße	neu seit Dezember 2019	A	nicht barrierefrei		I
Langenthal (Odw), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Langenthal (Odw), Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Hirschhorn (Neckar), Grundschule		B	nicht barrierefrei		II
Hirschhorn (Neckar), Kreuz	Steig in Langenthaler Straße (Linie 685); Wiederaufnahme ggf. 2021, Verlegung Richtung Hammergasse	B	nicht barrierefrei		II
Hirschhorn (Neckar), Kreuz	Steig in Langenthaler Straße (Linie 685); Wiederaufnahme ggf. 2021, Verlegung Richtung Hammergasse	B	nicht barrierefrei		II
Hirschhorn (Neckar), Kreuz	Steig in Hainbrunner Straße (Linien 54 und 806)	B	nicht barrierefrei		III
Hirschhorn (Neckar), Kreuz	Steig in Hainbrunner Straße (Linien 54 und 806)	B	nicht barrierefrei		III
Igelsbach (Hirschhorn), Wendeplatz	Bedienung durch Linie 804 (SWE)	B	nicht barrierefrei		III
Hirschhorn (Neckar), Ersheim Gewergebiet	neu seit Dezember 2019	C	nicht barrierefrei		III
Hirschhorn (Neckar), Ersheimer Straße		C	nicht barrierefrei		III
Hirschhorn (Neckar), Kurmainzerstraße	neue Position seit Dezember 2019	C	nicht barrierefrei		III
Hirschhorn (Neckar), Altstadt/Schleuse	neu seit Dezember 2019; keine barrierefreie Zuwegung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Altstadt/Schleuse	neu seit Dezember 2019; keine barrierefreie Zuwegung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Friedhof	nicht mehr in Betrieb seit Dezember 2019	B	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Heinrich-Weis-Straße	neu seit Dezember 2019; nicht dauerhaft gesichert	B	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Ersheimer Straße	nicht mehr in Betrieb seit Dezember 2019	C	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Karl-Biesinger-Straße	neu seit Dezember 2019; nicht dauerhaft gesichert	C	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Schlössel	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Schlössel	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Altstadt	nicht mehr in Betrieb seit Dezember 2019	D	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Altstadt	nicht mehr in Betrieb seit Dezember 2019	D	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Brombacher Wasser	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Fabrik	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Hirschhorn (Neckar), Fabrik	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Lampertheim

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Lampertheim (Bergstraße), Alte Dampfmühle		A	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Alte Dampfmühle		A	barrierefrei		0
Hofheim (Ried), Altes Rathaus		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Ernst-Ludwig-Straße		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Ernst-Ludwig-Straße		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Neuschloßstraße		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Neuschloßstraße		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Rathaus		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Rathaus		B	barrierefrei		0
Lampertheim (Bergstraße), Römereck		B	barrierefrei		0
Hüttenfeld, Viernheimer Straße		C	barrierefrei		0
Neuschloß, Waldfriedhof		D	barrierefrei		0
Neuschloß, Waldfriedhof		D	barrierefrei		0
Neuschloß, Ort		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Neuschloß, Ort		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Hofheim (Ried), Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Hofheim (Ried), Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Hofheim (Ried), Bahnhof Westseite	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		I
Hofheim (Ried), Bahnhof Westseite	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Bahnhof	DFI vorgesehen	A	nicht barrierefrei	Umbau geplant	I
Lampertheim (Bergstraße), Bahnhof	DFI vorgesehen	A	nicht barrierefrei	Umbau geplant	I
Hofheim (Ried), Altes Rathaus		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Amtsgericht		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Amtsgericht		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Friedhof		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Friedhof		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Römereck		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Schillerplatz		B	nicht barrierefrei		I
Lampertheim (Bergstraße), Schillerplatz		B	nicht barrierefrei		I
Hüttenfeld, Viernheimer Straße		C	nicht barrierefrei		I
Hofheim (Ried), Steffanstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Hofheim (Ried), Steffanstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Hüttenfeld, Blumenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Hüttenfeld, Blumenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Anne-Frank-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Anne-Frank-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Biedensand	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Biedensandstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Biedensandstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Eugen-Schreiber-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Eugen-Schreiber-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Seniorenwohnheim	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Hofheim (Ried), Heinrichstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hofheim (Ried), Heinrichstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hofheim (Ried), Karl-Marx-Str.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hofheim (Ried), Karl-Marx-Str.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Europabrücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Europabrücke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Hallenbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Sandtorfer Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lampertheim (Bergstraße), Sandtorfer Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Hüttenfeld, Rebstock	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Hüttenfeld, Rebstock	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Bertha-Benz-Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Bertha-Benz-Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Nibelungenplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Nibelungenplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Am Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Am Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Firma Heess	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Firma Heess	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Lindenstaße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Hofheim (Ried), Lindenstaße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Amselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Amselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), BASF	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), BASF	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Breslauer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Gaußstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Glefsweilerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Glefsweilerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Goetheschule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Mannheimer Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Otto-Hahn-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Otto-Hahn-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Siemensstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Siemensstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Stadion	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Rosengarten (Rhein), Wingertsgewann	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Rosengarten (Rhein), Wingertsgewann	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Wehrzollhaus, Wehrzollhaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Wehrzollhaus, Wehrzollhaus	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Wormser Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Wormser Straße		B	weitgehend barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Neuschloß, Ulmenweg		B	weitgehend barrierefrei		III
Rosengarten (Rhein), Nibelungenstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Rosengarten (Rhein), Nibelungenstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Schulzentrum West		C	weitgehend barrierefrei		III
Lampertheim (Bergstraße), Chemiestraße	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Lampertheim (Bergstraße), Chemiestraße	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Rosengarten (Rhein), Kaufland	zu geringe Frequentierung	C	nicht barrierefrei		IV
Rosengarten (Rhein), RWE-Siedlung	zu geringe Frequentierung	C	nicht barrierefrei		IV
Hofheim (Ried), Neue Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Hofheim (Ried), Pumpstation	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Hüttenfeld, Forsthaus Wildbahn	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lampertheim (Bergstraße), Lache	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lampertheim (Bergstraße), Lache	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lampertheim (Bergstraße), Pestalozzischule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Lautertal

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Elmshausen (Odw), Grundschule		B	barrierefrei		0
Elmshausen (Odw), Grundschule		B	barrierefrei		0
Elmshausen (Odw), Radlettplatz		B	barrierefrei		0
Gadernheim, Jarnacplatz		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Gadernheim, Jarnacplatz		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Gadernheim, Linde		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Gadernheim, Linde		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Wurzelbach, Wurzelbach		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Wurzelbach, Wurzelbach		D	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Reichenbach (Odenw), Brandauer-Klinger-Weg		B	nicht barrierefrei		I
Reichenbach (Odenw), Brandauer-Klinger-Weg		B	nicht barrierefrei		I
Reichenbach (Odenw), Markt		B	nicht barrierefrei		I
Reichenbach (Odenw), Markt		B	nicht barrierefrei		I
Elmshausen (Odw), An der Walkmühle		C	nicht barrierefrei		I
Elmshausen (Odw), An der Walkmühle		C	nicht barrierefrei		I
Beedenkirchen, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		II
Beedenkirchen, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	A	nicht barrierefrei		II
Lautern (Odw), In den Klingen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lautern (Odw), In den Klingen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Schannenbach, Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Elmshausen (Odw), Heckenwiesenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Elmshausen (Odw), Heckenwiesenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Raidelbach, Oberdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Raidelbach, Oberdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Reichenbach (Odenw), Steinindustrie	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Reichenbach (Odenw), Steinindustrie	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Beedenkirchen, An den Römersteinen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Knoden, Knoden	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Knoden, Knoden	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lautern (Odw), Kreuzweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lautern (Odw), Kreuzweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Raidelbach, Unterdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Raidelbach, Unterdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reichenbach (Odenw), Beedenkirchener Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reichenbach (Odenw), Beedenkirchener Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reichenbach (Odenw), Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Reichenbach (Odenw), Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Beedenkirchen, An den Römersteinen	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	weitgehend barrierefrei		III
Elmshausen (Odw), Radlettplatz	nächstgelegene barrierefreie Haltestelle: Grundschule	B	nicht barrierefrei		IV
Gadernheim, Jarnacplatz	keine barrierefreie Zuwegung möglich	B	nicht barrierefrei		IV
Breitenwiesen (Odw), Abzweigung	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Breitenwiesen (Odw), Abzweigung	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Beedenkirchen, Abzw. Wurzelbach	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Beedenkirchen, Abzw. Wurzelbach	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Beedenkirchen, Modaustraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Beedenkirchen, Modaustraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Gadernheim, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Gadernheim, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Kuralpe, Kuralpe	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Reichenbach (Odenw), Felsenmeer	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Reichenbach (Odenw), Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Staffel (Odenw), Staffel (Odw)	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Lindenfels

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Kolmbach		A	nicht barrierefrei		I
Kolmbach		A	nicht barrierefrei		I
Lindenfels, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Lindenfels, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Lindenfels, Poststraße		B	nicht barrierefrei		I
Lindenfels, Poststraße		B	nicht barrierefrei		I
Eulsbach, Eulsbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Eulsbach, Eulsbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Glattbach (Odenw), Glattbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Glattbach (Odenw), Glattbach	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lindenfels, Friedhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lindenfels, Friedhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lindenfels, Kirschenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Lindenfels, Kirschenweg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Schlierbach (Odenw), Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Schlierbach (Odenw), Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Seidenbuch, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Seidenbuch, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Winkel (Odw), Winkel, Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Winkel (Odw), Winkel, Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Winterkasten, Eleonoren-Klinik	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Winterkasten, Oberdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Winterkasten, Oberdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Winterkasten, Unterdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Winterkasten, Unterdorf	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lindenfels, Schwimmbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lindenfels, Schwimmbad	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Schlierbach (Odenw), Hohensteinstraße	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Schlierbach (Odenw), Hohensteinstraße	Ausbau aus fachlichen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Winterkasten, Raupenstein	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Winterkasten, Raupenstein	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Lindenfels, Abzw. Winkel	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lindenfels, Abzw. Winkel	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lindenfels, Abzw. Winterkasten	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lindenfels, Abzw. Winterkasten	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Lindenfels, Carl-Orff-Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seidenbuch, Siedlung	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV
Seidenbuch, Siedlung	keine barrierefreie Zuwegung möglich	C	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Lorsch

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Lorsch, Bahnhof		A	barrierefrei		0
Lorsch, Einhäuser Landstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Einhäuser Landstraße		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Kaiser-Wilhelm-Platz		A	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Kaiser-Wilhelm-Platz		A	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Odenwaldallee		C	barrierefrei		0
Lorsch, Odenwaldallee		C	barrierefrei		0
Lorsch, Platanenstraße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Platanenstraße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Sportpark Ehlried		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2020	0
Lorsch, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Carl-Benz-Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Carl-Benz-Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Kriemhildenstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Kriemhildenstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Nibelungenstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Nibelungenstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Sportpark Ehlried		B	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Süd Apotheke		B	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Süd Apotheke		B	weitgehend barrierefrei		III
Lorsch, Hirschstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Lorsch, Hirschstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Lorsch, Siemensschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Lorsch, Wingertsbergschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Mörlenbach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Mörlenbach, Fürther Straße		C	barrierefrei		0
Mörlenbach, Fürther Straße		C	barrierefrei		0
Bonsweiher, Mitte		D	barrierefrei		0
Bonsweiher, Mitte		D	barrierefrei		0
Mörlenbach, Bonsweiherer Straße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Mörlenbach, Bonsweiherer Straße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Mörlenbach, Sudetenstraße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Mörlenbach, Sudetenstraße		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Mörlenbach, Ost	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		I
Mörlenbach, Ost	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		I
Mörlenbach, Bahnhof	Ausbau nach Klärung Überwaldbahn / Verlegung Haltepunkt Mörlenbach	A	nicht barrierefrei		II
Mörlenbach, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Mörlenbach, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Weiher (Odenw), Ost	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Weiher (Odenw), Ost	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Mörlenbach, Jahnstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Ober-Mumbach, Hofackerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Ober-Mumbach, Hofackerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Bettenbach (Bergstr), Abzweigung	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bonsweiher, Waldparkplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Bonsweiher, Waldparkplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Nieder-Mumbach, Talstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Nieder-Mumbach, Talstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Ober-Mumbach, Mörlenbacher Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Ober-Mumbach, Mörlenbacher Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Juhöhe, Juhöhe	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	D	nicht barrierefrei		III
Mörlenbach, Bahnhof (B 38)		B	weitgehend barrierefrei		III
Mörlenbach, Bahnhof (B 38)		B	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), Mitte		B	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), Mitte		B	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), West		B	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), West		B	weitgehend barrierefrei		III
Bettenbach (Bergstr), Abzweigung		C	weitgehend barrierefrei		III
Mörlenbach, Abzw. Groß-Breitenbach		C	weitgehend barrierefrei		III
Mörlenbach, Abzw. Groß-Breitenbach		C	weitgehend barrierefrei		III
Mörlenbach, Jahnstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), Abzw. Vöckelsbach		C	weitgehend barrierefrei		III
Weiher (Odenw), Abzw. Vöckelsbach		C	weitgehend barrierefrei		III
Bonsweiher, Wilhelmstraße		D	weitgehend barrierefrei		III
Bonsweiher, Wilhelmstraße		D	weitgehend barrierefrei		III
Juhöhe, Juhöhe		D	weitgehend barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Mörlenbach, Abzw. Klein-Breitenbach	Haltestelle entfällt 2021	C	nicht barrierefrei		IV
Mörlenbach, Abzw. Klein-Breitenbach	Haltestelle entfällt 2021	C	nicht barrierefrei		IV
Geisenbach, Abzw. Rohrbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Geisenbach, Ort	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Mörlenbach, Grundschule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Mörlenbach, Schlesierstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Mörlenbach, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Vöckelsbach, Feuerwehrhaus	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Vöckelsbach, Mühlenhof	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Vöckelsbach, Ortseingang	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Weiher (Odenw), Erlenhof	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Weiher (Odenw), Erlenhof	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Weiher (Odenw), Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Neckarsteinach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Neckarsteinach, Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Neckarsteinach, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Neckarsteinach, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Neckarsteinach, Schloßsteige	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Neckarsteinach, Schloßsteige	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Neckarsteinach, Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Neckarsteinach, Sportplatz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Neckarsteinach, Lederfabrik	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Neckarsteinach, Lederfabrik	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Darsberg (Neckarst.), Kirche	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Darsberg (Neckarst.), Kirche	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Darsberg (Neckarst.), Sportplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Darsberg (Neckarst.), Sportplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Grein b Darsberg, Ort	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Am Sonnenhang	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Am Sonnenhang	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Freudenbergstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Freudenbergstraße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Neckarsteinach, Vierburgeneck	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Rimbach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Rimbach (Odenwald), Bahnhof		B	barrierefrei		0
Rimbach (Odenwald), Bahnhof		B	barrierefrei		0
Rimbach (Odenwald), Kirche		B	barrierefrei		0
Rimbach (Odenwald), Kirche		B	barrierefrei		0
Zotzenbach, Am Weisskopp		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Zotzenbach, Am Weisskopp		C	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Mitlechtern, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Mitlechtern, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Lauten-Weschnitz, Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Lauten-Weschnitz, Ort	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Zotzenbach, Bahnhof	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Zotzenbach, Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Zotzenbach, Schule	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Rimbach (Odenwald), Goethestraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Rimbach (Odenwald), Goethestraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Zotzenbach, Trommhalle	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Zotzenbach, Bahnhof		B	weitgehend barrierefrei		III
Zotzenbach, Bahnhofstraße	kein barrierefreier Ausbau aufgrund Platzmangel	C	nicht barrierefrei		IV
Zotzenbach, Bahnhofstraße	kein barrierefreier Ausbau aufgrund Platzmangel	C	nicht barrierefrei		IV
Mitlechtern, Schule	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Rimbach (Odenwald), Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Rimbach (Odenwald), Stadion	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Mengelbach, Unter-Mengelbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Mengelbach, Unter-Mengelbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Viernheim

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Viernheim, Altenwohnheim		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Altenwohnheim		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Bürgerhaus		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Bürgerhaus		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Friedhof		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Hallenbad		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Hallenbad		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Hügelstraße		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Kirschenstraße/Kindergarten		C	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Kirschenstraße/Kindergarten		C	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Potters-Bar-Platz		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Potters-Bar-Platz		A	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Spitalplatz		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Spitalplatz		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Waldschwimmbad		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Waldschwimmbad		B	nicht barrierefrei		I
Viernheim, Alfred-Nobel-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Am Schmittsberg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Am Schmittsberg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Eichendorffstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Eichendorffstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Kettelerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Kettelerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Konrad-Adenauer-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Konrad-Adenauer-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Lilienthalstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Neustädter Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Pestalozzistraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Pirmasenser Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Pirmasenser Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Sandstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Sandstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Stadtwerke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Stadtwerke	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, T.I.B.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, T.I.B.	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Wernherstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Viernheim, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Bahnhof		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Erich-Kästner-Allee		B	weitgehend barrierefrei		III

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Viernheim, Friedhof		B	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Hügelstraße		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Jahnstraße		B	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Käthe-Kollwitz-Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Levi-Strauss-Allee		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Melibokusstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Neustädter Straße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Pestalozzistraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Rathausstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Rathausstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Schulzentrum		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Tivoli (RNZ)		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Tivoli (RNZ)		A	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Waldfriedhof		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Waldfriedhof		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Walter-Gropius-Allee		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Wernherstraße		C	weitgehend barrierefrei		III
Viernheim, Am Frohnberg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Am Frohnberg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Erzbergerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Erzbergerstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Heinrich-von-Brentano-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Heinrich-von-Brentano-Allee	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Jahnstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Melibokusstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Moselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Moselstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Neuhäuserstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Neuhäuserstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Röntgenstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Schulzentrum	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Sepp-Herberger-Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Walter-Oehmichen-Straße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Werkstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Werkstraße	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Viernheim, Heppenheimer Straße	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Wald-Michelbach

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Siedelsbrunn, Mitte		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Siedelsbrunn, Mitte		B	nicht barrierefrei	Umbau geplant 2021	0
Wald-Michelbach, Alter Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Wald-Michelbach, Alter Bahnhof		A	nicht barrierefrei		I
Wald-Michelbach, Michelstraße		A	nicht barrierefrei		I
Wald-Michelbach, Michelstraße		A	nicht barrierefrei		I
Affolterbach, Mitte		B	nicht barrierefrei		I
Aschbach (Odw), Geopfad-Infozentrum	Ausbau nach Klärung dauerhafte Durchfahrt Aschbach	B	nicht barrierefrei		I
Aschbach (Odw), Geopfad-Infozentrum	Ausbau nach Klärung dauerhafte Durchfahrt Aschbach	B	nicht barrierefrei		I
Kreidach, Unterdorf		B	nicht barrierefrei		I
Kreidach, Unterdorf		B	nicht barrierefrei		I
Ober-Schönmattenwag, Mitte		C	nicht barrierefrei		I
Ober-Schönmattenwag, Mitte		C	nicht barrierefrei		I
Siedelsbrunn, Tannenberg/Morgenstern		C	nicht barrierefrei		I
Siedelsbrunn, Tannenberg/Morgenstern		C	nicht barrierefrei		I
Kreidach, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Kreidach, Mitte	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Ober-Schönmattenwag, Raubacher Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Ober-Schönmattenwag, Raubacher Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Unter-Schönmattenwag, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Unter-Schönmattenwag, Kirche	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		II
Siedelsbrunn, Buddhas Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Siedelsbrunn, Buddhas Weg	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		II
Aschbach (Odw), Im Wiesental	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Unter-Schönmattenwag, Kreuz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Unter-Schönmattenwag, Kreuz	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	B	nicht barrierefrei		III
Wald-Michelbach, Einkaufszentrum	Ausbau nach Klärung Linienführung über Bahndamm	B	nicht barrierefrei		III
Wald-Michelbach, Einkaufszentrum	Ausbau nach Klärung Linienführung über Bahndamm	B	nicht barrierefrei		III
Aschbach (Odw), Sportplatz	Ausbau nach Klärung dauerhafte Durchfahrt Aschbach	C	nicht barrierefrei		III
Wald-Michelbach, Industriepark	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Wald-Michelbach, Industriepark	Ausbau aus finanziellen Gründen nach 2022	C	nicht barrierefrei		III
Wald-Michelbach, ZOB		A	weitgehend barrierefrei		III
Wald-Michelbach, ZOB		A	weitgehend barrierefrei		III
Wald-Michelbach, ZOB		A	weitgehend barrierefrei		III
Affolterbach, Abzw. Beerfelden		B	weitgehend barrierefrei		III
Affolterbach, Abzw. Beerfelden		B	weitgehend barrierefrei		III
Affolterbach, Mitte		B	weitgehend barrierefrei		III
Aschbach (Odw), Adolf-Koch-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Aschbach (Odw), Adolf-Koch-Straße		B	weitgehend barrierefrei		III
Affolterbach, Am Roßklingen	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Affolterbach, Dorfgemeinschaftshaus	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Affolterbach, Steingrund	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Aschbach (Odw), Heckenmühle	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Aschbach (Odw), Heckenmühle	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Gadern (Odw), Dorfplatz	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Hartenrod (Odw), Am Geiswiesenfeld	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Kocherbach, Mitte	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Kreidach, Haltepunkt	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Kreidach, Haltepunkt	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Kreidach, Kreidacher Höhe	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Kreidach, Kreidacher Höhe	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Ober-Mengelbach, Ober-Mengelbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Ober-Mengelbach, Ober-Mengelbach	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Abzw. Zollstock	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Abzw. Zollstock	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Haus Roth	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Haus Roth	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Ost	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Ost	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Pfaffenwiese	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Seckenrain, Pfaffenwiese	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Stallenkandel, Ort	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Stallenkandel, Ort	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Straßburg (Odw), Ort	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Straßburg (Odw), Ort	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Schönmattenwag, Abzw. Korsika/Ludwigsdorf	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Schönmattenwag, Abzw. Korsika/Ludwigsdorf	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Schönmattenwag, Abzw. Korsika/Ludwigsdorf	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Schönmattenwag, Flockenbusch	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Unter-Schönmattenwag, Flockenbusch	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Abzw. Binzig	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Abzw. Binzig	keine barrierefreie Zuwegung möglich	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Polizei	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Wald-Michelbach, Schulzentrum	nur Verkehr zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Haltstellenliste Zwingenberg

Haltestellenname	Bemerkung	Kategorie	Zustand	Umbau bereits eingeplant	Prioritätsstufe
Rodau (Bergstraße), Friedhof		B	barrierefrei		0
Rodau (Bergstraße), Friedhof		B	barrierefrei		0
Rodau (Bergstraße), Im Wiesengrund		C	barrierefrei		0
Rodau (Bergstraße), Im Wiesengrund		C	barrierefrei		0
Zwingenberg (Bergstraße), Linde		B	barrierefrei		0
Zwingenberg (Bergstraße), Linde		B	barrierefrei		0
Zwingenberg (Bergstraße), Löwenplatz		A	nicht barrierefrei	Umbau 2020/2021	0
Zwingenberg (Bergstraße), Löwenplatz		A	nicht barrierefrei	Umbau 2020/2021	0
Zwingenberg (Bergstraße), Stadtpark		B	nicht barrierefrei	Umbau 2020/2021	0
Zwingenberg (Bergstraße), Stadtpark		B	nicht barrierefrei	Umbau 2020/2021	0
Zwingenberg (Bergstraße), Grenzweg		C	weitgehend barrierefrei		III
Zwingenberg (Bergstraße), Grenzweg		C	weitgehend barrierefrei		III
Zwingenberg (Bergstraße), Orbis		B	weitgehend barrierefrei		III
Zwingenberg (Bergstraße), Orbis		B	weitgehend barrierefrei		III
Rodau (Bergstraße), Hauptstraße	Verkehr nur zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Rodau (Bergstraße), Hauptstraße	Verkehr nur zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV
Zwingenberg (Bergstraße), Schule	Verkehr nur zu Schulzeiten	D	nicht barrierefrei		IV

Weitere Anhänge stehen zum Download auf den Internetseiten von Kreis Bergstraße und VRN unter folgendem Link bereit:
https://www.vrn.de/verbund/planung/nahverkehrsplaene/index.html

Anhang 8.2.C Gebietssteckbriefe

Anhang 8.2.D Liniensteckbriefe Bestand SPNV

Anhang 8.2.E Liniensteckbriefe Bestand Bus

Anhang 8.2.F Liniensteckbriefe Bestand Ruftaxi

Anhang 8.3.A Haltestellenschildgestaltung

Anhang 8.3.B Zusammenfassung und Prüfung der Themen von BürgerInnen (1. Beteiligungsstufe)

Anhang 8.3.C Zusammenfassung und Prüfung der Themen von Kommunen (1. Beteiligungsstufe)

Anhang 8.3.D Zusammenfassung und Prüfung der Themen von Fahrgastbeiräten (1. Beteiligungsstufe)

Anhang 8.3.E Synopse zu eingegangenen Stellungnahmen aus förmlichem Anhörungsverfahren (2. Beteiligungsstufe)

Anhang 8.3.F Grundlagen Potenzialanalyse

Anhang 8.4.C Liniensteckbriefe Zielzustand Bus

Anhang 8.4.D Liniensteckbriefe Zielzustand Ruftaxi

Anhang 8.4.F HessenMobil Informationsblatt Förderung Bushaltestellen

Impressum

Herausgeber:

Kreis Bergstraße – Der Kreisausschuss
Gräffstraße 5 · 64646 Heppenheim

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

Verantwortlich für den Inhalt:

Der Kreisausschuss des Kreises Bergstraße

Volkhard Malik, Geschäftsführer VRN GmbH

Beschlossen durch den
Kreistag des Kreises Bergstraße:
9. November 2020

Konzeption, Karten und Grafiken:

IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3 · 63303 Dreieich

Projektbearbeitung
Dr. Sigurd Neumaier
Peter Castellanos

Kreis Bergstraße – Der Kreisausschuss
Gräffstraße 5 · 64646 Heppenheim
Fachbereich ÖPNV

Projektbearbeitung
Kreisbeigeordneter Karsten Krug

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

Projektbearbeitung
Christian Wühl
Christine Haban
Dennis Ulas
Frieder Zappe

Gestaltung / Druckvorstufe:

koronamedien
St.-Klara-Straße 24 · 67373 Dudenhofen

Druck: