

BERICHT

Nahverkehrsplan für die Region Bayerischer Untermain
Stadt Aschaffenburg, Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg

Auftraggeber/-in:

Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH
Frohsinnstr. 30
63739 Aschaffenburg

Auftragnehmer/-in:

PTV
Transport Consult GmbH
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe

Karlsruhe, 28.07.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Region Bayerischer Untermain 2025
Auftraggeber/-in	Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH
Auftrags-Nr.	87838149
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC5000629
Autor/-in	Dipl. Geogr. Simon Oelschläger Dipl.-Ing. Rimbart Schürmann M.Sc. Christoph Welz

Inhalt

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	12
1.1	Anlass der Fortschreibung.....	12
1.2	Gültigkeitsbereich	12
1.3	Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans	13
1.4	Beteiligung der Bürgerschaft.....	13
1.5	Rechtliche Bedingungen.....	14
1.5.1	Europäischer Rechtsrahmen	15
1.5.2	Bundesrecht.....	16
1.5.3	Landesrecht Bayern	19
1.6	Planungsziele im ÖPNV	21
1.7	Vorhandene Planungen zur verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung	24
1.8	Planungen im SPNV-Angebot.....	25
1.9	Planungen benachbarter Aufgabenträger	25
2	Einordnung der Aufgabenträgerträgerschaft	27
2.1	Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA).....	27
2.2	Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB).....	27
2.3	Linienbündelung.....	28
2.4	Grundlagen der Finanzierung.....	31
3	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2018.....	33
4	Bestandsaufnahme und Entwicklungen	38
4.1	Raumordnerische Grundlagen und Strukturen	38
4.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung	40
4.3	Schulstandorte, Schülerströme und Schülerverkehre.....	48
4.4	Status quo des SPNV	50
4.5	Status quo des ÖPNV	51
4.6	Weitere Bedienformen und intermodale Angebote	56
4.6.1	Bedarfsverkehre.....	56
4.6.2	Intermodale Angebote.....	57
4.6.3	Verknüpfungspunkte zum ÖPNV	57

4.6.4	Park and Ride	59
4.6.5	Bike and Ride	60
4.7	Verkehrsnachfrage	61
4.7.1	Modal Split	61
4.7.2	Pendelnde	63
4.8	Tarifstruktur und Vertriebswege.....	65
4.9	Information/Qualitätssicherung.....	66
5	Anforderungsprofil – Angebotsstandards	67
5.1	Verkehrszeiten	67
5.2	Verbindungs- und Bedienungsstandards	68
5.2.1	Erschließungsstandards	68
5.2.2	Erreichbarkeit wichtiger Ziele	70
5.2.3	Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit	70
5.2.4	Verbindungen in benachbarte Kreise	72
6	Anforderungsprofil – Qualitätsstandards	73
6.1	Barrierefreiheit im ÖPNV	73
6.2	Haltestellenkategorisierung	73
6.3	Haltestellenausstattung	76
6.4	Fahrzeugausstattung.....	78
6.5	Mindeststandards Betriebsablauf	79
6.5.1	Pünktlichkeit	80
6.5.2	Anschlusssicherung.....	80
6.5.3	Personal	80
6.5.4	Sicherheit	81
6.5.5	Sauberkeit	81
6.5.6	Einnahmensicherung durch Fahrscheinkontrollen	81
6.5.7	Fahrgastzählung und Auslastung	81
6.6	Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation	82
6.6.1	Echtzeitauskunft	82
6.6.2	Tarif und Vertrieb.....	82
6.6.3	Marketing und Kundenkommunikation.....	83

6.7	Straßenbaumaßnahmen/Baustellenmanagement.....	83
7	Schwachstellenanalyse	84
7.1	Analyse der Erschließung durch den ÖPNV.....	84
7.2	Analyse der Beförderungszeit und der Umsteigehäufigkeit	88
7.3	Analyse des Fahrtenangebots	92
7.4	Pünktlichkeitsanalyse.....	101
7.5	Schulzeitenstaffelung.....	103
8	Prüfaufträge.....	105
8.1	Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2018	105
8.2	Behebung der festgestellten Erschließungsdefizite	105
8.3	Behebung der festgestellten Erreichbarkeitsdefizite.....	106
8.4	Erreichung der Grenzwerte in der Bedienungshäufigkeit.....	107
8.5	Neuordnung des Stadtbusnetzes Aschaffenburg.....	107
8.6	Überprüfung der Linienbündel.....	108
8.7	Beschleunigung im Linienbusverkehr.....	108
8.8	LSA-Beeinflussung	109
8.9	Pflege des Haltestellenkatasters	109
8.10	Umsetzung vom SaubFahrzeugBeschG	110
8.11	Fahrradmitnahme	111
8.12	Corporate Design Fahrzeuge.....	111
8.13	Autonomes Fahren im ÖPNV	112
8.14	Optimierung Verbindung Amorbach – Miltenberg	112
8.15	Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen	112
8.16	Entzerrung Busfahrten auf gemeinsamen Korridoren	113
8.17	Fahrgastinformation bei kurzfristigen Fahrtausfällen.....	113
8.18	Angebot von Mobilitätstrainings.....	113
9	Anlagen	114
9.1	Linienliste	114
9.2	Bestandsaufnahme: Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Aschaffenburg.....	117
9.3	Haltestellenliste.....	120
9.4	Erreichbarkeitsanalysen	151

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zusammenfassung und Einordnung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 _____	15
Tabelle 2:	Zusammenfassung und Einordnung des Personenbeförderungsgesetzes _____	16
Tabelle 3:	Zusammenfassung und Einordnung des Regionalisierungsgesetzes _____	17
Tabelle 4:	Zusammenfassung und Einordnung des Straßenverkehrsgesetzes _____	18
Tabelle 5:	Zusammenfassung und Einordnung der Straßenverkehrsordnung _____	18
Tabelle 6:	Zusammenfassung und Einordnung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes ____	19
Tabelle 7:	Zusammenfassung und Einordnung des Nahverkehrsgesetzes _____	20
Tabelle 8:	Zusammenfassung und Einordnung des bayerischen Klimaschutzgesetzes _____	20
Tabelle 9:	Bilanzierung 2018: umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele _____	34
Tabelle 10:	Bilanzierung 2018: nicht umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele, Wiederaufnahme _____	34
Tabelle 11:	Bilanzierung 2018: nicht umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele, keine Wiederaufnahme _____	37
Tabelle 12:	Wohn- und Gewerbeneubaugebiete _____	47
Tabelle 13:	Sharing-Angebote _____	57
Tabelle 14:	Verknüpfungspunkte zwischen und innerhalb der Verkehrsträger _____	59
Tabelle 15:	Park and Ride Standorte in der Region Bayerischer Untermain _____	60
Tabelle 16:	Bike and Ride Standorte in der Region Bayerischer Untermain _____	61
Tabelle 17:	Erschließungsstandards _____	69
Tabelle 18:	Erreichbarkeitsstandards _____	70
Tabelle 19:	Ausstattungsmerkmale Bushaltestelle je Kategorie _____	77
Tabelle 20:	Erschließungslücken _____	86
Tabelle 21:	Schwachstellenanalyse Werktag _____	97
Tabelle 22:	Schwachstellenanalyse Samstag _____	99
Tabelle 23:	Schwachstellenanalyse Sonntag _____	99
Tabelle 24:	Identifizierte Bereiche mit wiederholt auftretenden Verspätungen an einem Werktag _____	102
Tabelle 25:	Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Aschaffenburg _____	114
Tabelle 26:	Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Miltenberg _____	116
Tabelle 27:	Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Aschaffenburg _____	116
Tabelle 28:	Buslinien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise _____	117

Tabelle 29:	Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Montag bis Freitag _____	118
Tabelle 30:	Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Samstag _____	119
Tabelle 31:	Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Sonn- und Feiertag _____	120
Tabelle 32:	Haltestellenliste und Haltestellenkategorisierung _____	150

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersicht Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum NVP _____	14
Abbildung 2:	Organigramm zur Struktur der Aufgabenverteilung im ÖPNV _____	27
Abbildung 3:	Linienbündel in der Region Bayerischer Untermain _____	30
Abbildung 4:	Entwicklung wesentlicher Kostenbestandteile im ÖPNV _____	32
Abbildung 5:	Raumstruktur gemäß Regionalplan Bayerischer Untermain _____	39
Abbildung 6:	Bevölkerung in der Region Bayerischer Untermain 2023 je Gemeinde _____	41
Abbildung 7:	Einwohnerentwicklung bis 2030 in der Region Bayerischer Untermain _____	43
Abbildung 8:	Anzahl Arbeitsplätze je Gemeinde, Stand 2024 _____	44
Abbildung 9:	Neubaugelände in der Region Bayerischer Untermain _____	46
Abbildung 10:	Schülerströme im Schuljahr 2023/2024 für Gymnasien und Realschulen _____	49
Abbildung 11:	VAB-Liniennetzplan _____	52
Abbildung 12:	Leistungsangebot in der Region Bayerischer Untermain Stand 1. Hj. 2024, Teil 1 _____	53
Abbildung 13:	Leistungsangebot in der Region Bayerischer Untermain Stand 1. Hj. 2024, Teil 2 _____	54
Abbildung 14:	Modal Split am Bayerischen Untermain _____	62
Abbildung 15:	Binnenpendelnde in der Region Bayerischer Untermain _____	64
Abbildung 16:	Verkehrszeiten in den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg sowie in der Stadt Aschaffenburg _____	68
Abbildung 17:	Verteilung der Haltestellenkategorisierung _____	74
Abbildung 18:	Haltestellen und deren Kategorie in der Region Bayerischer Untermain _____	75
Abbildung 19:	Schwachstellenanalyse Erschließung _____	85
Abbildung 20:	Beförderungszeiten zur Haltestelle Stadthalle in Aschaffenburg _____	90
Abbildung 21:	Umsteigehäufigkeiten zur Haltestelle Stadthalle in Aschaffenburg _____	91
Abbildung 22:	Taktverkehre in der Stadt Aschaffenburg _____	93
Abbildung 23:	ÖPNV-Achsen in der Region Bayerischer Untermain _____	95
Abbildung 24:	Identifizierte Bereiche mit wiederholt auftretenden Verspätungen an einem Werktag _____	101
Abbildung 25:	Bediengebiet On-Demand-Verkehr im Bereich Amorbach _____	106
Abbildung 26:	Beförderungszeit im Mittelbereich Alzenau _____	151
Abbildung 27:	Beförderungszeit im Mittelbereich Aschaffenburg _____	152
Abbildung 28:	Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Aschaffenburg _____	153
Abbildung 29:	Beförderungszeit im Mittelbereich Obernburg-Elsenfeld _____	154

Abbildung 30:	Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Obernburg-Elsenfeld _____	155
Abbildung 31:	Beförderungszeit im Mittelbereich Miltenberg _____	156
Abbildung 32:	Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Miltenberg _____	157

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruflinientaxi
AMINA	Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH
AST	Anrufsammeltaxi
BayKlimaG	Bayerisches Klimagesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
BEMU	Battery Electric Multiple Unit (Akku-Triebzug)
BGG	Bundesbehindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike and Ride
CVD	Clean Vehicle Directive
DB	Deutsche Bahn
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IKK	Integriertes Energie- und Klimakonzept für die Region Bayerischer Untermain
ITCS	Intermodal Transport Control System
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KVG MKK	Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig
KVG	Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH
LEP	Landesentwicklungsprogramm Bayern
LSA	Lichtsignalanlage
MID	Mobilität in Deutschland (Studie)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVM	Nahverkehr Mainfranken
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OREG	Odenwald-Regional-Gesellschaft
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Regionalisierungsgesetz
REMOSI	Regionales Mobilitäts- und Siedlungsflächenkonzept für die Region Bayerischer Untermain
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
VAB	Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain GmbH
VGMT	Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VU	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -
VVM	Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Anlass der Fortschreibung

Nach Art. 8 Abs. 1 Bay. ÖPNVG ist „die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (...) eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Gemeinden im eigenen Wirkungskreis. Sie führen diese Aufgaben in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit durch.“ Zur Durchführung ihrer Aufgaben können die Aufgabenträger gemäß Art. 12 Bay. ÖPNVG „für ihr Gebiet Pläne über die Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistung (Nahverkehrsplan) (...) aufstellen.“ Die Nahverkehrspläne sind gemäß Art. 13 Abs. 2 Satz 3 Bay. ÖPNVG „in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben.“

Aufgrund der aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen, neuer rechtlicher Rahmenbedingungen und von Veränderungen auf der Angebots- und auf der Nachfrageseite des ÖPNV sowie beim Tarif wurde von den Mitgliedern des Fachbeirats der AMINA am 28.06.2023 die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (NVP) für die Region Bayerischer Untermain gemäß Art. 13 Abs. 2 Seite 3 Bay. ÖPNVG vereinbart. Mit der Erarbeitung wurde im Januar 2024 die PTV Transport Consult GmbH (PTV) beauftragt.

Der erste NVP der Region Bayerischer Untermain wurde 1999 erstellt und 2007 fortgeschrieben. Im Jahr 2018 wurde ein neuer NVP erarbeitet, der sich an der bisherigen Struktur orientierte. Der vorliegende NVP soll keine inhaltliche Fortschreibung des bestehenden Plans sein. Er soll den strukturellen Veränderungen auf der Angebots- und Nachfrageseite sowie im Tarifsystem Rechnung tragen. Er stellt eine klare und überprüfbare Handlungsanweisung für die Umsetzung von allgemeinen Qualitätsstandards und Einzelmaßnahmen dar.

Die Methodik zur Erstellung des NVP entspricht den Anforderungen der 1998 vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie herausgegebenen *Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern*.

1.2 Gültigkeitsbereich

Der NVP der Region Bayerischer Untermain legt die strategischen Rahmenbedingungen und Zielsetzungen für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region fest. Der Geltungsbereich umfasst die ÖPNV-Angebote in Aufgabenträgerschaft der beiden Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg sowie der kreisfreien Stadt Aschaffenburg, siehe hierzu auch Kapitel 2 und Kapitel 4.5. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Freistaat Bayern; im Auftrag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr plant, finanziert und kontrolliert die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) den SPNV in Bayern. Aus diesem Grund wird der SPNV im NVP nur nachrichtlich aufgenommen. Der Schulverkehr ist größtenteils in den Linienverkehr integriert, die detaillierte Planung von Schülerverkehren ist jedoch nicht Bestandteil des NVP.

1.3 Aufstellungsprozess des Nahverkehrsplans

Der vorliegende NVP der Region Bayerischer Untermain wurde im Laufe des Jahres 2024 sowie in der ersten Hälfte des Jahres 2025 in Zusammenarbeit von PTV und dem AMINA-Fachbeirat erarbeitet. Um eine größtmögliche Akzeptanz und ein transparentes Verfahren zu erreichen, wurde die Erarbeitung durch umfangreiche Abstimmungen und Beteiligungen begleitet, siehe hierzu auch nachfolgendes Kapitel 1.4. Damit wurde auch sichergestellt, dass gemäß Art. 13 Abs. 1 BayÖPNVG die Verkehrsunternehmen beteiligt und Abstimmungen mit den Kommunen und benachbarten Aufgabenträgern durchgeführt wurden. Im Einzelnen fanden folgende Abstimmungen und Beteiligungen statt:

- Regelmäßige Treffen zwischen AMINA-Beirat und PTV
- Wiederholte Information und Diskussion mit dem AMINA-Beirat
- Einbeziehung der Verkehrsunternehmen
- Anhörung von Interessenverbänden und Schwerbehindertenvertretungen
- Vorstellung und Diskussion in den Gremien der drei Aufgabenträger
- Online-Beteiligung von Kommunen und Bürgern (Mitte April bis Ende August 2024)
- Anhörung Träger öffentlicher Belange (März 2025)

Nach den umfassenden Aufstellungs- und Abstimmungsprozessen liegt hiermit als Ergebnis der NVP Region Bayerischer Untermain 2025 vor, der wie folgt beschlossen wurde:

- am 06.05.2025 durch den Stadtrat der Stadt Aschaffenburg,
- am 21.07.2025 durch den Kreistag des Landkreises Aschaffenburg,
- am 26.05.2025 durch den Kreistag des Landkreis Miltenberg.

1.4 Beteiligung der Bürgerschaft

Eine Beteiligung der Bürgerschaft dient mehreren Zwecken. Zum einen wird durch eine Beteiligung über Planaufstellungen über bevorstehenden Planungen und deren Erarbeitung informiert. Zudem haben Bürgerinnen und Bürger während des Aufstellungsprozesses die Möglichkeit durch Kritiken, Wünsche und Anregungen die Planungen aktiv mitzugestalten. In planerischer Abwägung sind die Kritiken, Wünsche und Anregungen aufgenommen und hinsichtlich mehrerer Faktoren auf Aufnahme in den NVP geprüft worden. Die Faktoren sind dabei die Häufigkeit des genannten Wunsches, um Einzelmeinungen nicht zu überrepräsentieren und häufig genannte Punkte aufzunehmen. Weitere Faktoren sind, dass die Anregungen den Aufgabenbereich des NVP betreffen und die Anregungen sich in einem planerischen und wirtschaftlichen Rahmen bewegen, der durch die Aufgabenträger gesetzt ist.

Vom 22.04.2024 bis zum 31.08.2024 hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, auf der Webseite www.nahverkehrsplan-bayerischer-untermain.de sich über die Planaufstellung zu informieren und Anregungen einzureichen. In dem Zuge sind circa 600 Anregungen aufgenommen worden. Anregungen konnten zu den Kategorien Bedienungshäufigkeit, Haltestellen, Linienführung, Fahrzeuge/Reisekomfort und weitere Hinweise abgegeben werden. Die Verteilung der Rückmeldungen ist wie folgt:

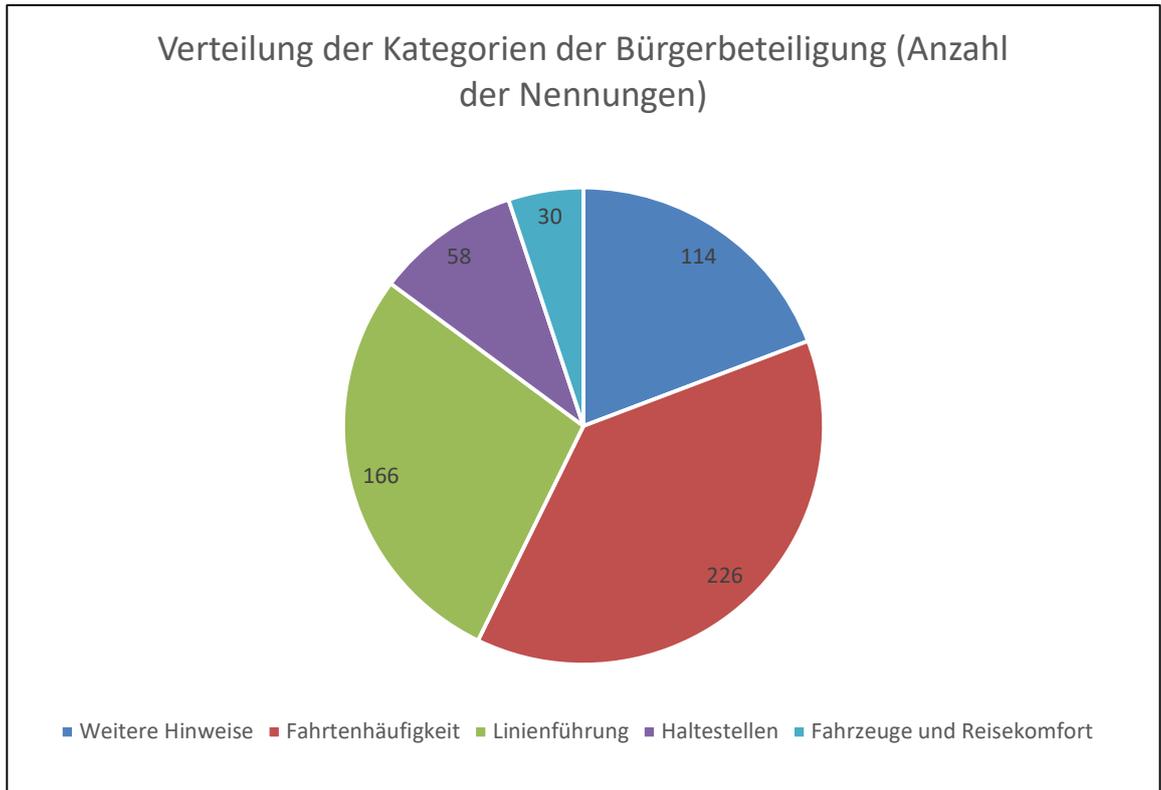


Abbildung 1: Übersicht Ergebnisse der Bürgerbeteiligung zum NVP

Die meisten Rückmeldungen sind zum Thema Fahrtenhäufigkeit eingegangen, gefolgt von Linienführung. Danach folgen weitere Hinweise. Zu den Themen Haltestellen und Fahrzeuge/Reisekomfort gingen nur wenige Rückmeldungen ein. Des Weiteren sind auffällig viele Rückmeldungen in der Bürgerbeteiligung zum Thema Schülerverkehr aufgenommen worden. Im Detail ging es bei den Anmerkungen um Fahrtenorganisation vor Schulbeginn und nach Schulende und um Auslastungen von Fahrzeugen. Der NVP plant de facto keinen Schülerverkehr, weil dies eine zu hohe Detailtiefe für eine Rahmenplanung ausweist. Es werden vielmehr generell Ströme analysiert und in die Erarbeitung eingebaut. Dennoch stellen die Anmerkungen zu dem Thema einen wertvollen Input für Detailplanungen dar; sie werden daher aufgenommen, an zuständige Stellen weitergeleitet und an anderer Stelle in die Planungen einfließen.

Die hohe Anzahl an Rückmeldungen verdeutlicht den Partizipationswillen der Bevölkerung am NVP, was auch die Relevanz des Themas ÖPNV in der Bevölkerung verdeutlicht. In den folgenden Planungen im NVP wird eine Vielzahl der Anregungen berücksichtigt, an geeigneten Stellen wird darauf hingewiesen.

1.5 Rechtliche Bedingungen

Im Folgenden werden die für die Aufstellung des NVP relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen jeweils tabellarisch zusammengefasst und eingeordnet.

1.5.1 Europäischer Rechtsrahmen

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	In Kraft seit dem 3. Dezember 2009. Sie legt Maßnahmen fest, um Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen.
Zweck der Verordnung	Festlegung gemeinschaftsweiter Maßnahmen zur Sicherstellung von ÖPNV-Diensten im Interesse des Gemeinwohls.
Ausgleichsleistungen und ausschließliche Rechte	Bedingungen zur Gewährung von Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechten an Betreiber zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag	Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen nur durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden.
Vergabeverfahren	Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden in der Regel wettbewerblich vergeben.
Direktvergaben	Neben wettbewerblichen Verfahren sind auch Direktvergaben möglich.
Transparenzanforderungen	Verpflichtung zur Veröffentlichung bestimmter Informationen über öffentliche Dienstleistungsaufträge.
Qualitätsstandards	Festlegung von Mindeststandards für die Qualität der erbrachten Verkehrsleistungen.
Bedeutung für den Nahverkehrsplan	Grundlage für die künftige Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, da er die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung konkretisiert.

Tabelle 1: Zusammenfassung und Einordnung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

1.5.2 Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Grundlegende Überarbeitung zum 1. Januar 2013 zur Berücksichtigung der VO 1370/2007 im nationalen Recht.
Nahverkehrsplan im PBefG	§ 8 PBefG legt fest, dass die ÖPNV-Aufgabenträger für die Aufstellung des NVP zuständig sind, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung sicherzustellen.
Anforderungen an den Nahverkehrsplan	Der NVP muss Umfang, Qualität, Umweltqualität und verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definieren.
Barrierefreiheit	Der NVP muss bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitäts- oder sensorischen Einschränkungen sicherstellen. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden. ⇒ Regelung hat weiterhin Bestand, eine vorgesehene Ausnahmeregelung im Koalitionsvertrag auf Bundesebene wurde bisher nicht umgesetzt.
Beteiligungsverfahren	Frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Unternehmen bei der Erstellung des NVP, einschließlich Verkehrsunternehmen und interessierter Institutionen.
Rechtliche Wirkung	§ 8 Abs. 3a PBefG verlangt die Berücksichtigung des NVP bei Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde.
Vergabe von Liniengenehmigungen	Bei mehreren Anträgen für gleiche Verkehrsleistung wird der Unternehmer ausgewählt, der die beste Verkehrsbedienung anbietet, unter Berücksichtigung des NVP. Verkehrsleistungen können unter Berücksichtigung der in Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen direkt vergeben werden.
Vorabkennzeichnung	Vor einer Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Leistung ist eine Vorabkennzeichnung erforderlich, in welcher Standards festgelegt werden, die sich aus dem NVP entwickeln können.
Linienbündelung	Eine Liniengenehmigung darf nicht erteilt werden, wenn sie ertragreiche Linien oder Teilnetze aus einem bestehenden oder im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.
Linienbedarfsverkehr § 44 PBefG (Novelle 2021)	Der Linienbedarfsverkehr dient dazu, bestimmte Gebiete auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen Einstiegs- und Ausstiegspunkten zu bedienen. Es sind ausschließlich Beförderungsentgelte, -bedingungen und Zuschläge zulässig, die im NVP, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder in der Vorabkennzeichnung festgelegt sind. Eine öffentliche (Ko-) Finanzierung ist möglich.
Gebündelter Bedarfsverkehr § 50 PBefG (Novelle 2021)	Gebündelter Bedarfsverkehr ermöglicht eine Bündelung von Verkehren nach vorheriger Bestellung. Es dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Gebündelte Bedarfsverkehre werden erwerbswirtschaftlich betrieben.
Anforderungen im Nahverkehrsplan	Der NVP sollte wesentliche Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit enthalten.

Tabelle 2: Zusammenfassung und Einordnung des Personenbeförderungsgesetzes

Regionalisierungsgesetz (RegG)	Das RegG wurde am 27. Dezember 1993 verabschiedet. Es regelt die finanzielle und organisatorische Verantwortung der Länder für den ÖPNV (letzte Änderung 2024).
Zweck	Das Gesetz dient der Förderung und Sicherstellung des ÖPNV durch die Übertragung von Finanzmitteln und Zuständigkeiten auf die Länder.
Finanzierung	Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder. Diese Mittel sollen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden. Die Verteilung der Mittel erfolgt nach festgelegten Schlüsseln, die die Bedürfnisse der Länder berücksichtigen. ⇒ regelt auch die Ausgleichsmittel des Bundes zur Finanzierung des Deutschland-Tickets
Verantwortung der Länder	Die Länder sind verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Sie haben die Möglichkeit, die Aufgaben auf kommunale Aufgabenträger zu übertragen.
Zielsetzung	Sicherstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge.
Berichterstattung	Die Länder müssen regelmäßig über die Verwendung der Mittel und die Erreichung der Ziele berichten.
Anpassung der Mittel	Die Höhe der Regionalisierungsmittel wird regelmäßig überprüft und angepasst, um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden.

Tabelle 3: Zusammenfassung und Einordnung des Regionalisierungsgesetzes

Straßenverkehrsgesetz (StVG)	Das StVG regelt die Rechtsgrundlagen für den Straßenverkehr in Deutschland, es wurde erstmals 1909 eingeführt und seitdem mehrfach novelliert.
Zweck	Ziel des StVG ist es, die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zu gewährleisten sowie den Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.
Regelt u.a.	Fahrerlaubnis, Verkehrsverstöße, Haftung, Versicherungspflicht, Fahrzeugzulassung, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsregelungen, Umweltschutz
Novellierung 2024	Die Novellierung stellt die Grundlage für die Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Neben der Verkehrssicherheit und dem möglichst flüssigen Autoverkehr sind nun Umweltschutz, Gesundheitsschutz und städtebauliche Entwicklung gleichberechtigte Gründe für Regelungen. Außerdem wird die Parkraumbewirtschaftung auch bei absehbarem Parkraumangel erlaubt, Sonderfahrspuren für neue Mobilitätsformen sind möglich.

Tabelle 4: Zusammenfassung und Einordnung des Straßenverkehrsgesetzes

Straßenverkehrsordnung (StVO)	Die StVO regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, sie wurde 1938 eingeführt und seitdem mehrfach novelliert.
Zweck	Der Zweck der StVO ist es, die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zu gewährleisten sowie Unfälle zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern.
Regelungsinhalt	Die StVO regelt die Definition und Bedeutung von Verkehrszeichen, Ampeln und Markierungen, Verhaltensvorschriften wie Vorfahrtregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen, Pflichten der Verkehrsteilnehmer sowie besondere Regeln für Fußgängerüberwege, Fahrradwege und Schulwege.
Novellierung 2024	Mit der Novellierung wurden den Straßenverkehrsbehörden neue Befugnisse eingeräumt, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> - Anordnung von Busspuren und Ampelschaltungen, die den Busverkehr bevorzugen, aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes oder städtebaulicher Aspekte - Erleichterte Anordnung von Tempo 30-Regelungen - Flexibilität bei der Anordnung von Bewohnerparken - Erprobung von Sonderfahrspuren für bestimmte klimafreundliche Mobilitätsformen oder Fahrgemeinschaften - Erleichterte Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr

Tabelle 5: Zusammenfassung und Einordnung der Straßenverkehrsordnung

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)	Das SaubFahrzeugBeschG regelt verbindliche Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe zur Beschaffung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge; es stammt vom Juni 2021
EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicle Directive - CVD)	Die CVD legt fest, dass öffentliche Auftraggeber in der EU beim Kauf oder Leasing von Fahrzeugen emissionsarme Fahrzeuge beschaffen müssen.
Zweck	Das SaubFahrzeugBeschG setzt die EU-Richtlinie in nationales Recht um. Es legt verbindliche Mindestziele für den Anteil emissionsarmer und -freier Fahrzeuge fest. Ziel ist die Förderung der Beschaffung umweltfreundlicher und emissionsarmer Fahrzeuge im öffentlichen Sektor zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen und Verbesserung der Luftqualität.
Mindestziele für Busse im ÖPNV	Für Busse im ÖPNV (M ₃ -Klasse I ¹ und M ₃ -Klasse A ²) müssen bis Ende 2025 mindestens 45 % und bis Ende 2030 mindestens 65 % der neuen Busse emissionsarm sein. Davon muss jeweils die Hälfte emissionsfrei sein. Für Busse der Fahrzeugklassen M ₁ ³ und M ₂ ⁴ werden 38,5 % als Mindestziel vorgegeben.
Definition emissionsfreier Busse	Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Motor, der weniger als 1 g CO ₂ /kWh oder weniger als 1 g CO ₂ /km ausstößt.
Umsetzung in Deutschland	Die Einhaltung der Mindestziele wurde an die Bundesländer übertragen, die die Quoten auf regionaler Ebene umsetzen können, z. B. auf Ebene von Landkreisen oder Regierungsbezirken.

Tabelle 6: Zusammenfassung und Einordnung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

1.5.3 Landesrecht Bayern

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG)	Das BayÖPNVG regelt die Organisation, Finanzierung und Planung des ÖPNV im Land. Es trat am 30. Juli 1996 in Kraft und wurde zuletzt im Dezember 2024 geändert.
Zweck	Sicherstellung eines funktionierenden, umweltfreundlichen und bedarfsgerechten ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge, des Umweltschutzes und zur Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen im Freistaat.
Zuständigkeiten	Landkreise und kreisfreie Gemeinden sind für den allgemeinen ÖPNV zuständig (freiwillige Aufgabe). Der Freistaat Bayern ist für den SPNV verantwortlich, unterstützt durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft.

¹ Klasse M₃ = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse I sind sogenannte „Stadtbusse“, die zur Beförderung von mindestens 23 Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ausgelegt sind und somit über einen höheren Anteil an Stehplätzen verfügen.

² Klasse M₃ = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse A sind sogenannte „Midi-Busse“, die zur Beförderung von maximal 22 Fahrgästen ausgelegt sind und dabei sowohl über Sitz- als auch Stehplätze verfügen.

³ Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.

⁴ Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschl. Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäcks bestimmt sind mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 5 Tonnen.

Nahverkehrspläne	<p>Aufgabenträger erstellen regionale Nahverkehrspläne, die Prognosen zum Verkehrsaufkommen, Zielvorstellungen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV enthalten. Diese Pläne berücksichtigen Raumordnung, Umweltschutz und Wirtschaftlichkeit.</p> <p>In Verdichtungsräumen sowie in ländlichen Stadt- und Umlandbereichen ist grundsätzlich ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen. Im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit sollen abgestufte Bedienungskonzepten auch in den übrigen ländlichen Gebieten angeboten werden.</p>
Barrierefreiheit	<p>Fahrzeuge und Verkehrsanlagen müssen bei Neubeschaffung und Bau barrierefrei gestaltet sein. Bestehende Anlagen und Fahrzeuge werden schrittweise angepasst. Die Belange von Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen und Familien werden berücksichtigt.</p>
Finanzierung	<p>Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Aufgabenträger, die Finanzhilfen des Freistaats für Investitionen und den Ausbildungsverkehr erhalten können. Zudem werden ÖPNV-Zuweisungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bereitgestellt.</p>
Kooperation	<p>Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollen bei der Linienführung, Tarifen, Fahrplänen und Fahrkartensystemen kooperieren. Die Bildung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden ist vorgesehen, um die Effizienz des ÖPNV zu steigern.</p>

Tabelle 7: Zusammenfassung und Einordnung des Nahverkehrsgesetzes

Bayerisches Klimaschutzgesetz (BayKlimaG)	<p>Die Aufgabe des BayKlimaG ist es, Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu fördern und Bayern bis 2040 klimaneutral zu machen und wurde zuletzt im Dezember 2022 geändert</p>
Minderungsziele für den Verkehrssektor	<p>Die Modernisierung des Verkehrssektors, einschließlich des ÖPNV, ist ein zentraler Bestandteil zur Erreichung der Klimaschutzziele. Es wird besonderer Wert auf energieeffiziente Technologien und den Ausbau erneuerbarer Energien gelegt.</p>
Vorbildfunktion des Freistaates	<p>Der Freistaat soll beim Klimaschutz vorgehen, insbesondere durch den Einsatz emissionsarmer und erneuerbarer Technologien im Verkehr. Dies betrifft auch den öffentlichen Verkehr und die staatlichen Einrichtungen.</p>
Klimaschutzprogramm und Anpassungsstrategie	<p>Im Klimaschutzprogramm der Staatsregierung werden Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen definiert, bei denen der ÖPNV eine Rolle spielt, um die Emissionen im Verkehrssektor zu verringern.</p>

Tabelle 8: Zusammenfassung und Einordnung des bayerischen Klimaschutzgesetzes

1.6 Planungsziele im ÖPNV

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern

Die ÖPNV-Strategie verfolgt das Ziel Handlungsansätze für eine umfassende Verbesserung des ÖPNV in Bayern aufzuzeigen. Als konkretes Ziel wird die Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 im Vergleich zu 2019 genannt, dies soll durch einen erstklassigen, flächendeckenden und attraktiven ÖPNV erreicht werden. Es wird ein Ausbau des ÖPNV-Angebotes bis 2030 um 76 % (Fahrplankilometer) sowie eine Verlagerung vom Pkw hin zum ÖPNV in Höhe von 12,5 % (Personenkilometer) und eine jährliche CO₂-Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 3,0 Mio. t CO₂ in Bayern erwartet. Zur Erreichung der Ziele werden sechs Handlungsfelder mit circa 80 Einzelmaßnahmen beschrieben, wesentliche Aussagen sind:

Handlungsfeld A) Infrastruktur und Fahrzeuge:

- Ausbau von U-Bahnen, Straßenbahnen und Buslinien für eine flächendeckende Versorgung.
- Sicherstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen und Fahrzeugen.
- Förderung von emissionsfreien Antrieben (elektrische Busse und Bahnen).
- Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr (zum Beispiel Bussonderfahrstreifen).

Handlungsfeld B) Angebot und Vernetzung:

- Taktverkehr, der landesweit den Bayern-Takt von 60 Minuten und bei Bedarf 30 Minuten sicherstellt.
- Einführung neuer, landesweiter Buslinien, die Lücken im SPNV-Netz schließen.
- Förderung von On-Demand- und Rufbussystemen in ländlichen Gebieten.

Handlungsfeld C) Tarif, Vertrieb und Kommunikation:

- Einführung eines landesweiten Bus-Schiene-Dachtarifs, um Tarifsysteme zu vereinheitlichen.
- Digitalisierung des Ticketvertriebs mit dem Ziel „Ein Klick – ein Ticket“.
- Förderung von kostengünstigen Abonnements.

Handlungsfeld D) Digitalisierung und Innovation:

- Schaffung einer landesweiten Mobilitätsdatenplattform (DEFAS) für Echtzeitinformationen.
- Förderung von „Mobility as a Service“ (MaaS) und nahtlose digitale Vernetzung.
- Einsatz von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV.

Handlungsfeld E) Organisation:

- Bessere Abstimmung zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden.
- Einführung landesweiter Koordinierungsstellen für wichtige Infrastrukturprojekte.
- Unterstützung zur Bekämpfung des Fachkräftemangels im ÖPNV.

Handlungsfeld F) Finanzierung:

- Modernisierung der ÖPNV-Finanzierungsstruktur für nachhaltige und planbare Finanzierung.
- Einbeziehung ergänzender Finanzierungsinstrumente, wie der „Nutznießer-Finanzierung“.
- Erhöhung der Regionalisierungsmittel des Bundes zur Deckung der Betriebskosten und Investitionen.

Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP)

Das LEP mit Stand vom 01. Juni 2023 definiert und kategorisiert die vorhandenen Raum-, Siedlungs-, Verkehrs- und Wirtschaftsstrukturen, die eine wichtige Grundlage bei der Planung und Bewertung des ÖPNV-Angebotes darstellen. Diese werden im Zuge der Betrachtung des *Regionalplans* in Kapitel 4.1 beschrieben. Darüber hinaus werden Entwicklungen und Ziele aufgestellt, die auch bei der Aufstellung eines NVP zu beachten sind:

- Sicherstellung gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Regionen Bayerns, insbesondere durch flächendeckende Versorgung mit zentralörtlichen Einrichtungen mit Hilfe des öffentlichen Verkehrs.
- Die Verkehrsplanung muss ökologischen, ökonomischen und sozialen Belangen gerecht werden, um eine nachhaltige Raumentwicklung zu fördern.
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen durch umweltfreundliche Verkehrsangebote, um eine ausgewogene Entwicklung zu gewährleisten.
- Der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen soll durch den Ausbau der Infrastruktur und durch innovative Mobilitätsformen gesteigert werden.
- Zentrale Orte sollen überörtliche Versorgungsfunktionen übernehmen und als Knotenpunkte im Verkehrsnetz dienen, um die Bevölkerung gut an den Nahverkehr anzubinden.

Diese Ziele werden bestmöglich bei der Entwicklung der Angebotsstandards berücksichtigt, um sowohl der sozialen Gerechtigkeit als auch Umwelt- und Wirtschaftsangelegenheiten gerecht zu werden.

Integriertes Energie- und Klimakonzept für die Region Bayerischer Untermain (IKK)

Das IKK für die Region Bayerischer Untermain vom 29. Dezember 2011 verfolgt mehrere für den NVP relevante Ziele. Bis 2030 sollen die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 20 % reduziert werden. Um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, soll der Anteil des ÖPNV verdoppelt werden. Darüber hinaus ist ein verstärkter Einsatz von Gas- und Elektrofahrzeugen geplant. Dazu wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie der Tankstellen für gasbetriebene Fahrzeuge vorangetrieben. Insgesamt soll eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, insbesondere auf den öffentlichen Verkehr und das Fahrrad, erreicht werden. Mittels Projektsteckbriefen sollen hinsichtlich des ÖPNV unter anderem folgende Themen angegangen werden:

- Verlagerung auf den ÖPNV, unter anderem durch Kapazitätserweiterungen und Verdichtung des SPNV und Optimierung und Beschleunigung der Buslinien im Zulauf auf den SPNV
- Erarbeitung eines regionalen Mobilitätskonzeptes einschließlich Ermittlung von Modal Split Werten
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur Verkehrslenkung zu Gunsten des ÖPNV und Mobilitätsberatung

Diese Maßnahmen wurden zum Teil im Rahmen des nachfolgend beschriebenen Projekts *REMOSI* in Angriff genommen, sind aber im Wesentlichen weiterhin gültig.

Regionales Mobilitäts- und Siedlungsflächenkonzept für die Region Bayerischer Untermain (REMOSI)

Das REMOSI-Projekt wurde von 2019 bis 2021 bearbeitet und hatte das Ziel, mögliche Entwicklungswege für Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region aufzuzeigen. Es dient als Grundlage für regionale Planungen und um die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstrukturen, Mobilitätsangeboten und umweltfreundlicher Mobilität zu verstehen. Dazu wurden Verkehrs- und Siedlungsszenarien modelliert, um verschiedene Entwicklungsoptionen bis 2035 zu visualisieren. Die Szenarien untersuchten die Auswirkungen auf Verkehrsmittelwahl, Verkehrsleistung und CO₂-Emissionen. Bei der Erarbeitung wurden Kommunen, Verkehrsverbände, Bürger und regionale Akteure durch Online-Plattformen und thematische Foren eingebunden, um eine breite Akzeptanz der Maßnahmen zu gewährleisten. Es wurden vier Szenarien untersucht:

- **Trendszenario:** Stellt die bestehende Entwicklung der Region ohne wesentliche Veränderungen dar. Es basiert auf den aktuellen Planungen der Kommunen hinsichtlich Siedlungs- und Verkehrsflächen sowie moderaten Ausbaumaßnahmen.
- **Disperses Szenario:** Stellt eine expansive Siedlungsentwicklung dar, die sich nicht auf Mobilitätsknoten konzentriert. Es führt zu einer verstärkten Pkw-Nutzung und höheren CO₂-Emissionen.
- **Moderates Szenario:** Dieses Szenario kombiniert die Annahmen des Trendszenarios mit einem moderaten Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur. Es ermöglicht eine leichte Verbesserung des ÖPNV-Anteils und eine moderate Reduktion von CO₂-Emissionen.
- **Kompakt und ambitioniert:** Dieses Szenario sieht eine kompakte, flächensparende Siedlungsentwicklung vor, die stark an Mobilitätsknoten orientiert ist. Es kombiniert ambitionierte Maßnahmen im Bereich ÖPNV, Radverkehr und On-Demand-Diensten.

Das *Szenario kompakt und ambitioniert* wurde vom Planungsausschuss einstimmig als Ziel für die Region beschlossen. Es sieht eine nachhaltige Entwicklung durch folgende Maßnahmen vor:

- Siedlungsentwicklung vorrangig an Mobilitätsknoten (bestehende und neue Haltepunkte des ÖPNV/SPNV) mit höherer Bebauungsdichte und Vorrang der Innenentwicklung.
- Ausbau der Mobilitätsknoten mit kurzen Wegen, Synergieeffekten und effizienter Verknüpfung von Verkehrsträgern.
- ÖPNV-Erweiterung: Regionalexpresslinien und der *Untermain-Express* (SPNV) mit 30-Minuten-Takt, ergänzt durch Bus- und On-Demand-Shuttle-Angebote im ländlichen Raum.
- Radverkehr: Ausbau eines Radverkehrsnetzes, inklusive Radschnellverbindungen und neuen Mainbrücken für den Rad- und Fußverkehr.

Das Konzept zielt auf eine deutliche Reduzierung der Pkw-Nutzung, CO₂-Einsparungen und eine effizientere Verknüpfung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Für den weiteren Umgang mit dem Szenario ist zu beachten, dass der Beschluss zu einem Zeitpunkt gefasst wurde, als die finanziellen Spielräume der Aufgabenträger für zusätzliche Investitionen in den ÖPNV in nennenswertem Umfang möglich waren. Grundsätzlich soll das Szenario in Zukunft weiterverfolgt und wenn möglich realisiert werden.

Insgesamt lässt sich zu den vorgenannten unterschiedlichen Planungsgrundlagen bzw. -konzepten festhalten, dass sie zu unterschiedlichen Zeitpunkten, auf unterschiedlichen Ebenen und von unterschiedlichen Akteuren entwickelt wurden. Sie sind somit nicht aufeinander abgestimmt und bauen auch nicht aufeinander auf. Die genannten Ziele sind nicht deckungsgleich. Eine Hinterlegung von Maßnahmen mit entsprechenden Finanzmitteln ist jeweils nicht erfolgt. Vor diesem Hintergrund muss der vorliegende NVP eigene Ziele und Maßnahmen definieren, die sich vor allem an der finanziellen Umsetzbarkeit orientieren.

1.7 Vorhandene Planungen zur verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung

Wichtige Bau- beziehungsweise Ausbaumaßnahmen:

Straße laut Bundesverkehrswegeplan 2030

- B 426 bei Mömlingen: 2-streifiger Neubau (vordringlicher Bedarf)
- B 469 nördlich A 3: Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (vordringlicher Bedarf)
- B 469 südlich A 3: Erweiterung auf 6 Fahrstreifen (vordringlicher Bedarf)
- B 26 östlich B 469: Erweiterung auf 4 Fahrstreifen (vordringlicher Bedarf)

Schiene laut Bundesverkehrswegeplan 2030

- Hauptbahnhof Aschaffenburg und Bahnhof Kahl (Main): Herstellung von 740 m langen Überholgleisen (vordringlicher Bedarf)
- Mainaschaff: Neubau eines Gleises mit höhenfreien Einbindungen der 2-gleisigen Verbindungskurve Mainaschaff (vordringlicher Bedarf)
- Aschaffenburg – Nantenbach: Blockverdichtung (vordringlicher Bedarf)
- Hanau – Aschaffenburg: viergleisiger Ausbau Hanau (vordringlicher Bedarf)

Infrastrukturplanungen der BEG

- Aschaffenburg Hauptbahnhof: Weichenverbindung Gleis 7/8 (angestrebt 2029)
- Neuer Haltepunkt Mainaschaff Nord beim Bahnübergang Schneidweg (Mitte 2030er Jahre)
- Neuer Haltepunkt Aschaffenburg Ost am Standort Goldbacher Viadukt (angestrebt 2026)
- Aschaffenburg – Miltenberg: Elektrifizierung und Ausbau der Maintalbahn (Mitte 2030er Jahre)
- Aschaffenburg Süd – Obernau: Geschwindigkeitsanhebung (angestrebt 2026)
- Bahnhof Kleinwallstadt: Barrierefreier Ausbau und Beschleunigung Einfahrtgeschwindigkeiten (angestrebt 2026)
- Bahnhof Obernburg-Elsfeld: Barrierefreier Ausbau und Beschleunigung Einfahrtgeschwindigkeiten (Bauarbeiten zur Zeit der Erstellung des NVPs begonnen, angestrebt 2025)
- Miltenberg – Amorbach: Geschwindigkeitsanhebung (nach 2033)
- Miltenberg – Wertheim: Geschwindigkeitsanhebung (bis 2026)

Infrastrukturplanungen der Kahlgrund Verkehrs-GmbH (Umsetzungszeitpunkte unbekannt)

- Kahl – Schöllkrippen: Ertüchtigung des Umfahringleises in Blankenbach und Einbindung in das Zugsicherungssystem
- Kahl – Schöllkrippen: Schaffung von Ladeinfrastruktur für BEMU-Züge
- Kahl – Schöllkrippen: Auflassung von höhengleichen Bahnübergängen

1.8 Planungen im SPNV-Angebot

Zur Verbesserung der Angebotsqualität und Fahrplanstabilität soll für die Tauber- und Maintalbahn ein neues, zukunftsfähiges Fahrplankonzept mit einem stabilen Stundentakt und ausreichenden Pufferzeiten erarbeitet werden. Auf dem Abschnitt Miltenberg – Amorbach ist eine Angebotsoptimierung vorgesehen. Da der aktuelle Fahrplan keiner eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchung unterzogen wurde, werden in diesem Fahrplankonzept in der Realität nicht einzuhaltende Fahrtzeiten angenommen, was unweigerlich zu täglichen Verspätungen führt. Das Vorhaben war zunächst unter dem Begriff Fahrplankonzept Netz 11 2.0 zusammengefasst. Da die Maintal- und Madonnenlandbahn zusammen mit der Tauber- und Hohenlohebahn im zuvor genannten Netz 11 zusammengefasst sind und der Großteil der Schienenkilometer in Baden-Württemberg liegt, wird dieses Projekt federführend von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) bearbeitet. Die BEG sowie die Landkreise werden hierbei beteiligt. Eine "Zukunftskommission Netz" wurde ins Leben gerufen. Der Zeitpunkt der Umsetzung ist allerdings offen und abhängig vom erforderlichen Infrastrukturausbau sowie der personellen Ausstattung der zuständigen Organe.

1.9 Planungen benachbarter Aufgabenträger

Im Zeitraum der Erstellung des vorliegenden NVP wurden Abstimmungsgespräche zwischen der AMINA und den benachbarten Aufgabenträgern geführt. Dabei wurden die Ziele der Aufgabenträger abgestimmt und die organisatorische und planerische Behandlung der grenzüberschreitenden Buslinien besprochen. Ziel ist es diese Angebote unabhängig von der Zuständigkeit weiter entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung zu optimieren. Folgende Organisationen sind derzeit davon betroffen:

Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Odenwaldkreis (Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG))

- Es wird eine Angebotsverbesserung auf der Strecke Haingrund – Seckmauern (Buslinie 67) angestrebt, eventuell durch eine von der OREG erbrachte Fahrleistung.
- Es wird eine Anschlussverbesserung von Buslinie VAB-55 und OREG-Linie 20 in Mömlingen angestrebt.
- Zukünftig soll es eine Integration der Buslinie VAB-98 in den Aushangfahrplänen der OREG an der Haltestelle Eulbach, Englischer Garten geben.

Darmstadt-Dieburg (Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation (DADINA))

- Auf der Linie RMV-GU2 wird eine neue Linienführung von der DADINA von Groß-Umstadt nach Mömlingen angestrebt. Perspektivisch ist eine Linienführung bis Obernburg, Elsenfeld-Bahnhof oder Schulzentrum Elsenfeld denkbar.
- Die Buslinien RMV-BG2/VAB-53 und RMV-BG3/VAB-54 sollen in jedem Fall als durchgebundene Linien bestehen bleiben. Die direkte Verbindung Babenhausen – Großostheim – Aschaffenburg hat aus Fahrgastsicht hohe Bedeutung.

Main-Kinzig-Kreis (Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig (KVG MKK))

- Prüfauftrag für Buslinie RMV-566 und Buslinie VAB-50 als durchgebundene Linie von Aschaffenburg – Kahl – Hanau. Dies dient dem barrierefreien Transport der Fahrgäste (nicht alle SPNV-Bahnhöfe sind auf der Strecke barrierefrei) und der Feinerschließung der Gemeinden.
- Prüfauftrag für eine neue ÖPNV-Verbindung Geiselbach – Horbach – Gelnhausen. Hintergrund sind die vielen Berufspendler nach Geiselbach.

Kreis Offenbach (Kreisverkehrsgesellschaft Offenbach mbH (kvgOF))

- Prüfauftrag für die Linie OF-85: Ganztägiger 30min-Takt, Ausweitung der Fahrten in den Tagesrandzeiten und Herstellung eines Angebots an Sonntagen.

Nahverkehr Mainfranken (NVM)

Main-Spessart-Kreis

- An den bestehenden grenzüberschreitenden Buslinien NVM-652, NVM-654, VAB-83 und VAB-85 wird festgehalten.
- Der Expressbus Aschaffenburg – Marktheidenfeld wird als langfristiger Prüfauftrag festgeschrieben.
- Am 01.01.2025 wurde der VVM vom NVM abgelöst.

Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)

Main-Tauber-Kreis (Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT))

- An bestehenden grenzüberschreitenden Buslinien VAB-83, VAB-85 und VRN-977 wird festgehalten.

Neckar-Odenwald-Kreis

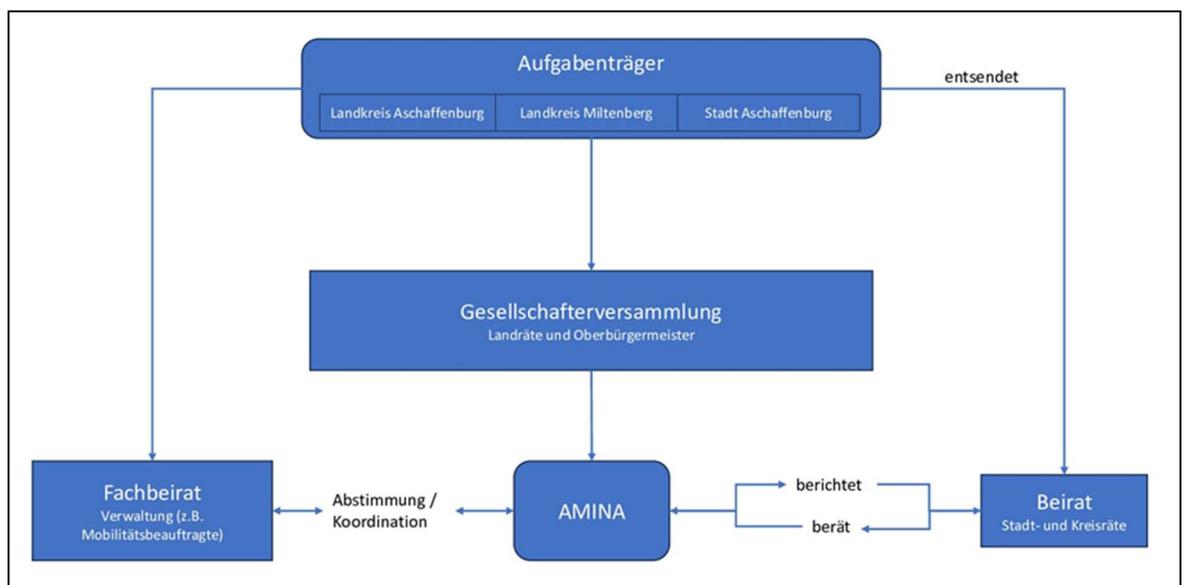
- An den bestehenden grenzüberschreitenden Schulbuslinien VAB-96, VAB-97 und dem touristischen Angebot VRN-NeoBus wird festgehalten.

2 Einordnung der Aufgabenträgerträgerschaft

Für das jeweilige Zuständigkeitsgebiet legen die Stadt Aschaffenburg und die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg als Aufgabenträger für den ÖPNV unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit das Verkehrsangebot fest. Dies erfolgt nach einheitlichen Kriterien, die durch die AMINA koordiniert werden (siehe Kapitel 5).

2.1 Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)

Mit dem Ziel in der gesamten Region Bayerischer Untermain den ÖPNV zu verbessern, zu stärken und weiterzuentwickeln wurde 2021 die AMINA gegründet. Gesellschafter sind die Stadt Aschaffenburg und die beiden Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg. Bis Ende 2023 war die Stadt Alzenau als ehemaliger Aufgabenträger ebenfalls Gesellschafter. Die AMINA fungiert als Servicegesellschaft der Aufgabenträger, kooperiert mit einem Fachbeirat und berät mit dem Beirat, bestehend aus Stadt- und Kreisräten, aktuelle Themen rund um die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region. Die Planung, Ausschreibung und Vergabe der ÖPNV-Betriebsleistungen erfolgen durch die AMINA. Zudem ist die AMINA unter anderem für die Bereiche der Schulbeförderung, Tarifgestaltung und Fahrplankonzeption verantwortlich.



Quelle: <https://www.amina-verbund.de/#ueberuns>

Abbildung 2: Organigramm zur Struktur der Aufgabenverteilung im ÖPNV

2.2 Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)

Die VAB wurde am 1. November 1995 als Unternehmensverbund von den Stadtwerken Aschaffenburg, der Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU - und der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG) gegründet. Es war der Start für ein einheitliches Tarifsystem und einen abgestimmten Fahrplan im gesamten Buslinienverkehr. Im August 2000 kam die Deutsche Bahn AG als vierter Partner dazu. Seit 2004 besteht für den gesamten Raum der VAB ein Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund. 2017 erfolgte die Überführung der VAB in eine GmbH.

Zu den Kernaufgaben der VAB GmbH gehören neben einem umfassenden verbundweiten Marketing die Weiterentwicklung des Gemeinschaftstarifes sowie des Vertriebs und die Verbesserung beziehungsweise die Schaffung von fließenden Übergängen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne.

Das Tarifgebiet der VAB GmbH umfasst die Stadt und den Landkreis Aschaffenburg sowie den Landkreis Miltenberg. Die Fahrleistung im VAB-Gebiet beträgt 12,6 Millionen Kilometer im Jahr, davon 2,6 Millionen (20 Prozent) auf der Schiene. Das Angebot wurde 2023 laut Bayerischem Landesamt für Statistik von rund 21 Millionen Fahrgästen in Anspruch genommen.

2.3 Linienbündelung

Soweit es die Zielsetzung von § 8 PBefG erfordert, können Linienverkehrsgenehmigungen für eine oder mehrere Linien gemäß § 9 Absatz 2 PBefG gebündelt erteilt werden.

Ziel der Linienbündelung ist es, eine wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu erreichen, so dass ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien stattfindet. Darüber hinaus können mit der Bündelung der Linien Synergien im Betrieb ermöglicht werden, was eine Integration der Verkehrsbedienung sicherstellt. Diese wirtschaftliche Optimierung bedeutet eine Steigerung der Effizienz und unterstützt damit auch direkt den Klimaschutz. Für die Fahrgäste bedeutet es ein optimiertes Fahrtenangebot und eine erhöhte Attraktivität des ÖPNV durch kürzere Wartezeiten, verlässlichere Verbindungen und verbesserte Informationsangebote. Gleichzeitig wird mit der gestaffelten Vergabe von Linienkonzessionen je Bündel eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten angestrebt.

Für die Region Bayerischer Untermain existiert eine Linienbündelung. Bei der Erarbeitung wurden unter anderem folgende Kriterien beim Zuschnitt der Linienbündel berücksichtigt:

Räumliche Kriterien:

- Grenzen beziehungsweise Zuständigkeit der AMINA
- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung

Verkehrliche Kriterien:

- Enge verkehrliche Verknüpfung von Linien (zum Beispiel durch Bedienung desselben Gebiets oder Anfahrt desselben Ziels)
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien, die aufeinander abgestimmt sind (Haupt-/ Ergänzungslinien, Anschlusssicherung)

Wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:

- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung) und potenzielle wirtschaftliche Verflechtung zwischen Linien durch gemeinsame Umläufe
- Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und wirtschaftlicher Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien

Kriterien der integrierten Bedienung:

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
- Kundenservice, Marketing

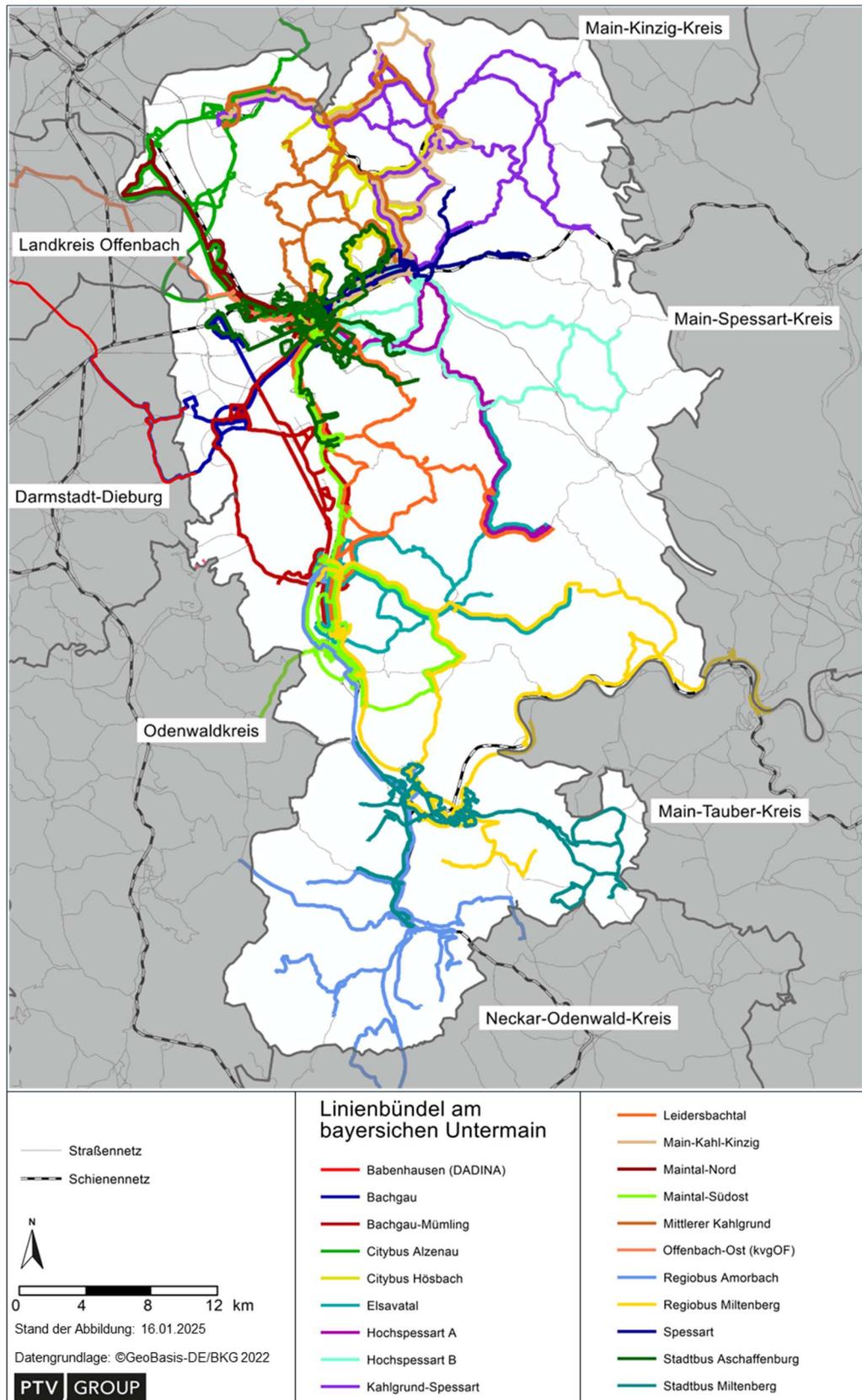
Darüber hinaus ist bei der Festlegung von Anzahl und Größe der Linienbündel auf folgende Aspekte zu achten:

- angemessene Berücksichtigung der Interessen von mittelständischen Unternehmen
- Förderung des Wettbewerbsgedankens sowie Vermeidung von Monopolen/Oligopolen
- Linienbündel sollen daher weder zu klein oder zerrissen sein, noch darf durch zu große Bündel mittelständischen Unternehmen der Marktzugang erschwert werden.

Bei der Gestaltung der Bündel wurde ein besonderes Augenmerk auf eine zeitlich sinnvoll gestaffelte Betriebsaufnahme gelegt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Harmonisierung der Laufzeiten bestehender Linien gewährleistet werden konnte.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden NVP waren Konzessionen für 74 Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Aschaffenburg und der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg vergeben. Es handelt sich dabei sowohl um eigenwirtschaftliche als auch um gemeinwirtschaftliche Verkehre. Diese sind aktuell 19 Linienbündeln zugeordnet, eine vollständige Liste aller Linien, des Linienwegs und ihrer Zuordnung zu den Linienbündeln kann dem Anhang entnommen werden. Die räumliche Ausdehnung der Linienbündel kann in folgender Abbildung 3 nachvollzogen werden.

Die Anzahl von 19 Linienbündeln erscheint für die Größe des Verkehrsgebietes recht hoch. Zudem haben sich seit der Erstellung der Linienbündel einige Rahmenbedingungen und Verkehrsangebote geändert. Aus diesem Grund ist eine Überprüfung und gegebenenfalls Neuplanung der Linienbündel vorgesehen (siehe Prüfauftrag in Kapitel 8.6).



Quelle: AMINA

Abbildung 3: Linienbündel in der Region Bayerischer Untermain

2.4 Grundlagen der Finanzierung

Der ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Aschaffenburg und der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg wird sowohl durch öffentliche Mittel als auch durch Fahrgeldeinnahmen finanziert. Durch die Einführung des Deutschlandtickets ist der Anteil der Nutzerfinanzierung stark zurückgegangen, so dass bei Beibehaltung des Deutschlandtickets zukünftig mit einem weiter steigenden Finanzierungsanteil der öffentlichen Hand für den Betrieb der Verkehre zu rechnen ist.

Die öffentlichen Mittel gliedern sich in Ausgleichszahlungen und Zuschüsse von Bund und Ländern für zum Beispiel das Deutschlandticket, die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter oder den Ausgleich für verbilligte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr. Weiterhin finanziert die öffentliche Hand einen sehr hohen Anteil der ÖPNV-Leistungen. Zum einen über die für Schülerinnen und Schüler kostenlosen Schulwegfahrkarten, zum anderem durch das *AufAchse-Ticket* der Aufgabenträger sowie die Zuzahlungen durch die Gemeinden zu deren Sondertarifen. Die Aufgabenträger finanzieren die Verkehre durch Betriebskostenzuschüsse im Rahmen von Ausschreibungen der Verkehrsleistungen, sofern keine eigenwirtschaftlichen Anträge für die Verkehrsleistungen vorliegen.

Sie kommen dieser Aufgabe durch den Einsatz eigener Haushaltsmittel nach und solcher, die vom Freistaat zur Verfügung gestellt werden. Die Mittel werden über Verkehrsverträge, Finanzierungsvereinbarungen, allgemeine Vorschriften und Zuwendungsbescheide verausgabt. In der Stadt Aschaffenburg wird der von den Stadtwerken erbrachte ÖPNV noch zu einem sehr großen Teil aus dem steuerlichen Querverbund der Stadtwerke finanziert, wobei diese Finanzierungsmöglichkeit aufgrund der Entwicklungen im Energiesektor absehbar schrumpft.

Der Freistaat Bayern leistet seine Betriebskostenzuschüsse über das BayÖPNVG an die Aufgabenträger. Im Wesentlichen stützen sich diese auf zwei Säulen: einerseits die ÖPNV-Zuweisung (Art. 20 BayÖPNVG) und andererseits die Hilfen für den Ausbildungsverkehr (Art. 24 BayÖPNVG). Bei beiden Säulen ist die Berechnungssystematik jüngst geändert worden, so dass im Jahr 2025 die Beträge neu festgesetzt werden. Welche Auswirkung die veränderte Finanzmittelausstattung der hiesigen Aufgabenträger durch den Freistaat hat, kann gegenwärtig noch nicht beurteilt werden.

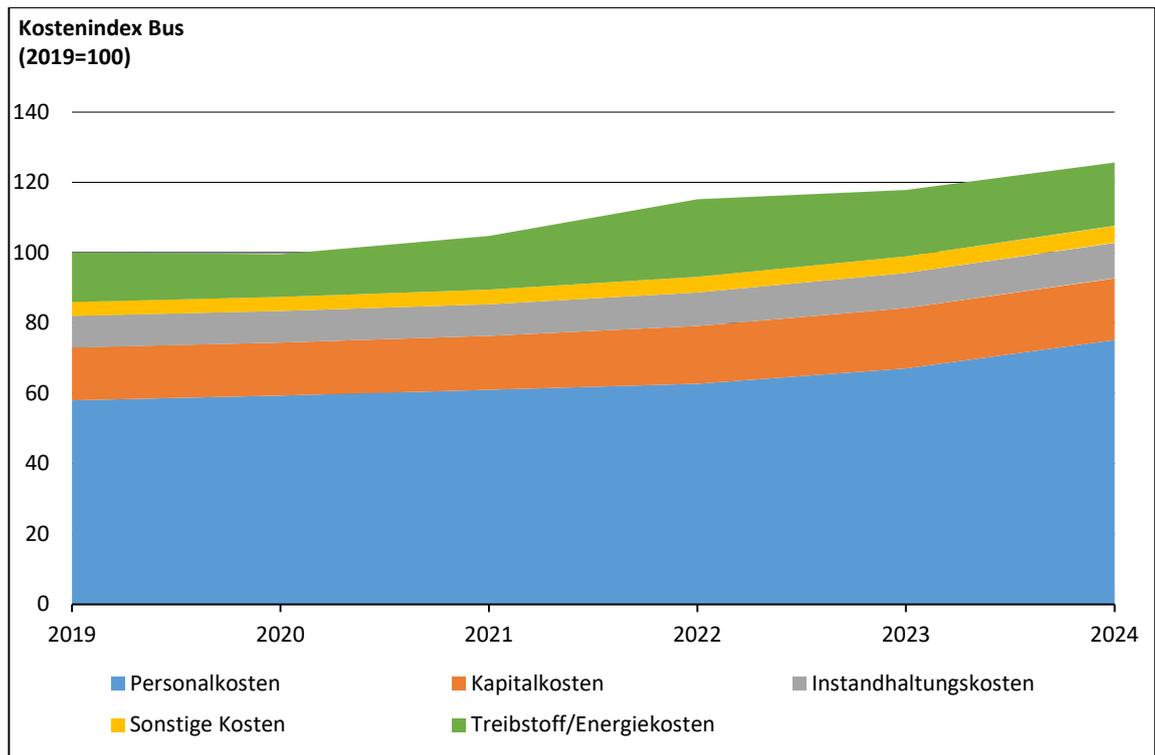
Weiterhin wurde – ausgelöst durch die Corona-Pandemie – im Jahr 2020 ein „Rettungsschirm“ eingeführt, mit dem Bund und Länder den Verkehrsunternehmen die Existenz sichern wollten, die durch den lockdownbedingten massiven Fahrgastrückgang gefährdet war. Dieser Mechanismus, der auf der Sicherung der Alteinnahmen aus 2019 beruht, wurde bei der Einführung des Deutschlandtickets im Jahr 2023 beibehalten. Hier teilen sich Bund und Länder die Kosten der durch dieses Ticket entstehenden Einnahmehausfälle. Die nötigen Beträge werden über das Regionalisierungsgesetz vom Bund an die Länder ausgekehrt, die das Geld wiederum über die Bezirksregierungen an die ÖPNV-Aufgabenträger weiterleiten. Von diesen werden die Mittel auf Grundlage von allgemeinen Vorschriften mittels Bescheiden an die Verkehrsunternehmen mit eigenwirtschaftlichen Konzessionen durchgereicht und dienen der Finanzierung der Betriebskosten.

Daneben gibt es Förderprogramme zur Investitionsförderung im ÖPNV von Bund und Freistaat, die genutzt werden können. Diese sind allerdings in der Regel befristet und stehen nicht dauerhaft zur Verfügung.

Da die von Bund und Freistaat zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichen, um zusammen mit den Fahrgeldeinnahmen und Fahrgeldsubstituten die Betriebskosten des ÖPNV zu tragen, müssen die Aufgabenträger eigene Mittel zur Finanzierung aufbringen. Dieser Zuschussbedarf ist in den vergangenen Jahren

stark angestiegen und wird zu einer immer größeren Belastung der kommunalen Haushalte. Die Steigerung hat einerseits mit durch Pandemie und Ukraine-Krieg gestiegenen Material- und Betriebsmittelkosten infolge Inflation und gestiegenen Lohnkosten zu tun, andererseits mit der Stagnation der Einnahmenseite aufgrund des pandemiebedingten Fahrgastrückgangs bzw. der Einnahmenfestschreibung durch Rettungsschirm und Deutschlandticket.

Exemplarisch ist in Abbildung 4 die Kostenentwicklung im ÖPNV am Bayerischen Untermain von 2019 bis 2024 festgehalten.



Quelle: AMINA

Abbildung 4: Entwicklung wesentlicher Kostenbestandteile im ÖPNV

Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Finanzierung eines angemessenen Angebots im ÖPNV für die Aufgabenträger immer schwieriger wird und zukünftig den immer größer werdenden Einsatz eigener Haushaltsmittel erforderlich macht.

Ebenso zeichnet sich ab, dass aufgrund der sich ändernden Rahmenbedingungen immer mehr Verkehrsleistungen gemeinwirtschaftlich vergeben werden müssen. Es ist davon auszugehen, dass dies zu weiteren erheblichen Kostensteigerungen bei den Aufgabenträgern führen wird. Diese absehbaren Mehrbelastungen schränken den Spielraum für Angebotsausweitungen ein, beispielsweise zur Beseitigung von Defiziten (siehe Kapitel 8).

3 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2018

Im NVP aus dem Jahr 2018 wurden insgesamt 77 Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele definiert. Von diesen sind 23 bereits umgesetzt worden. In den folgenden Tabellen wird beschrieben und begründet, welche Themen umgesetzt, wiederaufgenommen oder nicht weiterverfolgt werden.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung umgesetzter Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele
1	Kurzfristiger Ausbau B+R-Anlagen an SPNV-Halten mit entsprechendem Potenzial
2	Sicherung finanzieller Förderung von B+R-Anlagen
3	Nachrüstung von Überdachungen und Radboxen an SPNV-Halten mit entsprechendem Potential
4	Entwicklung der Kapazitäten an B+R-Anlagen beobachten, wird als Daueraufgabe verstanden.
5	Linie 15 soll die Hochschule besser anbinden, daher neuer Linienweg.
6	Linie 27 soll wieder eingeführt werden zwischen Schöllkrippen-Kleinkahl-Wiesen.
7	Linienweg der Linie 28 verkürzen und vereinheitlichen. Erweiterung Bedienangebot und klare Taktung
8	Linie 43 alternierend zweistündig über Haibach/Winzenhohl und direkt über Schmerlenbach. Bedienangebot anpassen.
9	Linie 44 Bedienangebot anpassen.
10	Linie 47 wieder als Rundkurs im Hochspessart. Anpassung Bedienstandards.
11	Neue Linie Aschaffenburg-Mainaschaff-Zellhausen-Seligenstadt-Weiskirchen (Linie 58 vorläufig). Für S-Bahn Anbindung gedacht. Soll nur an Werktagen eingeführt werden, wenn erfolgreich auch am Wochenende.
12	Einführung Linie 63 für Sulzbach, Kleinwallstadt. Nach Fertigstellung Mainbrücke auch Verlängerung nach Obernburg
13	Linie 68 Fahrplanabstimmung mit neuer Linie GU2(alte K68) im Bereich Mömlingen über Groß-Umstadt bis Dieburg
14	Linie 82 mit zusätzlichen Fahrten.
15	Linie 97 verlängern ab Reichartshausen bis Gottersdorf.
16	Linie 98 verlängern bis Forsthaus Eulbach. (einzelne Fahrten)
17	Angebot von Mobilitätstraining, um alten Menschen oder Menschen mit Behinderung Unsicherheiten zu nehmen und Zugangshemmnis abzubauen.
18	Regionalbusse sollen möglichst vertakteten Fahrplan erhalten. In den Städten ist dies ohnehin schon gegeben.
19	Linie 23 soll Bedienangebot verlängern
20	Vereinheitlichung von Linienwegen zur besseren Verständlichkeit
21	Ausweitung von E-Ticketing, um Belastung von Fahrgastpersonal zu reduzieren.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung umgesetzter Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele
22	Linie 42 soll im Rundkurs durch Hochspessart fahren. Bedienangebot soll an Standards angepasst werden.
23	Linie 53 verlängern um den Abschnitt Babenhausen-Dudenhofen. Bedienangebot ausweiten.

Tabelle 9: Bilanzierung 2018: umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele

In nachfolgender Tabelle 10 werden die Themen beschrieben, die aus dem NVP 2018 stammen und weiterhin verfolgt werden sollen, siehe hierzu auch Kapitel 8.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele	Begründung für Wiederaufnahme
1	In drei Prüfaufträgen wird eine verbesserte Verkehrsanbindung über die Landkreisgrenzen hinweg zum Main-Tauber, Main-Spessart und Odenwaldkreis angeregt.	Weiter als Prüfauftrag. Prüfung der Potenziale soll verankert werden.
2	Barrierefreier Ausbau von Verknüpfungspunkten und Haltestellen. Dazu Erstellung eines Prioritätenkatalogs.	Umgesetzt, Katalog wird für 3-4 Jahre Ausblick rollierend fortgeschrieben.
3	Bessere statische Fahrgastinformation: Liniennetzpläne, Umgebungspläne, Vandalismus/Witterungsschutz. Bessere dynamische Fahrgastinformation: DFI-Anzeigen an relevanten Haltestellen und Einrichtungen.	Als Prüfauftrag wieder aufnehmen, wobei 2025 an zentralen Haltestellen in Aschaffenburg DFI-Anzeiger erneuert wurden.
4	Weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung zusätzlich zu bestehenden Maßnahmen an Lichtsignalanlagen	Daueraufgabe der Verwaltung
5	Radiallinien sollen, wenn es sinnvoll ist, zu Durchmesserlinien durchgebunden werden	Wird als Prüfauftrag formuliert.
6	Linie 31 soll um Zusatzfahrten zwischen Alzenau und Aschaffenburg als Expressfahrten ergänzt werden. Hochwertige Fahrzeuge sollen eingesetzt werden.	Expressverbindung als Prüfauftrag zum Langzeitziel.
7	Einrichtung von Busspuren auf der Achse Aschaffenburg-Großostheim zur Busbeschleunigung. Die Verbindung ist stauanfällig. Ein Gutachten attestiert Fahrgastzuwachs bei Beschleunigung.	Als Prüfauftrag mit der Bedingung, falls Schienenanbindung nicht realisiert wird.
8	Linie 26 soll Rufbus werden, da Linie 24 und 25 durch Linienanpassung Teile der 26 erschließen.	Als Prüfauftrag, falls Kosteneinsparungen auf der Linie erwünscht sind.
9	Vermarktung von B+R	Dort, wo eine qualitativ gute B + R-Anlage vorhanden oder neu geschaffen wurde, ist eine Bewerbung des Angebots sinnvoll, sei es auf den Webseiten von VAB / AMINA oder der jeweiligen Kommune.

Tabelle 10: Bilanzierung 2018: nicht umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele, Wiederaufnahme

Die nachfolgenden Themen in Tabelle 11 sollen nicht erneut aufgenommen werden.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele	Begründung für Nichtaufnahme
1	Umsteigezeiten gerade am ROB sollen verkürzt werden	Eine gänzliche Lösung für alle möglichen Übergänge wird es nicht geben. Auch der Übergang

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele	Begründung für Nichtaufnahme
		Bus/Bahn hat seine Berechtigung, kann sich aber ggf. negativ auf Bus/Bus auswirken.
2	Im LK Miltenberg gibt es dünn besiedelte Bereiche, dort soll bezüglich Wirtschaftlichkeit geprüft werden, ob Taktausdünnung, z.B. auf 120er Takt durchgeführt werden soll. Vor allem Linien 65, 67 und 82 betroffen	Ausdünnung bei den drei Linien geprüft und teilweise umgesetzt.
3	Erstellung B+R-Grundangebot an überörtlichen Buslinien	Im REMOSI-Gutachten werden Mobilitätsstationen benannt. Im Zuge dessen soll auch auf B+R hingewiesen werden.
4	Wartung und Evaluation vorhandener B+R-Anlagen.	Daueraufgabe
5	Einsatz von mobilen B+R-Anlagen an Bushaltestellen zur Potentialprüfung	Nicht mehr erforderlich.
6	Detailplanung zum Ausbaustand der Haltestellen mit Kostenschätzung.	Detailplanung für Projekte, die in ca. 10 Jahren realisiert werden, haben keine Aussagekraft.
7	Barrierefreie Fahrgastinformation: Mehr Infos im Internet, Fahrplan/Tarifinformationen	Wird im Anforderungsprofil definiert, daher keine Aufnahme.
8	Einführung eines Qualitätsmanagementsystem, wodurch Standards im ÖPNV auf Einhaltung geprüft werden und diese Anforderungen perspektivisch weiterentwickelt werden können.	Ist aktuell bei AMINA im Aufbau.
9	Zielgruppenorientiertes Marketing für z.B.: Berufstätige, Schüler, Neubürger oder ältere Menschen.	Soll zukünftig Aufgabe der AMINA werden.
10	Einführung "Schülerzivilcourage"-Konzept zur Vandalismusreduktion und Verbesserung des betrieblichen Ablaufs auf Schulrelationen.	Vandalismus wird nicht mehr als so relevant eingeschätzt.
11	Erstellung von Bereichslinienplänen, in denen Linien/Umsteigepunkte etc. deutlich werden.	Wird nicht mehr als relevant erachtet
12	Entwicklung eines Konzepts für ein betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement. Kann sich auch zum Beispiel an Neubürger richten.	Übergeordnete und dauerhafte Aufgabe.
13	Für Regionalbusse, die keine Niederflurfahrzeuge sind, gelten folgende Standards: Haltwunschtasten an jeder 2. Reihe/Behindertenplätze, Fahrgastinformation außen, elektronischer Fahrscheindrucker, elektronische Fahrgastinformation	Wird im Anforderungsprofil beschrieben.
14	Kundencenter in den Mittelzentren	Schwerpunkt auf digitalen Vertrieb setzen.
15	Linie 12 soll an Maßnahme LFV-LKAB-13 angepasst werden	Aus Sicht der Stadt wird kein Anlass gesehen, die Linie 12 anzupassen.
16	Streckenreaktivierung Bachgaubahn	Machbarkeitsstudie wurde erstellt, aber die Reaktivierungskriterien wurden nicht erreicht.
17	Änderung Linienweg in der Rhönstraße zur verbesserten Erschließung.	Geprüft, aber nicht umsetzbar.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele	Begründung für Nichtaufnahme
18	Verlängerung Linie 11 an SPNV-Halt Mainaschaff Nord und Erschließung Gewerbegebiet Am Weinberg	Bahnhalt nicht realisiert, es erfolgt keine Festlegung auf eine bestimmte Linie.
19	Linie 14 soll verlängert werden und Bedienkonzept angepasst werden, um neuen SPNV-Halt Mainaschaff Nord zu bedienen.	Bahnhalt nicht realisiert, es erfolgt keine Festlegung auf eine bestimmte Linie.
20	Neue Tangentiallinie 18 von ROB-Leider-Lamprechtstraße	Laut der Stadt fragliches Potenzial.
21	Linie 3 soll den Hafen besser erschließen.	Nicht in jedem Umlauf realisierbar, daher wenig Nutzen und zudem fragliches Potenzial.
22	Neue Linie 17 als Tangentiallinie Hochschule-Viadukt-Damm-ROB	Laut der Stadt fragliches Potenzial.
23	Linie 7 soll in Goldbach angepasst werden	Nicht umsetzbar.
24	Linie 55 soll im Betriebsangebot ausgeweitet werden, sodass die definierten Standards erfüllt werden.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
25	Linie 57 soll an den SPNV in Kleinostheim angebunden werden.	Die Linie 57 wurde eingestellt.
26	Erweiterung Linie 64, um Orte abseits der Hauptachsen direkt mit Aschaffenburg anzubinden.	Hohe Kostensteigerung. Teilweise ist dies bei der Linie 66 getestet worden, ohne positive Effekte, daher keine Aufnahme.
27	Neue Expresslinie 59 von Aschaffenburg-Obernbürg-Miltenberg	Weil parallel zur Schienenverbindung ohne Erschließung. Zubringer zur Bahn bestehen, daher Aufwand nicht im Verhältnis zum Ertrag.
28	Linie 25 soll Breunsberg und Daxberg bedienen. Weiteres Bedienangebot in Fahrtenzahl und evtl. Expressbusse in HVZ	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
29	Siehe Maßnahme: LFV-Region-4 Bahnhalt Kleinostheim	Die Linie 57 wurde eingestellt.
30	Linie 48 soll Gemeinden in Hochspessart an Bahnstrecke Würzburg-FFM anbinden. Soll als Kleinbus fahren.	Fragliche Wirtschaftlichkeit und Fahrgastpotenzial.
31	Linie 87 mit zusätzlichen Fahrten, darunter Rufbus	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
32	Linie 85 mit Linie 83 in Stadtprozelten in beide Richtungen verknüpfen. Erreichung der Standards der Bedienqualität. Zusätzlicher Linienabschnitt Mönchberg-Collenberg.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
33	Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe. Die einzelnen SPNV-Halte werden aufgelistet und hinsichtlich Dringlichkeit bewertet.	Betrifft Schiene, NVP kann hier keinen Einfluss nehmen.
34	Fahrgastzählung und kontinuierliche Pflege der Daten	Auf AFZS wird im Anforderungsprofil unter Standards von Fahrzeugen eingegangen. Daher als Planungsprojekt hier entfallen.
35	Linie 56 soll einen konsequenten Takt bekommen.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.

Nr.	Inhaltliche Kurzzusammenfassung Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele	Begründung für Nichtaufnahme
36	Verdichtung der Bedienung der Linie 7 und 21 zwischen AB und Unterafferbach/Wenighösbach	Stadt stellt Potenzial in Frage.
37	Linie 20 soll den definierten Bedienstandards angepasst werden	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
38	Linie 24 soll Johannesberg besser erschließen und weitere Verflechtungen besser anbinden (Steinbach-Johannesberg, Gunzenbach-Mömbris, Rückersbach-Johannesberg). Das Bedienangebot soll ausgeweitet werden.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
39	Linie 29 soll Krombach und Vormwald nach Schöllkrippen und Blankenbach anbinden. Erweiterung Bedienangebot und strikter Takt.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
40	Linie 30 in HVZ, SVZ und am Wochenende Angebot ausweiten. Expressfahrten sollen eingeführt werden zur Beschleunigung.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
41	Linie 45 Bedienangebot anpassen zwischen Sailauf und Aschaffenburg.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
42	Herstellung Linie 65 des Bedienangebots an Wochenenden	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
43	Linie 69 Linienweg zur Erschließung von Eschau Wildenstein. z.B. Rufbus. Bedienangebot wird an Standards angepasst.	Zur Erschließung von Wildenstein wurde die Linie 66 als Testbetrieb eingerichtet. Aufgrund der sehr geringen Nachfrage wurde die Linie nach der Testphase wieder eingestellt.
44	Linie 83 soll zusätzlichen Linienweg im Abschnitt Wertheim-Faulbach und Eschau-Miltenberg (von Linie 81) bekommen. Erreichung der Standards der Bedienungsqualität.	Es werden neue Standards definiert, daher werden die alten nicht berücksichtigt.
45	Gründung eines Fahrgastbeirates.	Wurde geprüft, aber wegen Redundanz verworfen.

Tabelle 11: Bilanzierung 2018: nicht umgesetzte Maßnahmen, Prüfaufträge und Planungsziele, keine Wiederaufnahme

4 Bestandsaufnahme und Entwicklungen

Die Region Bayerischer Untermain befindet sich im Nordwesten von Bayern und grenzt im Westen und Norden an Hessen und im Süden an Baden-Württemberg. Der Bayerische Untermain unterteilt sich in die Stadt Aschaffenburg, den Landkreis Aschaffenburg und den Landkreis Miltenberg. Das Gebiet umfasst 65 Kommunen, hinzu kommen zehn gemeindefreie Bezirke, dies sind vor allem Forstgebiete im Osten des Landkreises Aschaffenburg. Im Folgenden werden die Bevölkerungsstruktur und Entwicklungen dargestellt.

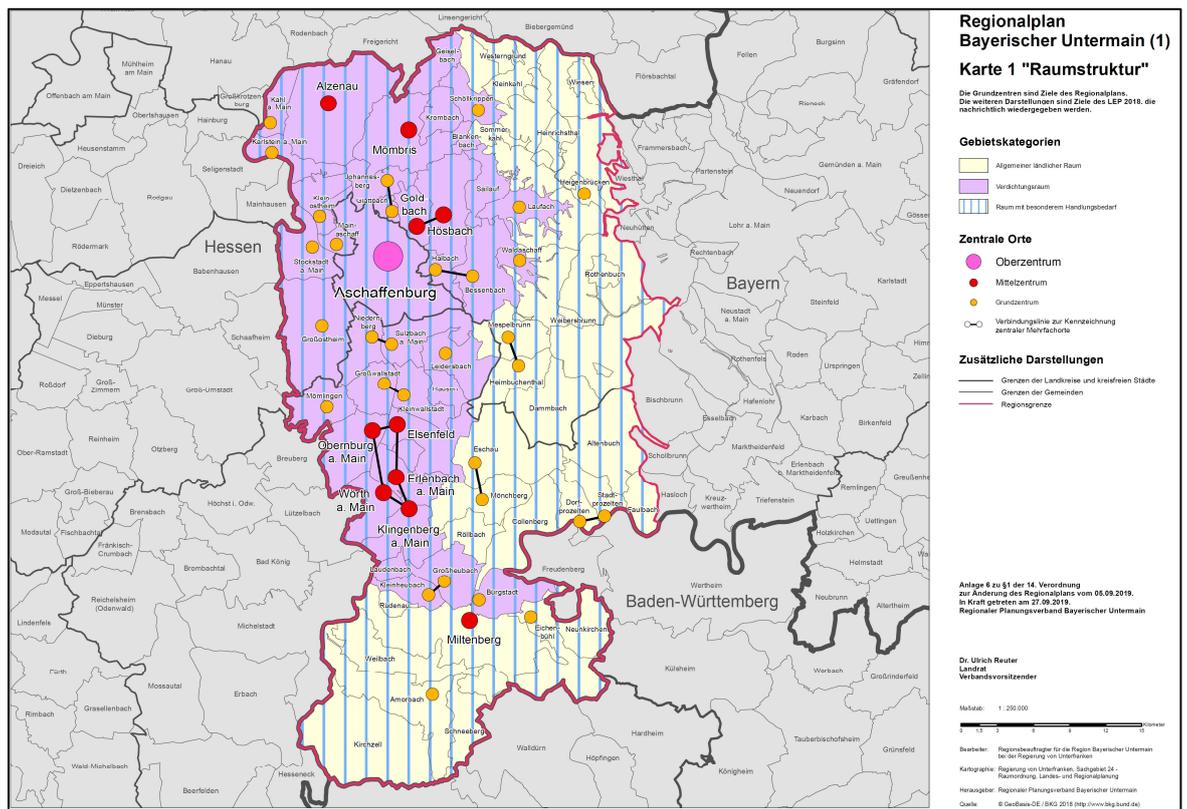
4.1 Raumordnerische Grundlagen und Strukturen

Der *Regionalplan des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain* beschreibt die Strukturen des räumlichen Gefüges und die Zentren des Bayerischen Untermain, an denen die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung schwerpunktmäßig ausgerichtet sind. Die Stadt Aschaffenburg und die Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg entsprechen dem Planungsraum *Region Bayerischer Untermain*. Für diesen werden folgende Grund-, Mittel- und Oberzentren definiert, die auch bei der Strukturierung der Verkehrsnachfrage relevant sind⁵:

- Das Oberzentrum der Region ist die Stadt Aschaffenburg
 Der Verdichtungsraum Aschaffenburg mit seinem Oberzentrum (siehe Abbildung 5) hat als Versorgungsschwerpunkt in vielen Bereichen Bedeutung für die gesamte Region
- Die Mittelzentren sind Alzenau, Goldbach/Hösbach, Miltenberg, Mömbris und das fünffach-Mittelzentrum Obernburg am Main/Elsenfeld/Erlenbach am Main/Klingenberg am Main/Wörth am Main
 Die Gemeinden des Mehrfach-Mittelzentrums nehmen den mittelzentralen Versorgungsauftrag gemeinsam wahr und sichern die Versorgung mit zentralörtlichen Einrichtungen des gehobenen Bedarfs
- Als Grundzentren sind folgende Gemeinden festgelegt:
 - Landkreis Aschaffenburg: Glattbach/Johannesberg, Kleinostheim, Großostheim, Laufach, Haibach/Bessenbach, Mainaschaff, Heigenbrücken, Schöllkrippen, Heimbuchenthal/Mespelbrunn, Stockstadt am Main, Kahl am Main, Waldaschaff, Karlstein am Main
 - Landkreis Miltenberg: Amorbach, Großheubach/Kleinheubach, Bürgstadt, Großwallstadt/Kleinwallstadt, Dorfprozelten/Stadtprozelten, Leidersbach, Eichenbühl, Mömlingen, Eschau/Mönchberg, Niedernberg/Sulzbach am Main
- Als allgemeiner ländlicher Raum der Region Bayerischer Untermain sind im Landesentwicklungsprogramm Bayern 2018 die Gebiete außerhalb des Verdichtungsraums Aschaffenburg bestimmt.

Ergänzend sind Mittel- und Nahbereiche definiert. In Abbildung 5 sind die genannten Zentren, der Verdichtungsraum und die ländlichen Räume dargestellt.

⁵ Regionalplan des Regionalen Planungsverbands Bayerischer Untermain, Region Bayerischer Untermain Stand 25.08.2020



Quelle: Regionalplan Bayerischer Untermain Stand 2020

Abbildung 5: Raumstruktur gemäß Regionalplan Bayerischer Untermain

Der Verdichtungsraum umfasst hauptsächlich die Stadt Aschaffenburg und ihre umliegenden Gemeinden. Diese Gebiete zeichnen sich durch eine hohe Bevölkerungsdichte (siehe Abbildung 6) und starke wirtschaftliche Aktivität aus. Laut dem Regionalplan spielt der ÖPNV hier eine zentrale Rolle, um den Individualverkehr zu entlasten und die Mobilität zu sichern. Entlang wichtiger Verkehrsachsen, wie den Bundesstraßen und Eisenbahnlinien, sind weitere verdichtete Zonen zu erkennen. Diese Zonen bieten eine höhere Infrastrukturdichte und eine bessere Anbindung an das regionale und überregionale Verkehrsnetz.

Der allgemeine ländliche Raum erstreckt sich über die ländlichen Gebiete und kleineren Städte des Bayerischen Untermain, vor allem im Umkreis der Mittelzentren wie Miltenberg und Obernburg am Main. Hier ist die Bevölkerungsdichte niedriger und der ÖPNV besteht überwiegend aus regionalen Bahnlinien. Diese Gebiete sind stärker von Pendlerströmen abhängig, die auf die Ober- und Mittelzentren ausgerichtet sind. Der ÖPNV ist in diesen Regionen nachfrageorientiert aufgebaut.

Im weiteren Verlauf des Nahverkehrsplans wird die *Bayerische Leitlinie* zur Nahverkehrsplanung herangezogen und als Grundlage für die Anforderungen der Angebotsstandards genutzt. In der *Bayerischen Leitlinie* werden „verdichtete Räume“ genannt und definiert. Bei diesem Begriff aus der *Bayerischen Leitlinie* handelt es sich nicht um die gleichen Räume wie die definierten Verdichtungsräume aus dem *Regionalplan Bayerischer Untermain*, obgleich die Begriffe sich ähneln.

4.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung

In der Region Bayerischer Untermain wohnen auf einer Gesamtfläche von rund 1.500 Quadratkilometern über 379.000 Menschen (Stand 2023). Die Verteilung der Bevölkerung kann in Abbildung 6 nachvollzogen werden.

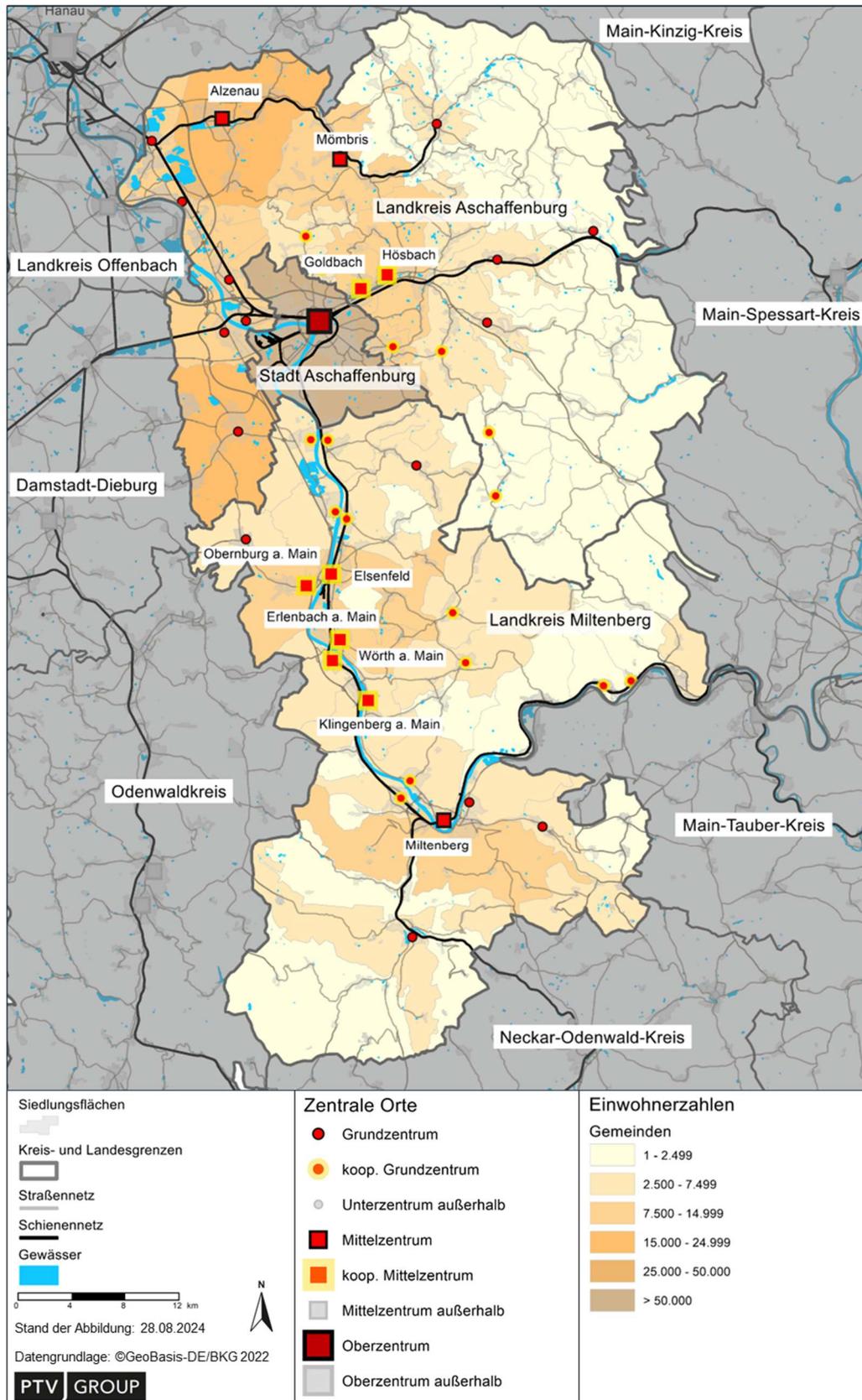
Die Karte zur Bevölkerungsverteilung zeigt eine deutliche Konzentration der Bevölkerung in den urbanen Zentren entlang des Mains, insbesondere in der Stadt Aschaffenburg, die mit über 72.000 Einwohnerinnen und Einwohnern das Oberzentrum der Region darstellt. Weitere verdichtete Räume sind die Stadt Alzenau im Norden, die Gemeinde Großostheim im Westen und entlang des Mains in Richtung Miltenberg gelegen.

In den ländlicheren Gebieten der beiden Landkreise, insbesondere im Landkreis Miltenberg, gibt es viele kleine Gemeinden mit einer Bevölkerung von 1.000 bis 7.500 Personen. Diese sind vor allem in den Randbereichen der Landkreise zu finden und weisen eine geringere Siedlungsdichte auf. Die Bevölkerungsdichte nimmt ab, je weiter man sich von den Hauptverkehrsachsen und den zentralen Städten entfernt.

Insgesamt zeigt die Karte eine starke Bevölkerungsdichte entlang des Mains und eine deutliche Hierarchie der Siedlungsstruktur: Von dem Oberzentrum Aschaffenburg über mittelgroße Städte bis hin zu kleineren ländlichen Gemeinden. Die zentralen Orte sind gut miteinander vernetzt, sowohl durch das Straßennetz als auch durch das Schienennetz, was auf eine enge funktionale Verbindung und eine hohe Mobilität innerhalb der Region hinweist.

Das Bayerische Landesamt für Statistik veröffentlicht regelmäßig Zahlen zur Altersstruktur und Prognose der Bevölkerung. 2022 betrug der Anteil an über 65-jährigen Menschen in der Stadt Aschaffenburg 21%, im Landkreis Aschaffenburg 12% und im Landkreis Miltenberg 15%⁶. Das Landesamt für Statistik prognostiziert, dass sich der allgemeine Trend der letzten Jahre fortsetzen und die zunehmende Alterung der Bevölkerung weiter voranschreiten wird. Die jüngeren Altersklassen sind rückläufig, während die über 60-jährige Bevölkerung und insbesondere auch die hochbetagten Menschen über 80 Jahre zunehmen. Der ÖPNV muss daher mit einer zunehmenden zeitlichen und räumlichen Flexibilisierung sowie einem Ausbau in den peripheren Bereichen reagieren.

⁶ Bayerisches Landesamt für Statistik: Bevölkerung in den Gemeinden Bayern nach Altersgruppen und Geschlecht https://www.statistik.bayern.de/mam/produkte/veroeffentlichungen/statistische_berichte/a1310c_202200.pdf zuletzt aufgerufen am 24.10.2023



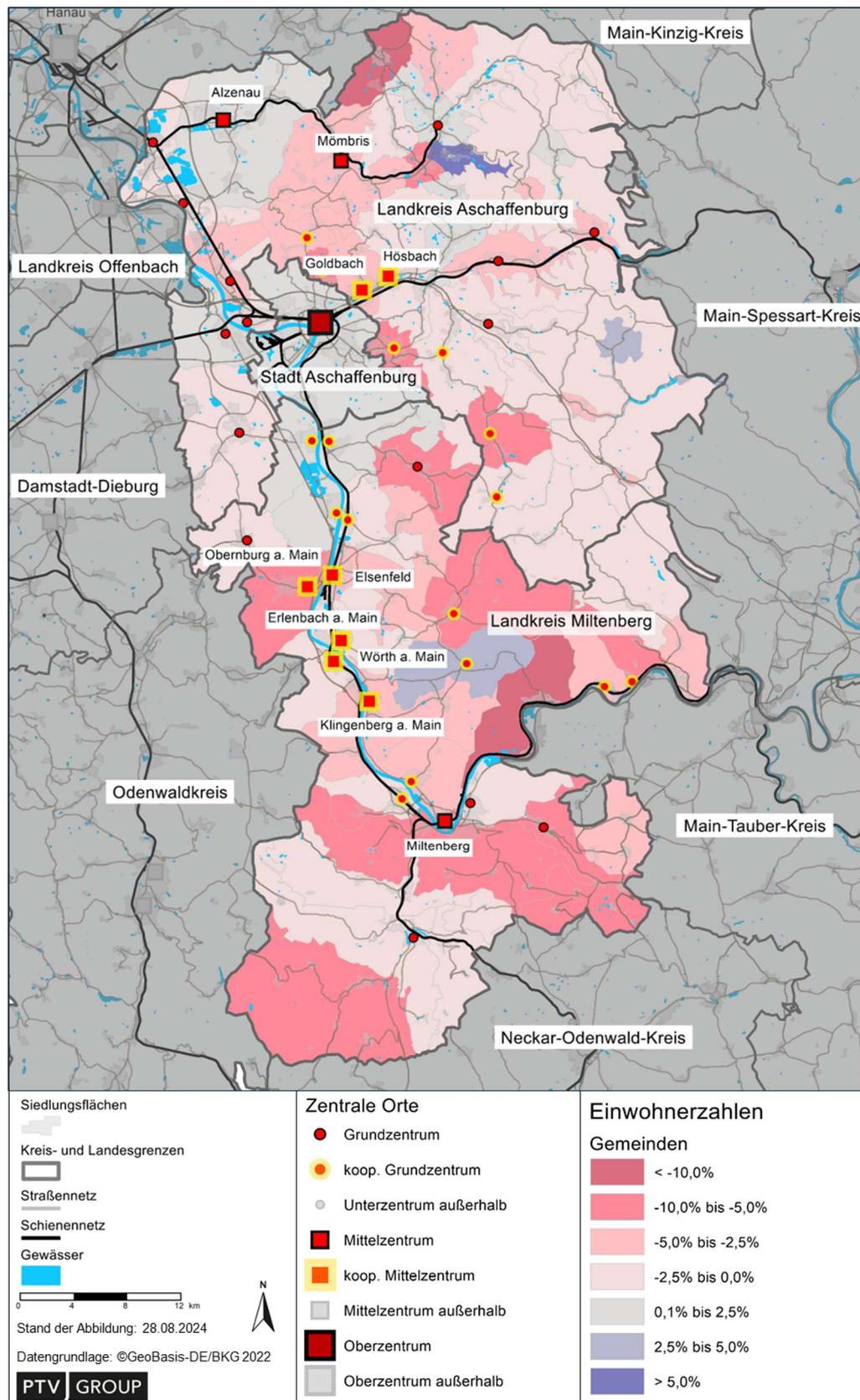
Quelle: Datenabfrage bei den Gemeinden und Einwohner Zensus 2011 (fortgeschrieben)

Abbildung 6: Bevölkerung in der Region Bayerischer Untermain 2023 je Gemeinde

Die nachfolgende Abbildung 7 zeigt die Bevölkerungsentwicklung bis zum Jahr 2030, wie sie vom Bayerischen Landesamt für Statistik für die Region Bayerischer Untermain prognostiziert wird. Für die kommenden Jahre wird insgesamt ein leichter Bevölkerungsrückgang prognostiziert. Dieser ist in den meisten ländlichen Gemeinden zu verzeichnen, insbesondere im Landkreis Miltenberg und in Teilen des Landkreises Aschaffenburg. Die größten Rückgänge werden in den Gemeinden Collenberg und Geiselbach erwartet. Für die Mehrheit der Gemeinden wird lediglich eine geringfügige Veränderung der Bevölkerungszahlen prognostiziert. Zu denjenigen mit geringen Zunahmen zählen unter anderem auch die Stadt Aschaffenburg, die Stadt Alzenau, Stockstadt am Main, Schöllkrippen, Niedernberg, Großwallstadt, Sulzbach am Main, Sailauf und Heinrichsthal. Die genannten Gemeinden liegen überwiegend entlang größerer Verkehrsachsen und in der Nähe von Ballungsräumen. Eine deutliche relative Zunahme ist in den Gemeinden Rothenbuch, Sommerkahl und Mönchberg zu verzeichnen. In absoluten Zahlen bleibt der Zuwachs mit jeweils rd. 40 Personen überschaubar.

Die Bevölkerungsentwicklung in der Region hat Auswirkungen auf den ÖPNV. In ländlichen Gebieten mit Bevölkerungsrückgang, insbesondere im Landkreis Miltenberg, ist mit einer sinkenden Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln zu rechnen. Dies macht eine Flexibilisierung des Angebotes erforderlich. In den wachsenden Regionen ist eine zweckmäßige Anpassung des Angebotes entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung sicherzustellen.

Zu den Strukturdaten gehört auch die Verteilung der Arbeitsplätze. Die Bundesagentur für Arbeit veröffentlicht hierzu Zahlen; in der Abbildung 8 sind die Arbeitsplätze und ihre Verteilung dargestellt. Die Lage der Arbeitsplätze ist entscheidend für das Verständnis der Verkehrsstrukturen sowie für die Planung und Bewertung von ÖPNV-Angeboten. Um regelmäßige Wege zu identifizieren, ist es notwendig, die Arbeitsplätze in Bezug zur Wohnsituation der Bevölkerung zu setzen. Dies erfolgt im Rahmen der Betrachtung der Pendlerbewegungen in Kapitel 4.7.2.



Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik

Abbildung 7: Einwohnerentwicklung bis 2030 in der Region Bayerischer Untermain

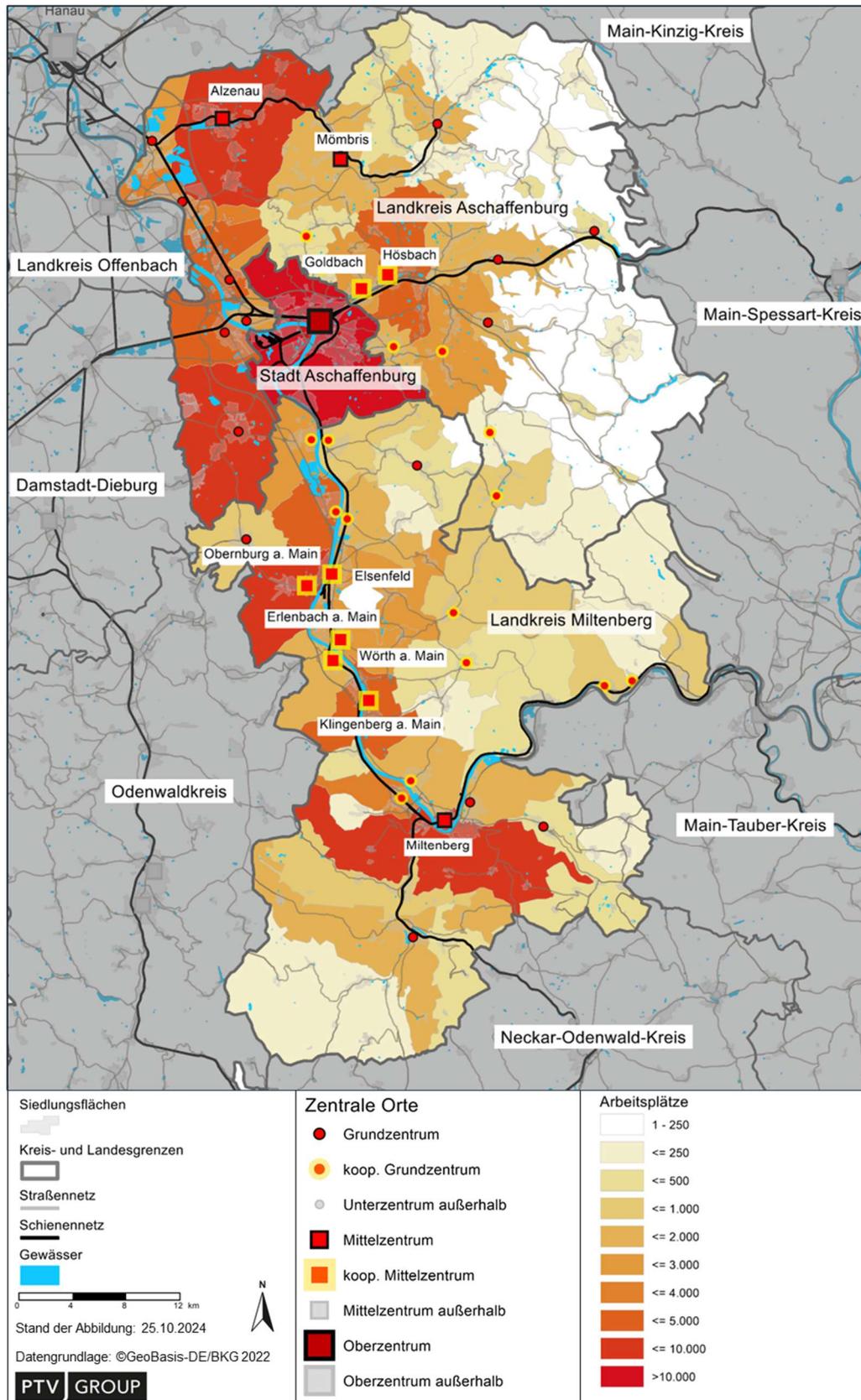
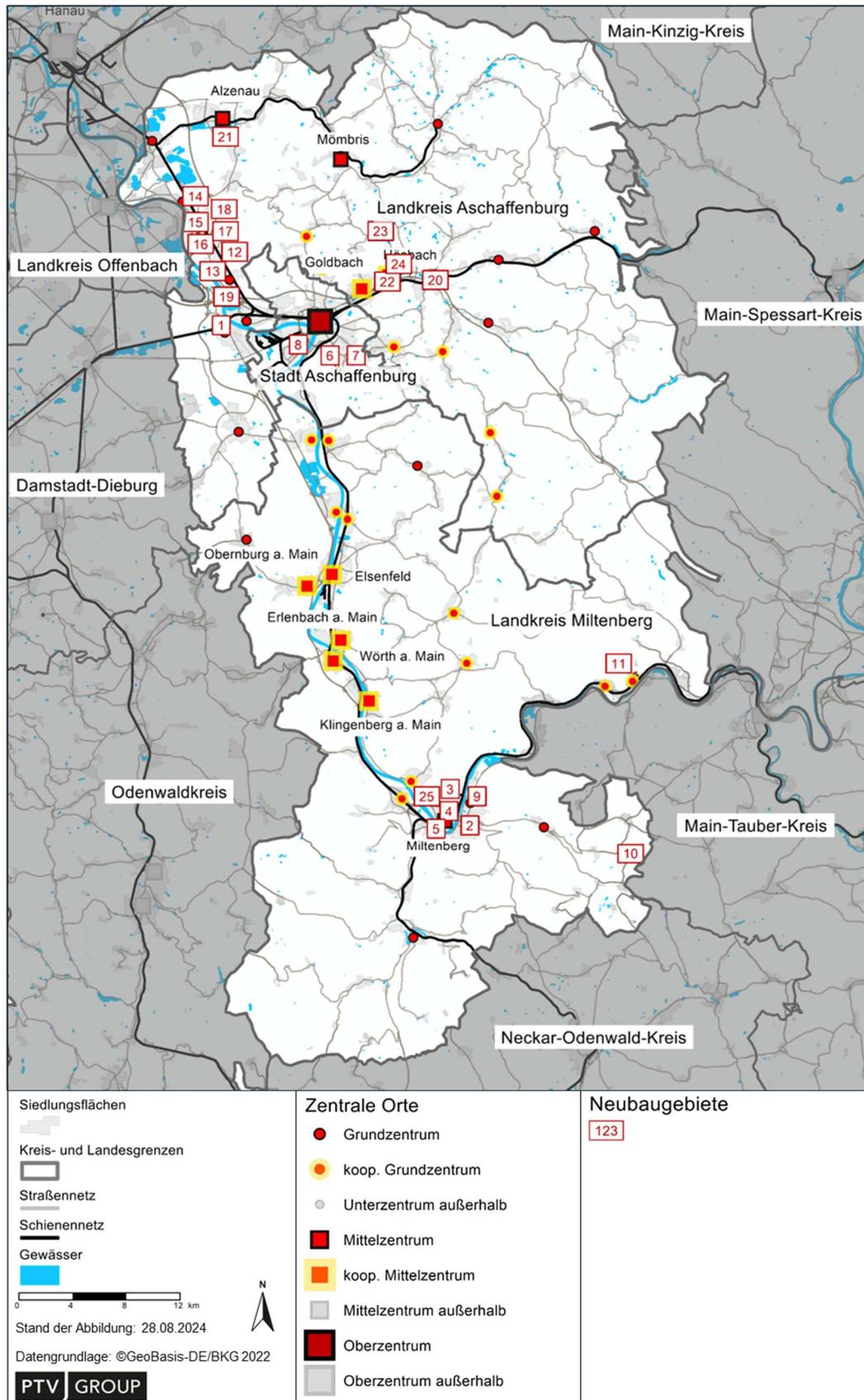


Abbildung 8: Anzahl Arbeitsplätze je Gemeinde, Stand 2024

Es zeigt sich eine ähnliche Verteilung der Arbeitsplätze wie bei der Bevölkerung, und damit eine starke Konzentration entlang des Mains. Dies hebt die Bedeutung dieser wichtigen Verkehrs- und Wirtschaftsachse hervor. Gerade auch im Großraum Aschaffenburg, der das Oberzentrum der Region darstellt, gibt es eine Vielzahl an Arbeitsplätzen. In den östlichen Gemeindeteilen der Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg nimmt die Verfügbarkeit an Arbeitsplätzen deutlich ab. Die Verflechtungen der Arbeits- und Wohnorte der Menschen wird im Kapitel 4.7.2 anhand der Pendlerdaten detaillierter analysiert.

Bei den Gemeinden des Bayerischen Untermain ist eine Datenabfrage bezüglich der geplanten Neubaugebiete von Wohn und Gewerbe durchgeführt worden. Von 75 angefragten Gemeinden sind von 63 Gemeinden Rückmeldungen aufgenommen worden. Zusammenfassend wird durch die Gemeinden angegeben, dass in naher Zukunft 18 Wohngebiete am Bayerischen Untermain geplant sind. Hinzu kommen sieben Gewerbegebiete:



Quelle: Datenabfrage bei den Gemeinden

Abbildung 9: Neubaugelände in der Region Bayerischer Untermain

In folgender Tabelle 12 sind die Baugebiete aufgelistet:

Nummer im Plan	Name	Gebietstyp	Einwohrende	Fläche [ha]
1	Stockstadt a. Main Neue Mitte	Wohnbau	150	
2	Miltenberg Setzgasse/Unterer Steigeweg	Wohnbau	190	
3	Miltenberg Nikolaus-Fasel-Str./Schönbornring	Wohnbau	150	
4	Miltenberg Sonnenbergel	Wohnbau	250	
5	Miltenberg Mainzer Str.	Wohnbau	390	
6	Aschaffenburg Rotäcker	Wohnbau	250	10,0
7	Aschaffenburg Gäßpfad	Wohnbau		5,5
8	Aschaffenburg Anwandeweg	Wohnbau	1.800	27,0
9	Bürgstadt Am Buschenweg	Wohnbau	250	
10	Neunkirchen Lämmerheide	Wohnbau	100	
11	Stadtprozelten Ringstraße	Wohnbau		3,9
12	Kleinostheim Kirchstraße 24	Wohnbau	150	
13	Kleinostheim Baugebiet Friedhof/B8	Wohnbau		5,0
14	Kleinostheim Gewerbegebiet West 1	Gewerbe		12,5
15	Kleinostheim Gewerbegebiet West 2	Gewerbe		12,5
16	Kleinostheim Gewerbegebiet West 3	Gewerbe		12,5
17	Kleinostheim Gewerbegebiet West 4	Gewerbe		12,5
18	Kleinostheim Industriegebiet Nord	Gewerbe		3,0
19	Kleinostheim Gewerbegebiet Mainparkstraße/A3	Gewerbe		6,0
20	Sailauf Gewerbegebiet Weyberhöfe Süd	Gewerbe		11,0
21	Alzenau Wellpappe	Wohnbau	400	
22	Hösbach Ziegeläcker	Wohnbau	170	
23	Hösbach Sternberg	Wohnbau	170	
24	Hösbach An der Maas	Wohnbau	200	
25	Großheubach Wegscheide	Wohnbau	keine Angaben	

Tabelle 12: Wohn- und Gewerbebaugebiete

Die Gewerbegebiete konzentrieren sich vor allem auf Gebiete in Kleinostheim und Sailauf. Es werden Neubaugebiete mit mindestens 100 Einwohnenden und größere Gewerbegebiete berücksichtigt. Die Wohngebiete befinden sich vor allem in den verdichteten Räumen des Landkreises Aschaffenburg, der Stadt Aschaffenburg und der Stadt Miltenberg. Vereinzelte Wohnbaugebiete sind in Stadtprozelten oder Neunkirchen. Insbesondere zur Erschließungsanalyse wird überprüft werden, ob eine Anbindung der Neubaugebiete nötig oder ohnehin schon gegeben ist (siehe Kapitel 7.1).

4.3 Schulstandorte, Schülerströme und Schülerverkehre

In der Summe nutzen circa 16.000 Schülerinnen und Schüler täglich den ÖPNV am Bayerischen Untermain. Sie stellen damit die wichtigste Kundengruppe für den ÖPNV dar. Insgesamt verfügt der Bayerische Untermain über 186 Standorte zur schulischen Bildung. Schulen gibt es weniger, da einige Schulen mehrere Standorte besitzen. Untergliedert in Schulformen verteilen sich die Standorte wie folgt:

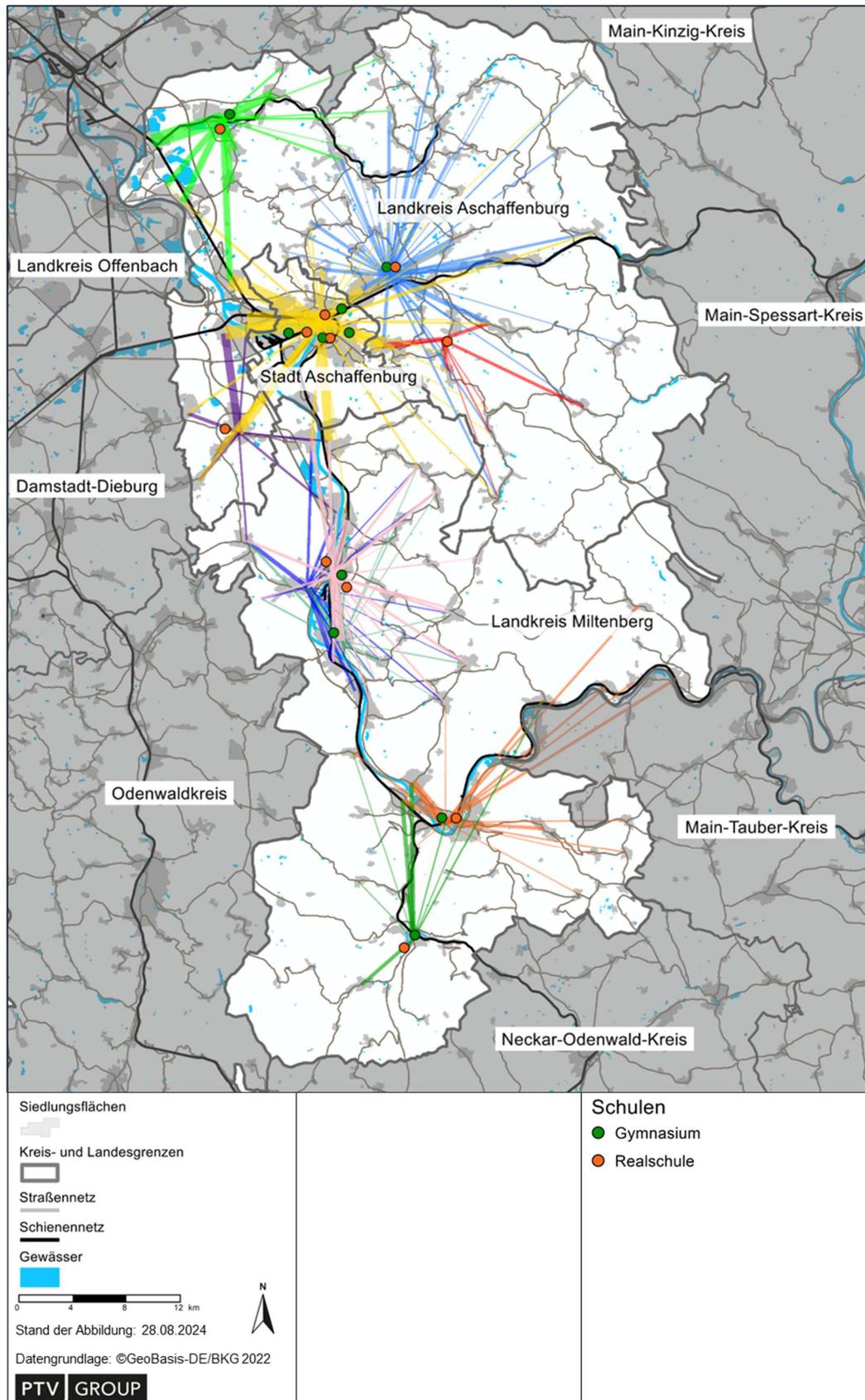
- 74 Standorte von Grundschulen
- 37 Standorte von Berufsschulen
- 34 Standorte von Mittelschulen
- 11 Standorte von Realschulen
- 10 Standorte von Gymnasien
- 10 Förderzentren

Bei der Verteilung ist zu beobachten, dass sich ein Großteil der Schulen auf fünf Bereiche konzentriert. Das sind die Stadt Alzenau, die Stadt Aschaffenburg, Hösbach, Elsenfeld und Miltenberg. Darüber hinaus sind vor allem Mittelschulen auch in der Fläche der Kreise verteilt.

Aufgrund der Bedeutung der Schülerinnen und Schüler für den ÖPNV sind die täglichen Wege an Schultagen ausgewertet worden. Dazu liegen Informationen für das Schuljahr 2023/2024 vor. Grundlage der Daten sind die Verkäufe von entsprechenden Zeitkarten für den Schülerverkehr. Ausgewertet wurden beispielhaft die Wege von Schülerinnen und Schülern der Realschulen und Gymnasien. Zu diesen Schulformen lagen lückenlose Daten vor. Zudem stellen sie Schulformen dar, die in der Regel über das Jahr verteilt immer gleiche Ströme darstellen. Beispielsweise unterscheiden sich bei Berufsschulen die Ströme je nach Unterricht tages- oder wochenweise, da im Wechsel auch die Arbeitsstandorte aufgesucht werden.

Für Schülerinnen und Schüler wird der Großteil des ÖPNV geplant und angeboten. Es handelt sich dabei um spezielle Angebote, die auf die Schülerinnen und Schüler und Schulen sowie die Stundenpläne ausgerichtet sind. Diese Schülerverkehre bedienen auch kleinste Orte und Weiler und finden morgens sowie mittags bis nachmittags statt. Aufgrund von Wochenenden und Ferien finden sie nicht das ganze Jahr durchgängig statt. Sie sind in erster Linie auf die Schulen und nur nachrangig auf Zentren und Verknüpfungspunkte ausgerichtet.

In folgender Abbildung 10 sind die Wohnorte der Schülerinnen und Schüler und zu welcher Schule sie gehen dargestellt. Die Daten sind dabei auf Gemeindeebene aggregiert worden. Ziel der Betrachtung ist es, nachfragestarke Achsen des Schülerverkehrs zu identifizieren, welche ein Indiz für eine hohe ÖPNV-Nachfrage sind. In Kapitel 7.5 werden Schulstandorte und Schülerströme für die Untersuchung einer Schulzeitenstaffelung herangezogen.



Quelle: Landkreis Aschaffenburg, Landkreis Miltenberg

Abbildung 10: Schülerströme im Schuljahr 2023/2024 für Gymnasien und Realschulen

Neben den starken Strömen in die fünf oben genannten Ballungsräume sind folgende Nachfrageschwerpunkte zu erkennen:

- Kahl am Main – Alzenau
- Stockstadt am Main – Großostheim
- Hösbach – Laufach und Sailauf
- Aschaffenburg – Sulzbach
- Innerhalb des kooperierenden Mittelzentrums Elsenfeld, Obernburg, Erlenbach, Wörth und Klingenberg
- Miltenberg – Großheubach

Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP lagen keine Informationen über die zukünftige Entwicklung der Schulstandorte in der Region für die nächsten Jahre vor. Für die Region des Bayerischen Untermain prognostiziert die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamtes für Statistik für die Gruppe der unter 18-Jährigen in den nächsten Jahren einen leichten Rückgang.

Die konkrete Planung und Ausgestaltung des Schülerverkehrs ist nicht Aufgabe des Nahverkehrsplans. Grundsätzlich ist jedoch sicherzustellen, dass die Schülerinnen und Schüler rechtzeitig zu den nächstgelegenen Schulen befördert werden.

4.4 Status quo des SPNV

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt ein wesentliches Rückgrat des ÖPNV am Bayerischen Untermain dar. Alle Mittel – und Oberzentren der Landkreise und der Stadt sind durch die Schiene angebunden. Ein Teil der wichtigen Relationen am Bayerischen Untermain werden durch den SPNV direkt oder mit Umstieg abgedeckt. Viele Busverkehre sind auf den Anschluss an einem Bahnhof ausgerichtet. Außerdem werden wichtige Verbindungen in die Zentren außerhalb des Bayerischen Untermain durch die Schiene im ÖPNV abgedeckt. Dies sind vor allem Hanau, Offenbach und Frankfurt am Main im Nordwesten, Darmstadt im Westen, Buchen im Odenwald im Süden sowie im Osten Wertheim und Würzburg.

Folgende Schienenstrecken verlaufen ganz oder teilweise am Bayerischen Untermain (dargestellt mit jeweiliger Kursbuchstreckennummer):

- KBS 640 Frankfurt am Main – Hanau – Aschaffenburg
- KBS 642 Hanau – Kahl am Main – Schöllkrippen
- KBS 651 Aschaffenburg – Darmstadt – Mainz – Wiesbaden
- KBS 781 Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim
- KBS 784 Miltenberg – Amorbach – Walldürn – Seckach
- KBS 800 Aschaffenburg – Würzburg

Dabei verkehren folgende Linien mit Betreiber und üblichem Takt:

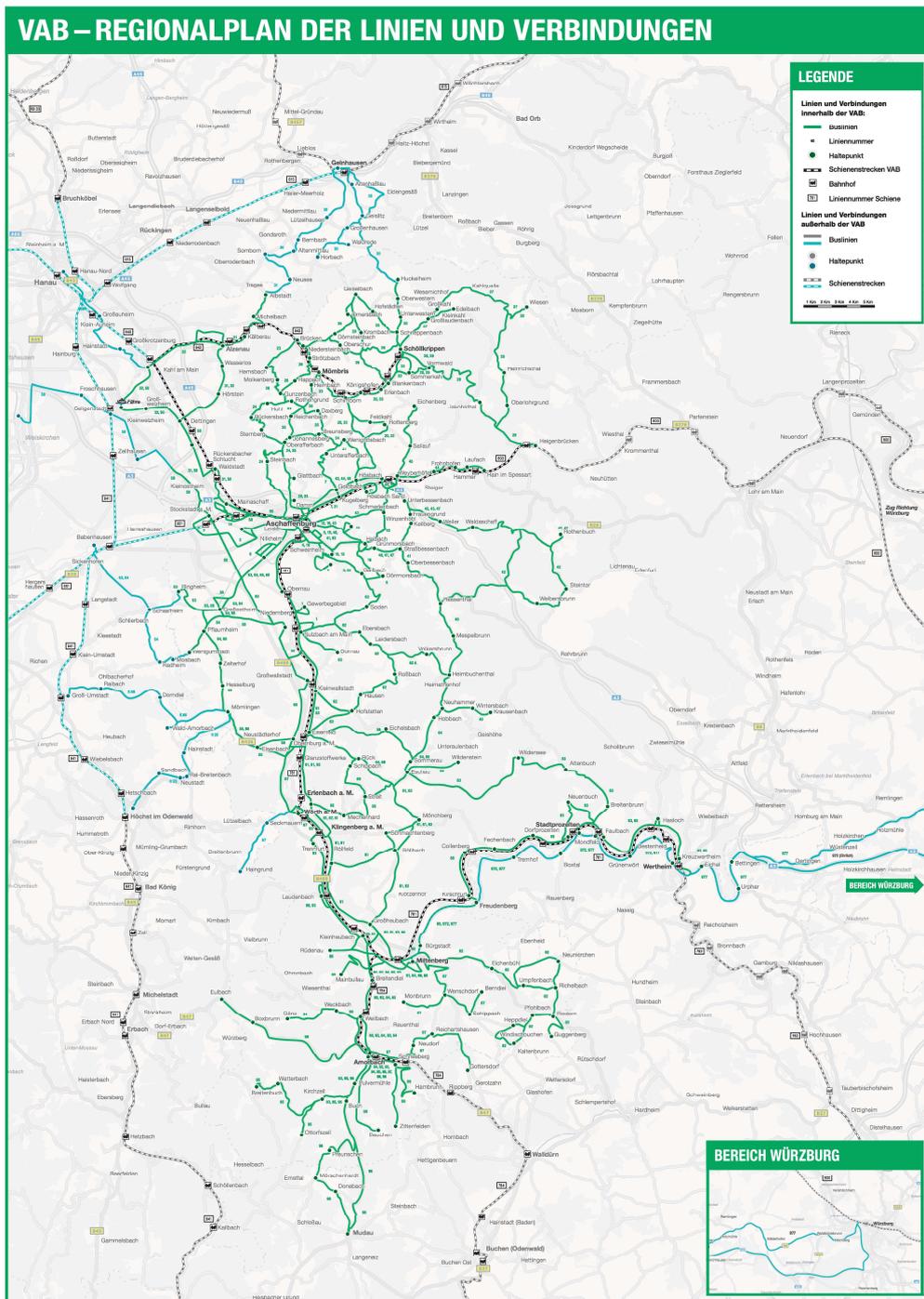
- RB 58 Frankfurt – Aschaffenburg – Laufach: HLB Hessenbahn GmbH (60min Takt)

- RB 75 Wiesbaden – Darmstadt – Aschaffenburg: HLB Hessenbahn GmbH (60min Takt)
- RE 54/ RE 55 Frankfurt – Aschaffenburg – Würzburg: DB Regio Bayern (60min Takt)
- RB 56 Schöllkrippen – Hanau: Westfrankenbahn DB (60min Takt)
- RE 87/RB 88 Aschaffenburg – Miltenberg – Wertheim: Westfrankenbahn DB (ergänzend 30min Takt)
- RB 84 Miltenberg – Amorbach – Seckach: Westfrankenbahn DB (unregelmäßige Fahrten)

Zukünftig geplante Infrastrukturmaßnahmen mit Auswirkungen auf das kommende Angebot oder die Qualität sind in Kapitel 1.7 beschrieben.

4.5 Status quo des ÖPNV

Abbildung 11 zeigt in grüner Farbe die Linien des ÖPNV in den drei Gebietskörperschaften. Diese sind nahezu deckungsgleich mit dem Verbundgebiet der VAB. Einige Linien ragen in die angrenzenden Verbundgebiete des RMV, des VRN und des NVM (blau). Zudem gibt es Linien, die in die Zuständigkeit benachbarter Aufgabenträger fallen, aber streckenweise innerhalb der VAB verlaufen.



Quelle: https://www.vab-info.de/eigene_dateien/aktuell/2023_aktuelles/regionalplan_der_linien_und_verbindungen_umland.pdf
Stand 01.01.2023

Abbildung 11: VAB-Liniennetzplan

Bei den Eintragungen in der Tabelle handelt es sich immer um Abfahrten in beide Richtungen, die Zahl vier bedeutet also in der Regel zwei Abfahrten je Richtung. Dabei sind die Zellen je nach Abfahrt eingefärbt, eine dunklere Färbung bedeutet mehr Abfahrten in der Stundengruppe. Anhand der Tabellen können Bedienzeiträume, tageszeitabhängige Verdichtungen und grobe Taktfahrten abgeleitet werden. Zudem können Vergleiche in größerem Maßstab ins Verhältnis gesetzt werden.

Insgesamt ist zu erkennen, dass im Regionalverkehr und im Stadtverkehr in der Regel die Bedienung morgens zwischen 05:00 und 06:00 Uhr beginnt, dabei beginnt die Bedienung an Ferientagen und Schultagen in etwa gleich. Bei den letzten Fahrten der Linien gibt es allerdings größere Unterschiede, so enden viele Linien gegen 20:00 Uhr oder eher, einige Linien verkehren unter der Woche länger. Gerade im Stadtverkehr verkehren die Linien vertaktet, im Regionalverkehr weisen nicht alle Linien Takte auf. Vergleicht man im Allgemeinen das Leistungsangebot vom Schultag und Ferientag, so ist zu erkennen, dass zumeist die Linien eine ähnliche Grundbedienung besitzen, zu Schulzeiten aber deutlich häufiger Verstärkerfahrten verkehren. An Samstagen wird das Angebot, wenn man die Fahrtenanzahl vergleicht, ungefähr halbiert. Die Bedienung am Wochenende startet im Regionalverkehr später als unter der Woche, in der Regel ab 08:00 Uhr. Im Stadtverkehr von Aschaffenburg starten die Linien am Samstag gegen 07:00 Uhr. Hier sind am Samstagen vertaktete Linien vorzufinden. Teilweise verkehren die Linien an Samstagen länger als unter der Woche, da hier vor allem Belange im Freizeitverkehr bedient werden. Im Vergleich zum Samstag halbiert sich das Angebot an Sonntagen erneut. Bei den Regionalbussen ist der Unterschied zwischen Samstag und Sonntag dabei eher gering, vor allem im Stadtverkehr von Aschaffenburg wird die Bedienung an Sonntagen weniger. Hier wird ein größerer Teil des Fahrtenangebots mittels *ASTflex*, einem nachfrageorientierten Verkehrsangebot, vorgehalten.

Fahrzeugeinsatz

Der Großteil der Fahrleistung wird durch circa 290 Linienbusse erbracht, die durch die beauftragten Verkehrsunternehmen eingesetzt werden. Es werden ausschließlich barrierefreie Busse eingesetzt. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg wird durch folgende Systeme sichergestellt: Alle Fahrzeuge besitzen eine Rampe und werden in vielen Fällen durch Kneeling, Niederflur oder Low-Entry ergänzt. Dies bedeutet, dass in den regelmäßig eingesetzten Fahrzeugen ein stufenfreies Ein- und Aussteigen gewährleistet ist. In Einzelfällen werden auch Fahrzeuge ohne Niederflurtechnik aus dem Fahrzeugpool für Verstärkerfahrten oder im Falle eines technischen Defekts eingesetzt. In der Regel werden moderne Fahrzeuge eingesetzt, die nicht älter als 15 Jahre sind. Darüber hinaus erfüllen die Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb zumeist die Abgasnorm Euro VI. Auch Elektro- und Brennstoffzellenbusse werden im Stadtgebiet Aschaffenburg eingesetzt. Hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge ist festzuhalten, dass der Großteil der Fahrzeuge über Sondernutzungsflächen für Kinderwagen oder Rollstuhlfahrende verfügt, eine Klimaanlage in fast allen Bussen Standard und auch häufig WLAN verfügbar ist. Im Stadtverkehr Aschaffenburg sind alle Busse mit WLAN ausgestattet. Ein Teil der Fahrzeuge ist mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet, wobei alle Fahrzeuge in der Stadt Aschaffenburg und alle auf gemeinwirtschaftlich betriebenen Linien im Landkreis Miltenberg eingesetzten Fahrzeuge mit solchen Systemen ausgestattet sind.

4.6 Weitere Bedienformen und intermodale Angebote

4.6.1 Bedarfsverkehre

Bedarfsverkehre bezeichnen Verkehre, die nur nach vorheriger Anmeldung eines Bedarfs verkehren. Dazu gehören verschiedene Betriebsformen wie zum Beispiel Anruflinientaxis (ALT), Anrufsammeltaxis (AST) oder On-Demand-Angebote. Sie bieten die Möglichkeit auch in nachfrageschwachen Zeiträumen kostengünstig ein Angebot anzubieten, das beispielsweise durch telefonische Anmeldung oder app-basiert bei Bedarf abgerufen werden kann. Neben einzelnen Anruflinienfahrten der Buslinien 82, 84 und 87 zur Ergänzung von Taktlücken im Landkreis Miltenberg bedient das Anrufsammeltaxi *ASTflex* innerhalb und um die Stadt Aschaffenburg in Bedarfsform. Auf der Linie 63 wird ein vergleichbares System eingesetzt, um dem Markt Sulzbach mit den Ortsteilen Dornau und Soden die Anbindung an Aschaffenburg an Samstagen zu gewährleisten.

Das *ASTflex* bedient dabei folgende Städte und Gemeinden: Aschaffenburg (alle Stadtteile), Glattbach, Goldbach (mit Unterafferbach), Haibach (mit Grün- und Dörmorsbach), Mainaschaff, Hösbach (alle Ortsteile), Sulzbach (mit Soden und Dornau) sowie Stockstadt. Das Angebot wird im 20-Minuten-Takt bereitgestellt und nutzt neben dem bestehenden auch ein virtuelles Haltestellensystem. Das Aussteigen ist auch an Wunschadressen möglich. Die eingesetzten Fahrzeuge sind barrierefrei und verkehren auf Relationen mit Start oder Ziel in Aschaffenburg. Eine Beförderung zwischen den Landkreisgemeinden ist nicht zulässig. Für die Beförderung wird ein gesonderter Fahrpreis erhoben, sofern keine Zeitkarte (Tages-, Wochen-, Monats- oder Jahreskarte; inkl. *Deutschlandticket* und *BahnCard 100*) vorhanden ist. Ist eine Zeitkarte vorhanden, wird lediglich ein Komfortzuschlag erhoben. Das *ASTflex* verkehrt im Spät- und Nachtverkehr an Werktagen. An Wochenenden und Abenden vor Feiertagen wird das Angebot in Tagesrandzeiten und im Spät- und Nachverkehr vorgehalten.

Weitere Bedarfsverkehre gibt es auf folgenden Relationen:

Aschaffenburg – Soden – Sulzbach – Dornau (Linie 63): An Samstagen verkehrt auf dieser Relation ein Anruflinientaxi. Dieses kann entweder über die CarIE-App oder telefonisch gebucht werden.

Aschaffenburg – Johannesberg: Auf dieser Relation werden täglich in den Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertagen zu ausgewählten Zeiten AST-Fahrten angeboten. Die Buchung erfolgt telefonisch, es gilt ein gesonderter Tarif.

Aschaffenburg – Kleinostheim: Auf dieser Relation werden täglich AST-Fahrten in den Abend- und Spät- abendstunden angeboten. Die Buchung erfolgt telefonisch, es gilt ein gesonderter Tarif.

Stadt Alzenau: On-Demand Verkehr „Carlos“ der KVG Main Kinzig mit virtueller Haltestelle in Alzenau-Albstadt mit der Anbindung an die Linie 31.

Gemeinde Mainaschaff: On-Demand Verkehr in Kooperation mit einem Taxiunternehmen.

4.6.2 Intermodale Angebote

Intermodale Angebote beschreiben vor allem Sharing-Angebote, welche zu intermodalem Verkehrsverhalten führen. Dies sind zum Beispiel Last-Mile-Verkehre. An größeren Mobilitätsknoten gibt es unter anderem Angebote von Bikesharing, Carsharing oder E-Scooter, welche den Umstieg von/auf einen anderen Verkehrsträger erleichtern. Dies wird meist als Mobilitätsstation oder Mobility Hub bezeichnet und fördert die intermodale Mobilität. Die Angebote am Bayerischen Untermain sind in Tabelle 13 beschrieben. Die Informationen sind im Zusammenhang mit denen aus Tabelle 15 und Tabelle 16 zu betrachten, da sie sich gegenseitig ergänzen.

Gemeinde	Fahrzeuge	Beschreibung
Alzenau	1	Carsharing
Aschaffenburg	13	Carsharing
Goldbach	1	Carsharing
Karlstein am Main	3	Carsharing
Mainaschaff	2	Carsharing
Laudenbach	1	Carsharing

Tabelle 13: Sharing-Angebote

Des Weiteren existieren in einigen Gemeinden wie Geiselbach, Haibach, Karlstein am Main oder Glattbach Angebote von Bürger- oder Dorfbussen.

4.6.3 Verknüpfungspunkte zum ÖPNV

Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV-Linien stellen einen zentralen Bestandteil des ÖPNV-Systems dar, da sie den Übergang zwischen mehreren Linien des gleichen oder eines anderen Verkehrsträgers ermöglichen. In der Stadt Aschaffenburg übernimmt diese Funktionen vor allem der Regionale Omnibusbahnhof (ROB) als End- und Startpunkt fast aller Linien des Stadtverkehrs und vieler einbrechender Regionalbuslinien. Dies bringt Vor- und Nachteile mit sich, zum Beispiel verkehren so häufig viele Busse zur selben Zeit, was hohe Anforderungen an die Infrastruktur stellt. Auf der anderen Seite können so optimale Übergangszeiten geplant werden. Aufgrund der Komplexität des Themas und des hohen Zeitbedarfs für Prüfungen und Planungen ist eine vertiefte Untersuchung im Rahmen des NVP nicht möglich, daher wird auf den entsprechenden Prüfauftrag in Kapitel 8 verwiesen. Im REMOSI-Konzept werden die Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsträger als *intermodale Knotenpunkte* erfasst und räumlich verortet.

In der folgenden Tabelle werden die Verknüpfungspunkte innerhalb und zwischen den Verkehrsträgern gelistet, an denen im Regelfahrplan tagsüber Umstiege geplant sind:

Haltestelle	Verknüpfung Schiene – Schiene	Verknüpfung Schiene – Bus	Verknüpfung Bus – Bus
Alzenau Burg		x	
Amorbach Bahnhof		x	
Aschaffenburg Hauptbahnhof	x		

Haltestelle	Verknüpfung Schiene – Schiene	Verknüpfung Schiene – Bus	Verknüpfung Bus – Bus
Aschaffenburg, Hauptbahnhof/ROB		x	x
Aschaffenburg Dämmer Tor		x	
Aschaffenburg Freihofsplatz			x
Aschaffenburg Herstatturm			x
Aschaffenburg Lange Straße			x
Aschaffenburg Süd		x	
Blankenbach Bahnhof		x	
Blankenbach Mühlstraße/Kirche			x
Collenberg Bahnhof		x	
Dettingen (Main) Bahnhof		x	
Dettingen Mitte			x
Elsenfeld Bahnhof		x	x
Erlenbach Bahnhof		x	
Eschau Marktplatz			x
Faulbach Bahnhof		x	
Freudenberg-Kirschfurt Bahnhof		x	
Großostheim Wendelin-Veit-Straße			x
Heigenbrücken Bahnhof		x	
Hösbach Bahnhof		x	x
Kahl (Main) Bahnhof	x	x	x
Kleinheubach Bahnhof		x	
Klingenberg Festplatz			x
Laufach Bahnhof		x	
Mainaschaff Bahnhof		x	
Miltenberg Bahnhof	x	x	x
Michelbach Bahnhof		x	
Mömbris Bahnhof		x	x
Mömlingen			x
Neuhammer			x
Niedersteinbach Bahnhof		x	
Schulzentrum, Elsenfeld			x
Schöllkrippen Bahnhof		x	x
Stadtprozelten Bahnhof		x	
Sulzbach Bahnhof		x	

Haltestelle	Verknüpfung Schiene – Schiene	Verknüpfung Schiene – Bus	Verknüpfung Bus – Bus
Weilbach Bahnhof		x	
Wörth Bahnhof		x	

Tabelle 14: Verknüpfungspunkte zwischen und innerhalb der Verkehrsträger

4.6.4 Park and Ride

Park and Ride Plätze sind Verknüpfungspunkte zwischen dem MIV und dem ÖPNV. Das Konzept besteht darin, mit dem Pkw auf einem Park and Ride Platz meist kostenlos zu parken und von dort mit dem ÖPNV weiterzufahren. Damit wird teilweise ein Umstieg auf den ÖPNV erreicht. In folgender Tabelle sind die Park and Ride Plätze in der Region aufgelistet:

Anlage	Stellplätze	Besonderheit
Alzenau Bahnhof	39	
Alzenau Burg	184	
Alzenau Nord	74	
Aschaffenburg Hbf	200	Parkhaus
Aschaffenburg Volksfestplatz	85	
Bessenbach Pendlerparkplatz	22	
Collenberg Bahnhof	20	
Dettingen Bahnhof	45	
Erlenbach Bahnhof	75	
Goldbach, Haltestelle Desch	18	8 Plätze zum E-Auto laden
Kahl am Main Bahnhof	80	
Kälberau Bahnhof	9	
Kirschfurt Bahnhof	10	
Kleinheubach Bahnhof	28	
Kleinostheim Bahnhof	100	
Laudenbach Bahnhof	10	Schotterparkplatz
Laufach Bahnhof	20	
Mainaschaff Bahnhof - Milanstraße	20	
Michelbach Bahnhof	15	
Miltenberg Bahnhof	52	Verantwortungsbereich der Westfrankenbahn
Mömbris Bahnhof	15	1 Behinderten-Stellplatz
Stockstadt Bahnhof	37	

Anlage	Stellplätze	Besonderheit
Sulzbach am Main Bahnhof	24	1 Behinderten-Stellplatz

Tabelle 15: Park and Ride Standorte in der Region Bayerischer Untermain

4.6.5 Bike and Ride

Bike and Ride hat den gleichen Zweck wie Park and Ride. Durch die Verknüpfung gerade bei Bike and Ride kann auch die Erreichbarkeit des ÖPNV erhöht werden. Bike and Ride Plätze befinden sich meist an Bahnhöfen. Sie sind oft besonders gekennzeichnet und verfügen über spezielle Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und teilweise Überdachungen. Dadurch unterscheiden sich Bike and Ride Plätze von anderen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. In Tabelle 16 sind die wichtigsten Bike and Ride Möglichkeiten zusammengefasst:

Anlage	Stellplätze	Besonderheit
Alzenau Bahnhof	40	
Alzenau Burg	18	
Alzenau Michelbach	20	
Amorbach Bahnhof	8	
Aschaffenburg Hauptbahnhof	500	
Aschaffenburg Hochschule	40	
Aschaffenburg Südbahnhof	26	
Aschaffenburg-Ost	60	Geplant, noch nicht im Bestand
Aschaffenburg Obernau Bahnhof	20	
Bessenbach Pendlerparkplatz	3	
Dettingen Bahnhof	144	Fahrradboxen
Dorfprozelten	6	
Erlenbach Bahnhof	34	24 in Fahrradkäfig
Elsfeld Bahnhof	70	
Goldbach, Haltestelle Desch	4	Fahrradboxen mit Ladestation
Hausen Rathaus	6	
Heigenbrücken Bahnhof	30	
Hösbach Bahnhof	20	
Kahl am Main Bahnhof	113	
Kleinheubach Bahnhof	22	12 Fahrradboxen
Kleinostheim Bahnhof	78	6 Fahrradboxen
Kleinwallstadt Bahnhof	10	8 Fahrradboxen; 1 Ladestation
Klingenberg am Main	38	
Laudenbach am Main Bahnhof	6	
Laufach Bahnhof	10	

Anlage	Stellplätze	Besonderheit
Mainaschaff Bahnhof	20	
Michelbach Bahnhof	20	
Miltenberg Bahnhof	44	
Obernau Bahnhof	20	
Reistenhausen-Fechenbach Bahnhof	10	
Schöllkrippen Bahnhof	20	
Stockstadt Bahnhof	40	
Sulzbach am Main Bahnhof	18	
Weilbach Bahnhof	20	
Wörth am Main Bahnhof	11	

Tabelle 16: Bike and Ride Standorte in der Region Bayerischer Untermain

4.7 Verkehrsnachfrage

4.7.1 Modal Split

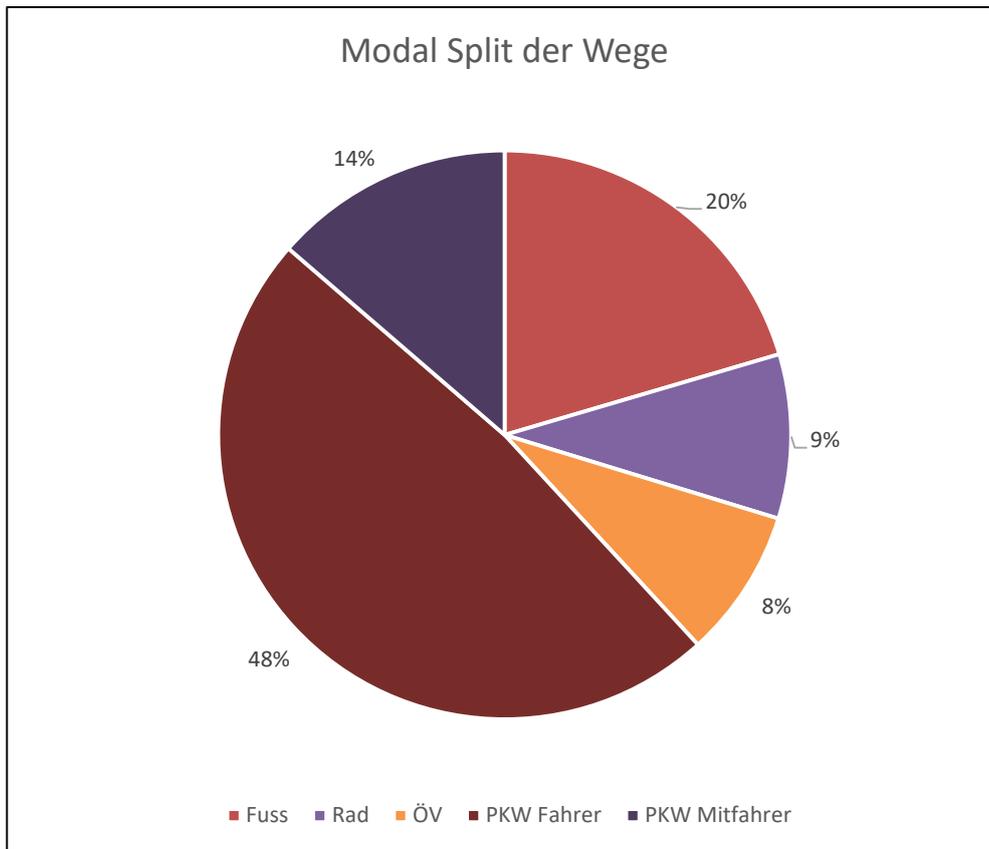
Der Modal Split der Wege beschreibt die Verteilung der insgesamt in einem Untersuchungsgebiet durchgeführten Wege nach Verkehrsträgern. Die üblichen Verkehrsträger sind der Pkw, Pkw als mitfahrende Person, ÖV, Rad und Fuß.

Die Modal Split Verteilung der Wege am Bayerischen Untermain laut REMOSI-Studie werden in Abbildung 14 dargestellt und nachfolgend beschrieben:

Der ÖV-Anteil an den Wegen im gesamten Untersuchungsgebiet liegt bei ungefähr 8 %. Damit ist der Anteil der Wege, welche mit dem ÖV zurückgelegt werden, leicht unter dem Bundesdurchschnitt von 10 %⁷. In größeren Städten und Ballungsräumen liegt der ÖV-Anteil höher als in ländlichen Gebieten. Dies liegt vor allem an der Bevölkerungsdichte und der damit verbundenen Möglichkeit der Bündelung von Wegen. Der größte Anteil an Wegen wird weiterhin mit dem MIV zurückgelegt, welcher in Kombination aus Fahrer und Mitfahrer im Pkw 62 % der Wege darstellt. Insgesamt werden in der Region circa 1,2 Millionen Wege täglich zurückgelegt, was ungefähr dreieinhalb Wege pro Person und Tag bedeuten. Damit liegt die Region in etwa im Bundesdurchschnitt⁸. Die Wege sind vor allem auf Aschaffenburg als Oberzentrum der Region ausgerichtet. Auch entlang der Schienenachse am Main verkehren eine Vielzahl an Personen. Daneben gibt es Verflechtungen mit benachbarten Landkreisen. Gerade hierbei sind auch die Wege in Richtung der benachbarten Zentren Hanau, Offenbach und Frankfurt am Main zu nennen.

⁷ Infas: MID (Mobilität in Deutschland, Kurzreport 2019) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile zuletzt aufgerufen am 24.10.2024

⁸ Infas: MID (Mobilität in Deutschland, Kurzreport 2019) https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-kurzreport.pdf?__blob=publicationFile zuletzt aufgerufen am 24.10.2024



Quelle: Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (Verkehrsmodell Fahrplanstand 2019)

Abbildung 14: Modal Split am Bayerischen Untermain

Das Kraftfahrt Bundesamt (KBA) veröffentlicht Zahlen zu zugelassenen Personenkraftwagen. Aus der Anzahl der Pkw und der Einwohnerzahl der Kreise kann der Motorisierungsgrad errechnet werden. Dieser beschreibt die Anzahl Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. In der Stadt Aschaffenburg liegt der Motorisierungsgrad bei 614, im Landkreis Aschaffenburg bei 676 und im Landkreis Miltenberg bei 674⁹. 2023 lag der Motorisierungsgrad in Deutschland im Durchschnitt bei 580 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner¹⁰. Der Bayerische Untermain zeigt demzufolge einen hohen Motorisierungsgrad in der Bevölkerung.

Weitere Indizien zur Verkehrsnachfrage, die in die Planungen des NVP mit eingeflossen sind, stellen die Pendlerverflechtungen und die Relationen der Schülerinnen und Schüler dar. Insgesamt wird zwar ein leichter Bevölkerungsrückgang erwartet, jedoch deutet der allgemeine Trend hin zu umweltfreundlicher Mobilität auf eine steigende Nutzung des ÖPNV am Bayerischen Untermain hin, wobei der Bedarf an zuverlässigen, schnellen, flexiblen und nachhaltigen Mobilitätsangeboten weiter zunehmen wird. Auch Faktoren wie die zunehmende Alterung der Gesellschaft führen dazu, dass mehr Menschen auf den ÖPNV in Zukunft

⁹ KBA: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, 1. Januar 2024 (FZ 1) https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html zuletzt abgerufen am 24.10.2024

¹⁰ UBA: Mobilität privater Haushalte <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad> zuletzt abgerufen am 24.10.2024

angewiesen sein werden, ebenso wie das Deutschlandticket als attraktives ÖPNV-Angebot zu einer zusätzlich steigenden Nachfrage im ÖPNV führen wird.

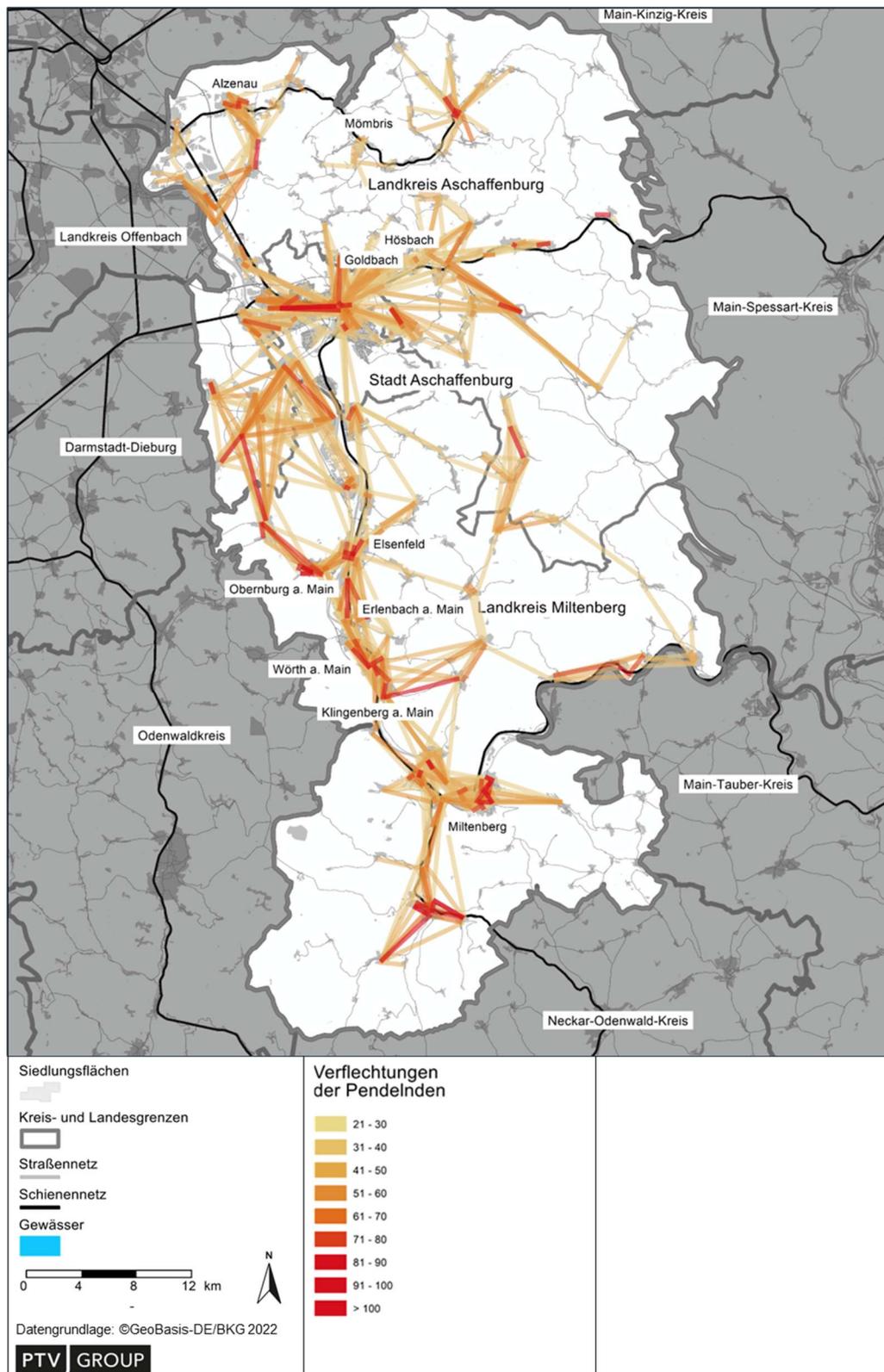
4.7.2 Pendelnde

Die Pendelndenzahlen der Bundesagentur für Arbeit stellen eine gute Grundlage zur Abschätzung der Potenziale zwischen den Städten und Gemeinden dar, da es sich um regelmäßig wiederkehrende Wege handelt, die in dieser Form täglich zurückgelegt werden. Die Zahlen liegen auf Gemeindeebene vor. Einzelne Berufsgruppen sind nicht enthalten, dennoch lassen sich wichtige Achsen identifizieren, auf denen eine gebündelte und damit für den ÖPNV geeignete Nachfrage existiert. In folgender Abbildung 15 sind die Binnenpendelnden in der Region ab Strömen von über 20 Personen dargestellt. Anhand dessen lassen sich Achsen entlang des Mains und um Aschaffenburg herum identifizieren, auf denen viele Pendelnde unterwegs sind. Auffällig ist aber, dass es sich bei den Binnenpendelnden nicht um lange Wege über den Raum verteilt handelt, sondern innerhalb des Bayerischen Untermain die Wege zur Arbeitsstätte nicht allzu lang sind. Diese Bereiche decken sich im Weitesten mit den Erkenntnissen aus Kapitel 4.2 zu der Verteilung der Arbeitsplätze.

Allerdings bestehen darüber hinaus zum nördlich und westlich angrenzenden Rhein-Main-Gebiet intensive wirtschaftliche Verflechtungen und Pendlerbeziehungen. Allein in die Stadt Aschaffenburg gibt es laut Bundesagentur rund 5.000 Einpendelnde aus dem Main-Kinzig-Kreis. Aus dem Landkreis Darmstadt-Dieburg über 1.500. Ähnliches gilt für den Landkreis Aschaffenburg.¹¹ In Richtung Main-Spessart-Kreis und Neckar-Odenwald-Kreis sind die Verflechtungen nicht ganz so stark ausgeprägt.

Dagegen pendeln auch viele Personen aus dem Untersuchungsraum heraus. Auch bei Auspendelnden gibt es enge Beziehungen zum Frankfurter Raum (~10.500), Main-Kinzig-Kreis (~7.000) und Darmstadt-Dieburg (~3.000). Aus Miltenberg wird meist in Richtung Darmstadt, Frankfurt, den Odenwaldkreis und Main-Tauber-Kreis gependelt. All dies unterstreicht die enge Verflechtung mit den angrenzenden Räumen. Die Fahrten innerhalb der Region der Pendelnden sind im Vergleich kurz, in benachbarte Kreise bestehen intensive Verbindungen.

¹¹ Bundesagentur für Arbeit: Pendler, https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html?Thema%3DEinpendler%26DR_Land%3D09000000%26DR_Kreis%3D09671%26DR_Gebiete%3Dkr%26toggleSwitch%3D0 zuletzt abgerufen am 28.10.2024



Quelle: Regionales Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (Verkehrmodell)

Abbildung 15: Binnenpendelnde in der Region Bayerischer Untermain

4.8 Tarifstruktur und Vertriebswege

Die Ausgestaltung der ÖPNV-Tarife wird aufgrund von bisherig vorherrschenden eigenwirtschaftlichen Verkehren als unternehmerische Aufgabe und Stellgröße verstanden. Einheitliche Tarife für die gesamte Region des Bayerischen Untermain werden über die VAB sichergestellt.

Mit der Tarifgemeinschaft wurde 1995 innerhalb der VAB ein einheitliches Tarifangebot für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen. Durch Integration der DB Regio in die VAB seit 2000 können alle Nahverkehrsprodukte innerhalb der Region mit einem Fahrschein genutzt werden. Das branchenübliche Sortiment wird konstant weiterentwickelt.

Durch das seit 2023 eingeführte bundesweit gültige Deutschlandticket, welches als Abo monatlich abgeschlossen werden kann und für die Nutzung des Nahverkehrs (Bus und Schiene) bestimmt ist, hat sich die Nutzung von Verbundtickets stark abgeschwächt. Allerdings ist das Angebot des Deutschlandtickets aktuell aufgrund der ungeklärten langfristigen Finanzierung des Angebots nicht gesichert, weshalb im VAB-Bereich weitere Ticketarten vertrieben werden. Hierzu zählen Einzelfahrscheine, Tagesfahrscheine, Wochenkarten, Monatskarten, Jahres- und Abokarten, Jobtickets, Sonderfahrscheine und *ASTFlex* Tickets. Eine Besonderheit im Tarif des VAB ist die Gültigkeit des VAB-Tarifs auch auf den Schienenstrecken im Gebiet. Die genauen aktuellen Bestimmungen sind den Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der VAB-GmbH zu entnehmen. Die aktuellen Versionen sind jeweils auf der Internetseite der VAB zu finden.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP wurden neben dem Deutschlandticket überwiegend das im gesamten VAB gültige *AufAchse*-Ticket, welches als preisgedeckeltes Tagesticket fungiert, sowie das „Gemeinde-Ticket“ (ermäßigte Einzelfahrten und Tageskarten) innerhalb der meisten Gemeinden intensiv genutzt. Es existieren ergänzend Übergangstarife zu benachbarten Gebietskörperschaften. Zum Beispiel gibt es zum Rhein-Main Verkehrsverbund Übergangstarife; diese sind ausschließlich als elektronische Fahrkarten zu erwerben.

Beim Vertrieb der Tickets wird in zunehmendem Maße auf digitale Angebote gesetzt. Den Fahrgästen des ÖPNV am Bayerischen Untermain werden verschiedene digitale Fahrscheinformate angeboten:

- Innerhalb der VAB kann die *FAIRTIQ-App* genutzt werden. Nach dem Check-in/Check out Prinzip startet der Fahrgast beim Einstieg die Tarifiermittlung und beendet diese beim Ausstieg. Der Tarif basiert auf der Ermittlung der Luftlinien-Entfernungen zwischen Start und Ziel. Der Fahrpreis wird anhand der kürzesten Strecke zwischen Einstiegs- und Umstiegshaltestelle sowie zwischen Umstiegs- und Zielhaltestelle ermittelt. Maximal wird der Preis des *AufAchse*-Tickets als Tagespreis berechnet.
- Mit der App *DB Navigator* und über die Internetseite www.bahn.de kann der Fahrgast Verbindungen für Fahrten innerhalb des Verkehrsverbundes und über die Verbundgrenzen hinaus suchen und Fahrscheine erwerben. Für Fahrten innerhalb der VAB wird für die ausgewählte Fahrt das komplette Sortiment der VAB-Fahrscheine angeboten. Für Fahrten in das RMV-Gebiet wird der Übergangstarif VAB-RMV angeboten. Für Fahrten mit dem Regionalzug in die anderen umliegenden Verbünde greift der Deutschlandtarif.
- Mit der App *RMVgo* können sowohl elektronische Fahrkarten für das Gebiet des RMV als auch für Fahrten im Übergangstarif VAB-RMV erworben werden.

- Das Deutschlandticket ist ausschließlich in elektronischer Form erhältlich. Die VAB Unternehmen vertreiben das Deutschlandticket als Handyticket und als Chipkarte.

4.9 Information/Qualitätssicherung

Einrichtungen zur Information und Qualitätssicherung dienen dem Austausch zwischen Verkehrsgemeinschaft, Verkehrsunternehmen und Kunden. Für die Informationsvermittlung verfügen die Verkehrsgemeinschaft und die Verkehrsunternehmen in der Regel über Webseiten oder Social Media-Auftritte, in denen Informationen zu Linien, Verkehrsmeldungen, Tickets und Preisen, Beförderungsbestimmungen, Fundsachen, Fuhrpark und viele weitere Dinge zu finden sind. Neben den Verkehrsunternehmen gibt es Beratungen zu Fahrplänen und Tarifangeboten in den Kundenzentren der VAB. Kundenzentren sind das VAB-Kundenzentrum am ROB in Aschaffenburg, das DB-Reisezentrum im Hauptbahnhof Aschaffenburg, das Stadtwerte Aschaffenburg Servicecenter, das Reisezentrum der Westfrankenbahn in Miltenberg und das KVG-ServiceCenter in Schöllkrippen.

Die VAB verweist auf ihrer Webseite auf die Schlichtungsstelle Reise & Verkehr e.V. für den öffentlichen Personennahverkehr. Das ist eine unabhängige Einrichtung; ihre Kernaufgabe ist die außergerichtliche und einvernehmliche Klärung in individuellen Streitfällen zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen. Verbraucher wie auch Verkehrsunternehmen können sich an die Schlichtungsstelle wenden, wenn sie sich in einer Auseinandersetzung im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs befinden.

Dann schlichtet die Schlichtungsstelle zwischen dem Verbraucher und dem Verkehrsunternehmen. Dabei werden die Beteiligten über rechtliche Vorgaben informiert sowie über das Verfahren der Schlichtung. Das Verfahren ist für die Beteiligten kostenfrei. Die Schlichtungsstelle wird nur tätig, wenn zuvor keine Klärung einer Streitigkeit zwischen dem Verbraucher und dem Verkehrsunternehmen erzielt worden ist. Dabei wird darauf hingewiesen, dass die VAB kein Verkehrsunternehmen ist und man sich daher in einem solchen Fall an das jeweilige Verkehrsunternehmen wenden muss.

5 Anforderungsprofil – Angebotsstandards

Das Anforderungsprofil stellt den zentralen Baustein des NVP dar. Mit ihm werden die Anforderungen und Standards definiert, die die Aufgabenträger für ihren Raum erfüllen möchten. Dabei handelt es sich sowohl um quantifizierbare als auch qualitative Anforderungen (siehe Kapitel 6).

Es werden nun Erfordernisse an Qualitätskriterien zur Erfüllung der Barrierefreiheit am Bayerischen Untermain formuliert. Die dargestellten Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV sind bindend und von den Verkehrsunternehmen einzuhalten. Ziel ist die Weiterentwicklung und Sicherung eines ÖPNV am Bayerischen Untermain mit einer hohen Bedienungs- und Beförderungsqualität und einer für die Region tragfähigen Wirtschaftlichkeit.

Dazu sind verkehrliche Ziele und Angaben zur angestrebten ÖPNV-Qualität definiert. Auf dieser Basis werden die Bedienungsstandards festgelegt.

Qualitätskriterien müssen operational und damit überprüfbar sein. Das derzeitige ÖPNV-Angebot wird im Kapitel 4 auf die Vorgaben aus dem Anforderungsprofil überprüft. Aus den Ergebnissen werden Prüfaufträge abgeleitet, die Eingang finden in das Kapitel 8.

Mit der *Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung* hat das Land Bayern ein Instrumentarium, in dem zu den nachfolgenden Standards Empfehlungen ausgesprochen werden. Diese sind im Zuge der Definitionen konsultiert worden und waren Grundlage für die weiteren Ausführungen in diesem Kapitel.

5.1 Verkehrszeiten

Die Verkehrszeit definiert die Bedienzeiten des ÖPNV. Dies sind Start- und Endzeit eines jeden Tages, zu diesen festgelegten Zeiten findet eine Beförderung durch den ÖPNV statt. Zudem werden Verkehrszeiten festgeschrieben. Sie unterteilen sich in Schwachverkehrszeit (SVZ), Nebenverkehrszeit (NVZ) und Hauptverkehrszeit (HVZ) und sind auf die unterschiedliche Nachfrage über den Tag verteilt ausgerichtet. Dementsprechend ist in der HVZ die größte Nachfrage. Danach folgt die NVZ. Die SVZ bildet Tagesrandlagen ab, hier kann die Bedienung auch bedarfsgesteuert durch andere Verkehrsformen neben dem herkömmlichen Linienverkehr erbracht werden. In folgender Abbildung 16 sind die Bedienung – und Verkehrszeiten für die Landkreise am Bayerischen Untermain dargestellt. Aufgrund unterschiedlicher Anforderungen weichen die Zeiten in der Stadt Aschaffenburg von denen in den Landkreisen leicht ab:

Landkreise Aschaffenburg und Miltenberg					Stadt Aschaffenburg				
von	bis	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag	von	bis	Montag - Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
05:00	- 06:00	SVZ			05:00	- 06:00	SVZ		
06:00	- 07:00	HVZ	SVZ		06:00	- 07:00	HVZ	SVZ	
07:00	- 08:00				07:00	- 08:00			
08:00	- 09:00	NVZ	NVZ	SVZ	08:00	- 09:00	NVZ	NVZ	SVZ
09:00	- 10:00								
10:00	- 11:00								
11:00	- 12:00								
12:00	- 13:00								
13:00	- 14:00								
14:00	- 15:00								
15:00	- 16:00								
16:00	- 17:00				HVZ				
17:00	- 18:00								
18:00	- 19:00	NVZ	SVZ		18:00	- 19:00	HVZ	NVZ	SVZ
19:00	- 20:00								
20:00	- 21:00	SVZ	SVZ		20:00	- 21:00	NVZ	SVZ	
21:00	- 22:00			21:00	- 22:00				
22:00	- 23:00				22:00	- 23:00	Freitags: SVZ bis 03:00 Uhr	SVZ	
23:00	- 00:00			23:00	- 00:00				
00:00	- 01:00			00:00	- 01:00				
01:00	- 02:00			01:00	- 02:00				
02:00	- 03:00				02:00	- 03:00			

Abbildung 16: Verkehrszeiten in den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg sowie in der Stadt Aschaffenburg

Begründete Abweichungen von den definierten Verkehrszeiten sind in Ausnahmefällen zulässig. Das kann zum Beispiel eine nachweislich nicht vorhandene oder nur sehr geringe Nachfrage sein. Grundsätzlich ist die Bedienung zu den Verkehrszeiten sicherzustellen.

5.2 Verbindungs- und Bedienstungsstandards

Verbindungs- und Bedienstungsstandards bilden ein wesentliches Qualitätskriterium des ÖPNV. Sie legen unter anderem Erschließungswirkung, Erreichbarkeit wichtiger Ziele und Bedienungshäufigkeit fest und stellen somit die wichtigste Anforderung an den ÖPNV dar.

5.2.1 Erschließungsstandards

Um ein ÖPNV-Angebot grundsätzlich nutzen zu können, ist die Erreichbarkeit der Haltestellen eine wesentliche Grundvoraussetzung. Zur Gewährleistung der Erschließung werden Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen definiert. Hierbei werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die

ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Steigungen, umwegige Fußwegführung, Querung von Bahnstrecken oder Flussläufen). Dies muss bei der Umsetzung von Maßnahmen im Einzelfall geprüft werden. Auch ist eine Mindestanzahl an Abfahrten je Haltestelle zu beachten. Folgende Einzugsradien um die Haltestellen sollen für den Bayerischen Untermain gelten, um die Erschließung ausreichend zu gewährleisten:

Raum	Richtwert für Haltestelleneinzugsbereich (Radius um eine Haltestelle; Luftlinie)
Busse in der Stadt Aschaffenburg, Mittelzentren und zentrale Bereich der Unterzentren	300 Meter
Busse in übrigen besiedelten Flächen mit Wohnbebauung	500 Meter
Haltestellen des SPNV	1.000 Meter

- 80 % der Einwohnerinnen und Einwohner der bedienten Stadtteile sollen erschlossen sein, insbesondere zusammenhängende Wohngebiete mit einer Mindesteinwohnergröße von 200 Personen.
- Im Einzelfall ist die Erschließungsnotwendigkeit in Abhängigkeit von der Siedlungsdichte und Nutzung der Flächen zu entscheiden, Ausnahmen sind möglich.

Tabelle 17: Erschließungsstandards

Bei Wohngebieten unter 200 Einwohnerinnen und Einwohner und einer disperseren Siedlungsstruktur ist die Erschließung individuell zu prüfen. Gerade in ländlicheren Gebieten kann in Verbindung mit geeigneten und vor allem hochwertigen Radabstellanlagen der Erschließungsradius von Haltestellen deutlich höher als 500 m sein.

Bei neuen Baugebieten oder Flächenentwicklungen im Bestand sollte ein ausreichendes und im städtischen Vergleich gleichwertiges Angebot gewährleistet sein. Dabei sind jedoch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Ab einer Größe von mindestens 200 Einwohnenden soll ein Neubaugebiet erschlossen werden.
- Idealerweise orientieren sich Flächenentwicklungen am bestehenden (oder ohnehin geplanten) ÖPNV, sodass keine oder nur geringe zusätzliche Kosten im ÖPNV entstehen. Bei Neubauten in Randlagen sind die Erschließungsmöglichkeiten durch den ÖPNV zu berücksichtigen.
- Bei Bebauungen mit Neuaufteilung des Straßenraums soll auf die Belange des ÖPNV hinsichtlich Fahrzeit, Erschließungswirkung und Befahrbarkeit der Haltestellen Rücksicht genommen werden.

5.2.2 Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Die angestrebten maximalen Umsteigehäufigkeiten und Beförderungszeiten werden wie folgt definiert:

Kategorie	Umsteigehäufigkeit	Maximale Beförderungszeit
Anbindung an das Oberzentrum Aschaffenburg	Max. zwei Umstiege	60 Minuten
Anbindung aller Gemeindehauptorte in den Landkreisen an das nächste Mittelzentrum oder Oberzentrum Aschaffenburg	Max. ein Umstieg	40 Minuten
Anbindung des ROBs im Stadtgebiet Aschaffenburg	Umsteigefrei	20 Minuten
Anbindung weiterer wichtiger Ziele im Stadtgebiet Aschaffenburg	Max. ein Umstieg	30 Minuten

Begründete Ausnahmen bei zum Beispiel Feinerschließungen oder in der Schwachverkehrszeit sind zulässig.

Tabelle 18: Erreichbarkeitsstandards

Die beiden oberen Zeilen der Tabelle 18 beziehen sich auf die Erreichbarkeit in den Landkreisen zu den nächsten Zentren. Dies folgt der dargestellten Raumordnung aus Kapitel 4.1. Die beiden unteren Zeilen definieren Erreichbarkeiten innerhalb und nach Aschaffenburg.

5.2.3 Mindeststandards zur Bedienungshäufigkeit

Es wird grundsätzlich angestrebt das bestehende Fahrtenangebot mindestens zu erhalten, sofern die kommunale Haushaltslage dies zulässt. Befahren mehrere Buslinien denselben Korridor, so ist zu vermeiden, dass die einzelnen Fahrten gleichzeitig oder in enger zeitlicher Abfolge stattfinden. Ziel ist es, dem Fahrgast eine möglichst optimale Verteilung der Fahrten und damit ein attraktives ÖPNV-Angebot zu bieten.

In der *Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung* wird die Bedienungshäufigkeit als wichtiger Qualitätsaspekt des ÖPNV definiert. Sie beschreibt, wie oft öffentliche Verkehrsmittel auf bestimmten Strecken oder in bestimmten Gebieten verkehren. Ziel ist es, eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen, die es der Bevölkerung ermöglicht, regelmäßig und verlässlich auf öffentliche Verkehrsmittel zuzugreifen.

Die Leitlinie gibt hierbei bestimmte Grenz- und Richtwerte vor. Der Unterschied zwischen einem Grenzwert und einem Richtwert liegt hauptsächlich in der Verbindlichkeit und der Zielsetzung der beiden Begriffe. Sie sind für den ländlichen Bereich in Fahrtenpaaren definiert, ohne feste Taktangaben. Dort ist ein zusätzliches Kriterium die Größe des anzubindenden Ortes. Im städtischen Raum werden echte Takte definiert. Die genauen Anforderungen der Fahrtenpaare im ländlichen Raum und die Taktvorgaben im städtischen Raum und verdichteten Raum sind der *Bayerischen Leitlinie* zu entnehmen.

Grenzwerte sind dabei feste Vorgaben, die die Mindestanforderungen an den ÖPNV definieren. Sie stellen sicher, dass eine "ausreichende Verkehrsbedienung" gewährleistet ist, wie es das Personenbeförderungsgesetz (§ 8 PBefG) fordert. Diese Grenzwerte sind rechtlich verbindlich, und eine Unterschreitung führt zu einem Handlungsbedarf, um diese „ausreichende Verkehrsbedienung“ sicherzustellen. Die Grenzwerte werden im ländlichen Raum in Abhängigkeit zur Einwohnergröße eines Ortes definiert. Bei dem Grenzwert handelt es sich um die untere Grenze der Bedienungshäufigkeit.

Richtwerte hingegen sind flexible Empfehlungen, die als Orientierung dienen, um eine optimale Qualität des ÖPNV zu erreichen. Sie bieten eine Orientierungshilfe für eine verbesserte Verkehrsbedienung. Dabei geht es darum eine möglichst hohe Servicequalität zu bieten. Diese Richtwerte sollen helfen, das Verkehrsangebot besser an die Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen, sind jedoch nicht zwingend vorgeschrieben.

Zusammengefasst sind Grenzwerte verbindlich und müssen eingehalten werden, während Richtwerte Empfehlungen darstellen, die den Idealzustand definieren, ohne dass bei Nichteinhaltung sich unmittelbare Handlungsbedarfe ergeben. Somit ergibt sich ein Handlungsspielraum zwischen Grenz- und Richtwert, innerhalb dessen eine Bedienung stattfinden kann.

Städtischer Raum

Für den städtischen Raum in Oberzentren werden in der *Bayerischen Leitlinie* Taktvorgaben für die Bedienungen durch Busse vorgegeben. Betroffen hiervon sind die Stadtbusverkehre in der Stadt Aschaffenburg. Eine detaillierte tabellarische Darstellung der Takte und Bedienzeiten für Werk- und Wochenendtage ist im Anhang 9.2 enthalten. In der Regel wird mindestens der Grenzwert aus der Leitlinie angestrebt, in der Realität wird in den meisten Fällen der Richtwert bedient oder sogar übertroffen. Die Bedienungshäufigkeit soll sich hier an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientieren. Im städtischen Bereich gibt es in der Leitlinie eine weitere Unterteilung der Anforderungen nach der Nutzungsdichte der Siedlungsstrukturen innerhalb der Stadt. In Aschaffenburg werden die Stadtteile Innenstadt und Damm als Gebiete mit hoher Nutzungsdichte definiert. Hier existieren höhere Anforderungen als in den übrigen Stadtteilen.

Verdichteter Raum

In verdichteten Räumen herrschen höhere Anforderungen an den ÖPNV als im ländlichen Raum, da auch hier die Nutzungsdichte, Einwohnerdichte und Verknüpfungen des Raumes untereinander höher sind als im ländlichen Raum. Daher werden hier auch Taktfahrten vorgegeben. Der verdichtete Raum bis 15.000 Einwohnerinnen und Einwohner am Bayerischen Untermain wird für die zentralen Bereiche der folgenden Gemeinden definiert: Goldbach, Großostheim, Hösbach, Mainaschaff und Stockstadt.

In diesen Bereichen hat die Erreichbarkeit des Oberzentrums Aschaffenburg hohe Priorität; dies zeigt sich auch daran, dass ein Teil der Stadtbusverkehre aus der Stadt Aschaffenburg Gemeinden außerhalb des Stadtgebietes bedient. Beispiele hierfür sind Goldbach, Mainaschaff und Stockstadt. Es soll mindestens der Grenzwert erreicht werden.

Bei der Definition des verdichteten Raums aus der *Bayerischen Leitlinie* handelt es sich nicht um den gleichen Raum wie den Verdichtungsraum aus dem Regionalplan Bayerischer Untermain.

Ländlicher Raum

Das Ziel ist, dass immer mindestens der Grenzwert erreicht werden soll. In Kapitel 7.3 ist analysiert worden, auf welchen Relationen der Grenzwert nicht erreicht ist. Im ländlichen Raum ist die Bedienungshäufigkeit an die Größe der anzudienenden Siedlungsbereiche gekoppelt. Dabei geht es um Fahrtenpaare, sodass eine Erreichbarkeit in beide Richtungen gegeben ist. Ein Erreichen des Grenzwertes ist angestrebt; im Rahmen der Finanzierbarkeit ist abzuwägen, inwieweit Maßnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes realisierbar sind.

5.2.4 Verbindungen in benachbarte Kreise

Es existieren eine Reihe von kreisüberschreitenden Verbindungen in Räume, in denen andere Aufgabenträger für den ÖPNV verantwortlich sind. Der Aufgabenträger, auf dessen Gebiet der überwiegende Teil der Leistung einer Linie erbracht wird, ist federführend bei der Festlegung der Standards zur Bedienungshäufigkeit. Detaillierte Abstimmung bei solchen Linien zwischen den Aufgabenträgern ist notwendig und erfolgt über Verwaltungsvereinbarungen. So soll sichergestellt werden, dass Linien nicht an Kreisgrenzen gebrochen werden und ein nachfragegerechtes Angebot auch über Gemarkungsgrenzen hinweg angeboten werden kann. Hierfür ist ein entsprechender zeitlicher Vorlauf für Gremienbeschlüsse einzuplanen.

Grundsätzlich ist eine engere Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgerorganen (insbesondere bei Ausschreibungen) angestrebt. In Kapitel 1.9 sind bestehende Planungen benachbarter Aufgabenträger zu grenzüberschreitenden Linien zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans aufgeführt.

6 Anforderungsprofil – Qualitätsstandards

Jenseits der quantifizierbaren Angebotsstandards in Kapitel 5 werden in diesem Kapitel qualitative Mindestanforderungen an die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen sowie an Tarif, Marketing, Information, Personal und weitere gestellt. Ziel ist ein einheitliches Leistungsniveau und Erscheinungsbild in der Region Bayerischer Untermain und die Herstellung der vorgeschriebenen Barrierefreiheit.

6.1 Barrierefreiheit im ÖPNV

Das im Jahr 2002 verabschiedete Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert in § 4 Barrierefreiheit unter anderem als „Zugänglichkeit und Nutzbarkeit von Einrichtungen für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe.“ Die Verkehrsinfrastruktur, die Fahrzeuge und die Verkehrsangebote im ÖPNV sollen nach diesen Vorgaben deshalb so geplant und gestaltet werden, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit erreicht wird. Dies betrifft insbesondere die Zugänglichkeit zu den Haltestellen und Fahrzeugen sowie die Bereitstellung von Informationen zur Nutzung der Angebote. Die Barrierefreiheit nimmt hier auch ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen, werdende Mütter, Kinder und Fahrgäste mit kleineren Kindern, Kinderwagen, Fahrrädern oder Personen mit Traglasten in den Fokus.

Das PBefG fordert in §8, Abs. 3 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Im vorliegenden NVP wird daher eine Vorgehensweise zur Erreichung dieser definiert.

6.2 Haltestellenkategorisierung

In der Region Bayerischer Untermain werden im Jahr 2024 insgesamt über 1.000 Haltestellen im Linienverkehr bedient. Diese Haltestellen befinden sich weit überwiegend in der Straßenbaulast der jeweiligen Kommunen, hinzu kommen Haltestellen in der Straßenbaulast des Bundes, des Freistaates und der Landkreise.

Alle Haltestellen in der Region wurden für den NVP nach einem einheitlichen Schema entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung, gemessen an der Anzahl der Ein- und Aussteiger in den Klassen: 0-19, 20-49, 50-99, 100-250 und >250, der Umsteigepunkte und der Netzhierarchie in die vier Klassen A, B, C und D eingeteilt. Darüber hinaus wurden wichtige Einrichtungen wie Verwaltungsstandorte und Krankenhäuser sowie für mobilitätseingeschränkte Personen wichtige Ziele wie Seniorenheime, Pflegeheime und Behinderteneinrichtungen berücksichtigt.

Diese Einteilung ist notwendig, um abgestufte Mindest-Ausstattungsmerkmale je Haltestelle definieren zu können, sodass ein sinnvolles Verhältnis zwischen verkehrlicher Bedeutung und finanziellen Auswirkungen verschiedener Ausstattungsmerkmale gewährleistet ist. Die Kategorisierung wurde auf Ebene der Haltestellen vorgenommen, eine halbesteigfeine Betrachtung ist im Rahmen des NVP nicht zielführend.

Die Anzahl der Haltestellen je Klasse und ihre Verteilung kann der nachstehenden Abbildung entnommen werden. Eine detaillierte Zuteilung jeder Haltestelle der Region zu einer Haltestellenkategorie kann der Anlage entnommen werden.

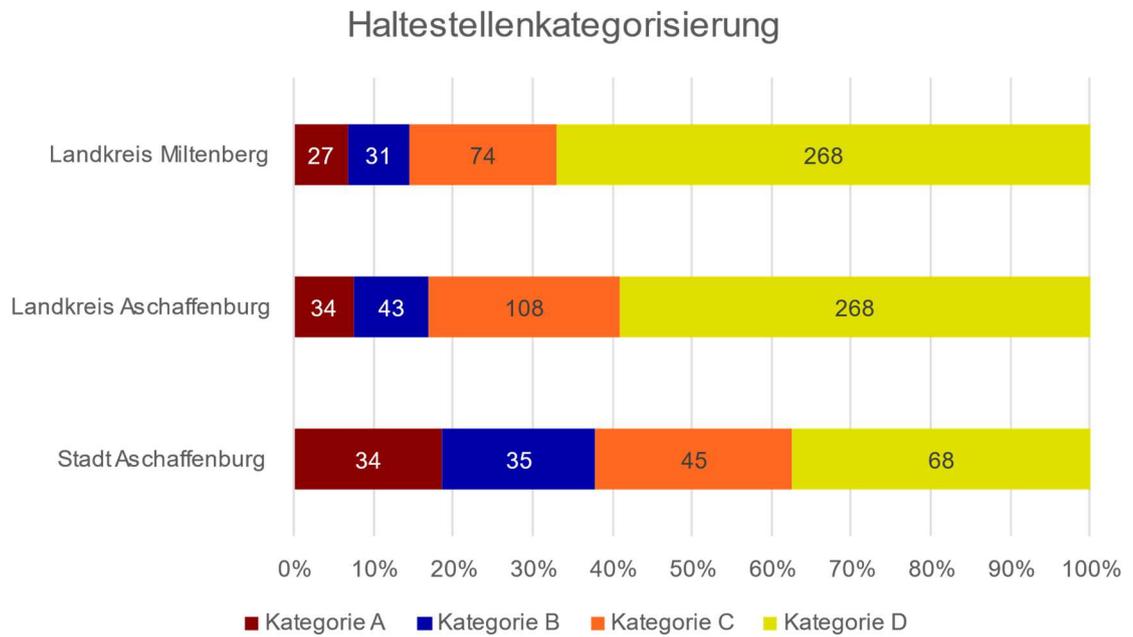
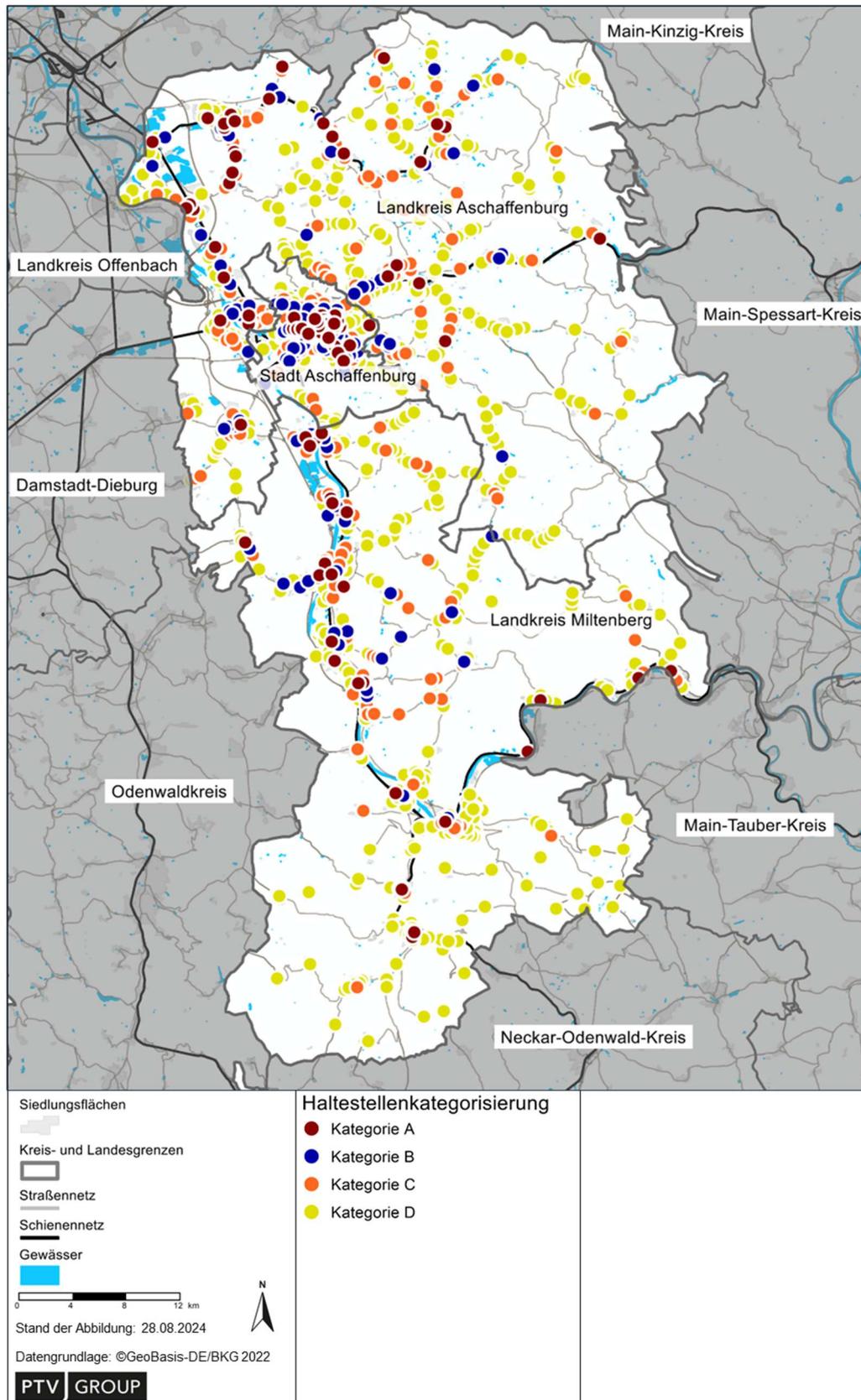


Abbildung 17: Verteilung der Haltestellenkategorisierung

Insgesamt entfallen 9 % der Haltestellen in die Kategorie A, 11 % in Kategorie B, 22 % in die Kategorie C und 58 % in die Kategorie D. Abbildung 17 ist die genaue Verteilung innerhalb der Gebietskörperschaften zu entnehmen. Gerade aufgrund der Ein- und Aussteigerzahlen ist wie zu erwarten der größte Anteil an Kategorie A (circa 19 %) Haltestellen in der Stadt Aschaffenburg. Die Ergebnisse zeigen eine angemessene Verteilung der Haltestellen in die Kategorien. In Kapitel 6.3 wird die Haltestellenkategorisierung aufgegriffen, indem die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen je Kategorie definiert werden.

Die räumliche Verteilung der Kategorien der Haltestellen am Bayerischen Untermain zeigt sich wie folgt:



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 18: Haltestellen und deren Kategorie in der Region Bayerischer Untermain

6.3 Haltestellenausstattung

Haltestellen sind der erste physische Kontaktpunkt bei der Nutzung des ÖPNV. Nutzerinnen und Nutzer sowie potenzielle Kundinnen und Kunden messen hier die Qualität des Angebots. Der Zugang zum ÖPNV muss daher so einfach und attraktiv wie möglich gestaltet werden.

Haltestellen sollen gut erreichbar, sicher und sauber sein, einen angenehmen Aufenthalt bieten und die Verknüpfungsfunktion zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen erfüllen. Wichtig sind eine gute Lage zum Siedlungsschwerpunkt, eine zweckmäßige Ausstattung und ein ansprechendes Umfeld. Haltestellen sind so zu gestalten, dass der Betrieb reibungslos ablaufen kann und der Zeitbedarf für das Ein- und Aussteigen möglichst gering ist.

Grundsätzlich sind die Straßenbaulastträger und nicht die Aufgabenträger für die Ausgestaltung der Haltestellen zuständig. In der folgenden Tabelle 19 sind die mindestens zu realisierenden Ausstattungsmerkmale der Haltestellen in der Region entsprechend ihrer Kategorie (siehe Kapitel 6.2) festgelegt. Von diesen Vorgaben kann im Einzelfall abgewichen werden, zum Beispiel wenn bei anstehenden Straßenbaumaßnahmen ein höherer Ausbaustandard realisiert werden kann oder wenn aus bestimmten Gründen (beispielsweise Denkmalschutz, fehlende Flächenverfügbarkeit, andere technische Zwänge, ...) der gewünschte Ausbaustandard nicht realisierbar ist. Die zeitliche Reihenfolge der Umsetzung der Anforderungen wird durch den Straßenbaulastträger im Rahmen seiner Möglichkeiten festgelegt. Haltestellen der Kategorie D werden gemäß §8 Abs. 3 PBefG als Ausnahme bei der Erreichung der vollständigen Barrierefreiheit definiert. Grundsätzlich sollten jedoch alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut und mit Wartehallen in Lastrichtung sowie mit Beleuchtung ausgestattet werden.

Ausstattungsmerkmale Bushaltestelle je Kategorie	A	B	C	D
Komfort, Kundenservice, Sauberkeit				
Haltestellenschild mit Haltestellennamen, Liniennummer, Verkehrsunternehmen / Verbundname	X	X	X	X
Witterungsschutz	X	(X)		
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	
Abfallbehälter	X	X	(X)	
Beleuchtung (kann auch durch reguläre Straßenlaternen sichergestellt werden)	X	(X)		
Fahrgastinformation				
Umfassende Informationspakete an jedem Bussteig zentral angeordnet (Fahrplan, Tarifinformationen, schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan). Informationen können auch an der Haltestelle digital zur Verfügung gestellt werden.	X	(X)		
Standard-Informationen an jedem Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen) im Format Doppelkästen DIN-A3 in einheitlichem Layout, QR-Code Bayernfahrplan	X	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation	(X)			
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs falls erforderlich	X			

Ausstattungsmerkmale Bushaltestelle je Kategorie	A	B	C	D
Wegweisung innerhalb des Haltestellenbereichs zu Zielen im Umfeld (z.B. P+R/B+R-Plätze, öffentliche Einrichtungen)	(X)			
Barrierefreiheit				
Niederflurgerechter Hochbord (16/18 cm)	X	X	(X)	
Mindestlänge der geraden Busstellfläche zur Sicherstellung eines schmalen Spaltes für Ein- und Ausstieg	X	(X)	(X)	
Taktile Leitsysteme und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte Menschen	X	X	(X)	
Gut erkennbare und lesbare Fahrgastinformation	X	(X)	(X)	

X= erforderlich, (X) = anzustreben

Tabelle 19: Ausstattungsmerkmale Bushaltestelle je Kategorie

Die dargestellten Anforderungen stellen Mindestanforderungen dar. Die Straßenbaulastträger sind aufgerufen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrgastinformation und des Komforts umzusetzen. Die AMINA gibt hierzu fachliche Empfehlungen ab.

Ergänzend sind folgende Gestaltungsmerkmale grundsätzlich zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen, dass sich im Linienweg der betreffenden Linien bzw. Fahrweg der Busse kein Umweg ergibt und keine Stichfahrten notwendig sind. Daher sind sie vorzugsweise an den Hauptverkehrsstraßen anzusiedeln, Haltestellen in Seitenstraßen sind zu vermeiden.
- Alle Ausführungen sind nach einschlägigen DIN-Normen (gegenwärtig DIN 18040-3 sowie DIN 32984) vorzunehmen.
- Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind abhängig von der verkehrlichen Situation gegenüber Busbuchten zu bevorzugen.
- Die Führung von Radfahrstreifen durch Warteflächen für Fahrgäste ist zu vermeiden.
- Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen (zum Beispiel durch Lichtsignalanlagen). Die entsprechenden Lichtsignalanlagen sind mit Blindensignalgebern auszustatten.
- Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen).
- Im Bereich vor und hinter der Haltestelle sind gegebenenfalls Abschrägungen notwendig, um eine Beschädigung des Busses bei der An- oder Abfahrt zu vermeiden.
- Die Höhe des Wartebereichs ist korrespondierend zu den eingesetzten Fahrzeugen: Anhebung der Wartefläche auf 18 cm über Fahrbahnniveau. Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Wartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten.
- Einbau von Formsteinen wie beispielsweise Kasseler Sonderbord für ein möglichst nahes Heranfahren der Busse an die Haltestelle.

- An allen Stellen sollte die Haltestelle eine lichte Durchgangsbreite von mindestens 90 cm aufweisen (an Türen Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m), mit einer größtmöglichen Aufstellfläche mit maximaler Längsneigung von 6 % und Querneigung von 2 %. Der Bodenbelag muss fest und rutschsicher sein.
- Ein taktiler Leitsystem besteht je Haltestelle aus den Komponenten Auffang-/Auffindestreifen quer über die gesamte Gehwegbreite, Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld) am Einstiegsbereich zur ersten Einstiegstür eines Fahrzeugs und Leitstreifen parallel zum Steig.
- Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um die fußläufige Erschließung nicht zu beeinträchtigen. Überdachungen sollten ausreichend dimensioniert sein, um Sitzgelegenheiten, Rangierflächen für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen komplett zu überdachen.
- Einbauten und Möblierungen wie zum Beispiel Haltestellenschilder, Fahrradständer, Abfallbehälter und weitere sollten so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen und somit kein Hindernis für mobilitätseingeschränkte Personen bilden.
- Fahrgastinformationen sowie sämtliche Bedieneinrichtungen einer Haltestelle sollten barrierefrei erreichbar, lesbar und bedienbar sein. Auf diesen Punkt wurde in der Bürgerbeteiligung hingewiesen. Umfassende Informationen und Pläne sollen vorhanden sein.
- Sofern Radabstellanlagen vorhanden oder vorgesehen sind, sollten diese dauerhaft einheitlich hohe Qualitätsstandards aufweisen.

6.4 Fahrzeugausstattung

Für den Buslinienbetrieb in der Region gelten die im Folgenden dargestellten Anforderungen. Präzisiert werden sie in den Ausschreibungsunterlagen und Verkehrsverträgen der Linienbündel. Im NVP wird lediglich der Rahmen der Qualitätsanforderungen im Sinne eines zu erreichenden Servicelevels definiert. Die Vorgaben gelten für Fahrzeuge bei Neuanschaffung.

Die einzusetzenden Fahrzeugtypen richten sich nach Fahrplanangebot und der zu erwartenden Nachfrage. Im Durchschnitt sollen sie je Unternehmen maximal acht Jahre alt sein, ausgenommen Ersatz- und Verstärkerfahrzeuge in Spitzenstunden.

Es werden ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt, Low Entry Busse mit Stufe im Heckbereich sind zulässig. Ausnahmen bilden Minibusse, dort muss mindestens ein Sitz barrierefrei erreichbar sein.

Im Weiteren müssen folgende Merkmale erfüllt werden:

Fahrgastinformation

- Digitale visuelle Fahrgast-Informationssysteme (elektronische Anzeigen von Fahrtziel, Liniennummer außen an der Fahrzeugfront, an der Einstiegsseite und am Fahrzeugheck, Haltestellenanzeige im Innenraum)
- Digitale akustische Fahrgastinformationssysteme (Haltestellenansage innen)
- Info-Bildschirme/digitale Linienverlaufsanzeige, ggf. als Ersatz für „Haltestellenanzeige innen“, wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind

Barrierefreiheit

- Sondernutzungsfläche für Rollstuhl, Kinderwagen oder Fahrrad
- Ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrende oder vergleichbares Ausstattungsmerkmal zur barrierefreien Nutzung, beispielsweise Kneeling
- Gut erreichbare Haltewunschtasten an mindestens jeder zweiten Sitzreihe, an der Sondernutzungsfläche und ausgewiesenen Plätzen für Menschen mit Behinderung oder Senioren
- Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe mit Haltewunschtaste

Kommunikation

- Lokal kompatible Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen bei Bussen, die auf Strecken mit entsprechender Technik der Lichtsignalanlagen ausgerüstet sind
- ITCS/RBL zur Lieferung von aktuellen Sollfahrplandaten und Echtzeitfahrplandaten an Fahrgastinformationssysteme
- Elektronischer Fahrscheindrucker, der den Verkauf von Fahrscheinen im VAB-Tarif ermöglicht
- Scanner zur Kontrolle aller relevanten elektronischen Tickets (Barcodes, Handytickets, Chipkarten) nach dem VDV-Standard ((eTicket Deutschland (VDV KA bzw. ((eticore.)
- Anbindung des Kontrollsystems an die zentralen Hintergrundsysteme von ((eTicket Deutschland, insbesondere an den Kontroll- und Sperrlistenservice (KOSE)

Komfort und Sicherheit

- Eine Klimaanlage, die den zu erwartenden Temperaturen gerecht wird, muss vorhanden sein
- Eine Beklebung von bis zu 30 % der Fensterfläche zu Werbezwecken mit von innen durchschaubarer Lochfolie ist zulässig
- Innenraumüberwachung durch Kameras
- WLAN und USB-Anschlüsse zum Aufladen von Mobiltelefonen
- Alle Busse sind mit automatischen Fahrgastzählsystemen auszurüsten

Vor dem Einsatz von Systemen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Regionalbusse muss in einem gesonderten Gutachten untersucht werden, ob die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten im Stadtgebiet von Aschaffenburg geeignet ist (siehe Kapitel 7.4 und 8.8). Grundsätzlich wird die Einhaltung der Vorgaben des SaubFahrzeugBeschG unter Vorbehalt der technischen und finanziellen Machbarkeit (Haushaltsvorbehalt) angestrebt.

6.5 Mindeststandards Betriebsablauf

Im Folgenden werden die Anforderungen an den Betriebsablauf als grundlegende Mindeststandards formuliert, um einen attraktiven ÖPNV in der gesamten Region Bayerischer Untermain zu gewährleisten.

6.5.1 Pünktlichkeit

Ein attraktiver ÖPNV zeichnet sich dadurch aus, dass

- alle im Fahrplan stehenden Fahrten zuverlässig verkehren und
- die Verkehrsmittel pünktlich fahren, sodass auch Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien und verschiedenen Verkehrsträgern erreicht werden können.

Durch eine vorausschauende Planung und eine rechtzeitige Information der Fahrgäste sollen Beeinträchtigungen, die durch Baumaßnahmen entstehen, minimiert oder vermieden werden. In Vorbereitung auf den jährlichen Fahrplanwechsel werden die Fahrzeiten überprüft und an die realen Bedingungen bestmöglich angepasst.

Fahrpläne sind so zu gestalten, dass ein pünktliches Fahren grundsätzlich ermöglicht wird. Verfrühte Abfahrten sind zu vermeiden. Gegebenenfalls ist hierfür an einer geeigneten Haltestelle (kein Fahrbahnhalt) die planmäßige Abfahrtszeit abzuwarten. Das Fahrverhalten ist an die aktuelle Pünktlichkeit und Verkehrslage anzupassen.

Bei Fahrtausfällen sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Fahrgast zu informieren (Ausfallgrund/Fahrtalternative) und Ersatzfahrten anzubieten. Besonders wichtig ist dies in Schwachverkehrszeiten und im Nachtverkehr, wenn durch einzelne ausgefallene Fahrten unzumutbare Wartezeiten entstehen.

6.5.2 Anschlusssicherung

Im Zu- und Abbringerverkehr sind an wichtigen Verknüpfungspunkten die Fahrpläne des Bus- und Bedarfsverkehrs auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der übergeordneten Verkehrslinien (SPNV oder Hauptlinien des Regionalbusverkehrs) abzustimmen und Anschlusssicherung zu gewährleisten. Insbesondere im Spätverkehr ist der Anschlusssicherung hohe Priorität in der Planung und höherer als der Pünktlichkeit (im Betrieb) einzuräumen. Bei der Planung der Ein-, Aus- und Umsteigezeiten sind die Erfordernisse von Menschen mit Beeinträchtigungen zu berücksichtigen.

6.5.3 Personal

Das Verkehrsunternehmen stellt beim eingesetzten Fahrpersonal sicher, dass das Fahrpersonal den Anforderungen eines attraktiven ÖPNV mit umfassender Dienstleistungs- und Kundenorientierung gerecht wird. Das Fahr- und Kontrollpersonal hat deshalb insbesondere nachstehende Anforderungen zu erfüllen:

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt.
- Das Personal ist insbesondere in der Ortskenntnis in der Region und im VAB-Tarif besonders geschult, sowie in relevanten landes- und deutschlandweit gültigen Tarifen und Übergangstarifen in angrenzende Verbundgebiete.
- Das Personal muss in der Lage sein sich mit den Fahrgästen und Dritten (z.B. Leitstelle, Polizei) zu verständigen.

- Das Fahrpersonal repräsentiert das Verkehrsunternehmen und den Verbund. Es hat sich im Einsatz angemessen zu kleiden.
- Das Personal ist bei Bedarf und mindestens jährlich zu schulen.
- Das Fahrpersonal sollte Auskunft über relevante Anschlussverbindungen und gegebenenfalls deren Erreichbarkeit geben können.

Die Rahmenvorgaben zur Fahrgastbetreuung sind als Mindeststandards anzusehen. Über den genannten zuvorkommenden Umgang mit Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung sichergestellt werden.

6.5.4 Sicherheit

Es ist vom Verkehrsunternehmen ein hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit zu gewährleisten durch:

- geschultes und hilfsbereites Personal,
- hohe technische Standards der Fahrzeuge.

6.5.5 Sauberkeit

Die Fahrzeuge sind in einem sauberen und gepflegten Zustand zu halten. Sie sind regelmäßig außen und innen zu reinigen. Gravierende Beschädigungen oder Verschmutzungen sind während des Betriebs zu beheben.

6.5.6 Einnahmensicherung durch Fahrscheinkontrollen

Das Verkehrsunternehmen hat sicher zu stellen, dass nur Fahrgäste mit einem gültigen Fahrschein zusteigen. Dies soll über Kontrollen des Fahrpersonals und unangekündigte Kontrollen während der Fahrt durch Kontrollpersonal erfolgen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet Dritten, die von der Einnahmensicherung durch eine Aufteilung der Einnahmen im Verkehrsverbund betroffen sind, nachzuweisen, wie es die Einnahmensicherung umsetzt.

6.5.7 Fahrgastzählung und Auslastung

Der Aufgabenträger oder der Verkehrsverbund sind jederzeit berechtigt, Verkehrszählungen und Fahrgastbefragungen in den Fahrzeugen durchzuführen. Das Verkehrsunternehmen gewährt dem Erhebungspersonal jederzeit entgeltfreien Zugang zu seinen Fahrzeugen. Vorbereitung und Durchführung der Erhebung ist durch Offenlegung der dazu notwendigen Daten (beispielsweise Wageneinsätze) und die entgeltfreie Mitnahme von Erhebungspersonal (auch auf Ausrück-, Umsetzer-, und Einrückfahrten) zu unterstützen.

Auf Wunsch des Aufgabenträgers hat das Verkehrsunternehmen durch sein Fahrpersonal Zählungen der Fahrgäste durchzuführen, insbesondere zur Nutzung durch Schwerbehinderte zur Sicherung der damit verbundenen Einnahmen.

Zudem erhebt das Verkehrsunternehmen auf Wunsch des Auftraggebers mittels Zählungen durch das Fahrpersonal anlassbezogen einzelne Fahrten und teilt diese Ergebnisse unverzüglich mit.

Hinweise auf überfüllte Busse sind weiterzuerfolgen und zu überprüfen.

6.6 Fahrgastinformation, Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation

6.6.1 Echtzeitauskunft

Das Verkehrsunternehmen muss für die Information der Fahrgäste folgende Informationen aktiv bereitstellen:

- Versorgung mit Soll-Daten für eine Fahrplanperiode
- Tagesaktuelle Lieferung von kurzfristigen Fahrplanänderungen (z.B. bei Störungen) und laufende Übertragung der Echtzeitfahrplandaten an Fahrgastinformationssysteme
- Frühzeitiger Hinweis in Echtzeitauskunft bei absehbaren Fahrtenausfällen wie zum Beispiel Baustellen
- Bereitstellung der Daten per Anbindung an das Online-Reiseinformationssystem DEFAS Bayern

Bei der Information der Fahrgäste besteht ein enger Zusammenhang mit den in Kapitel 6.4 definierten Anforderungen.

Grundsätzlich sind alle Fahrgastinformationen digital zur Verfügung zu stellen.

6.6.2 Tarif und Vertrieb

Der Tarif und die Beförderungsbedingungen der VAB sind anzuwenden. Der Fahrscheinvertrieb erfolgt sowohl analog über Kundenzentren, Verkaufsstellen, Fahrscheinautomaten, Verkauf durch Fahrpersonal, als auch digital über Webseiten und Apps. In Bussen ist mindestens der Vertrieb aller Sorten von Einzelfahrschein und Tageskarten des VAB-Tarifs für Kinder und Erwachsene vorzusehen.

Maßgeblich trägt die über die VAB für den Kunden geschaffene einheitliche Benutzeroberfläche (ein Fahrplan, ein Fahrschein, ein Tarif) zu einem gut funktionierenden ÖPNV bei. Diesen heute insgesamt schon hohen Standard gilt es, grundsätzlich zu sichern und marktorientiert weiter auszubauen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten der Raumstruktur. Einheitliche Regelungen für die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen existieren derzeit nicht, sollen aber überprüft werden (siehe Prüfauftrag in Kapitel 8.11).

Mit den Nachbarnahverkehrsräumen sind bei relevanten Nachfragebeziehungen Übergangstarife oder Regelungen zur gegenseitigen Anerkennung der Fahrschein anzustreben. Zum nördlich und westlich angrenzenden Rhein-Main-Gebiet, zu dem intensive wirtschaftliche Verflechtungen und Pendlerbeziehungen bestehen, wurde mit dem dortigen RMV ein mit vollem Sortiment ausgestatteter Übergangstarif eingerichtet. Dies gilt es langfristig zu sichern. Zum Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) bestehen ebenfalls Regelungen zur Anerkennung der Tarife.

In Richtung des östlich angrenzenden Nahverkehr Mainfranken (NVM) ist die Zweckmäßigkeit weiterer Übergangstarife und Anerkennungsregelungen zu überprüfen, wobei die Zahl der davon profitierenden Nutzer zu berücksichtigen ist.

6.6.3 Marketing und Kundenkommunikation

Die Verkehrsunternehmen haben bei ihrer Außendarstellung die Vorgaben der VAB zum Corporate Design zu berücksichtigen.

Kundenanliegen sind von der VAB schriftlich (postalisch wie elektronisch), mündlich vor Ort und telefonisch entgegenzunehmen. Alle Anliegen sind innerhalb von acht Werktagen zu bearbeiten und zu beantworten, außer der Kunde lehnt dies ausdrücklich ab. Sollte die Bearbeitung längere Zeit in Anspruch nehmen, ist eine Zwischennachricht zu versenden.

Das Beschwerdemanagement muss regelmäßige Meldung an die zuständigen Stellen weitergeben, damit diese daraus Qualitätsverbesserungen vornehmen und sicherstellen können.

Über die eingegangenen Beschwerden ist eine Statistik zu führen. Auf Anforderung ist dem Aufgabenträger unter Wahrung des Datenschutzes Einblick in die Statistik zu gewähren und eine Auswertung zur Verfügung zu stellen.

6.7 Straßenbaumaßnahmen/Baustellenmanagement

Straßenbaumaßnahmen sind unerlässlich, um langfristig eine hochwertige Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Sie gehen oft mit Verkehrseinschränkungen und Streckensperrungen einher. Wenn Buslinien von diesen Maßnahmen betroffen sind, kann dies den Busverkehr beeinträchtigen, da Haltestellen möglicherweise nicht mehr angefahren werden können oder sich die Fahrzeit verlängert. Daher ist es bei der Planung solcher Maßnahmen wichtig, Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen frühzeitig einzubeziehen.

Um die Beeinträchtigungen im straßengebundenen ÖPNV während Straßenbaumaßnahmen gering zu halten, sollten AMINA, VAB und Verkehrsunternehmen mindestens acht Wochen vorab in die Planung einbezogen werden. Die Straßenräume müssen ausreichend dimensioniert sein, mit einer Mindestfahrbahnbreite von mindestens 6,5 Metern für den Begegnungsverkehr von Bussen. Wenn das nicht möglich ist, muss der Abschnitt gesperrt oder der Verkehr geregelt werden. Alternativrouten und Vorfahrtsrechte für den ÖPNV sind zu prüfen, und Fahrgäste sollten frühzeitig informiert werden. Bei Sperrungen sollten, wenn möglich, Ersatzhaltestellen eingerichtet und der Fahrplan angepasst werden.

7 Schwachstellenanalyse

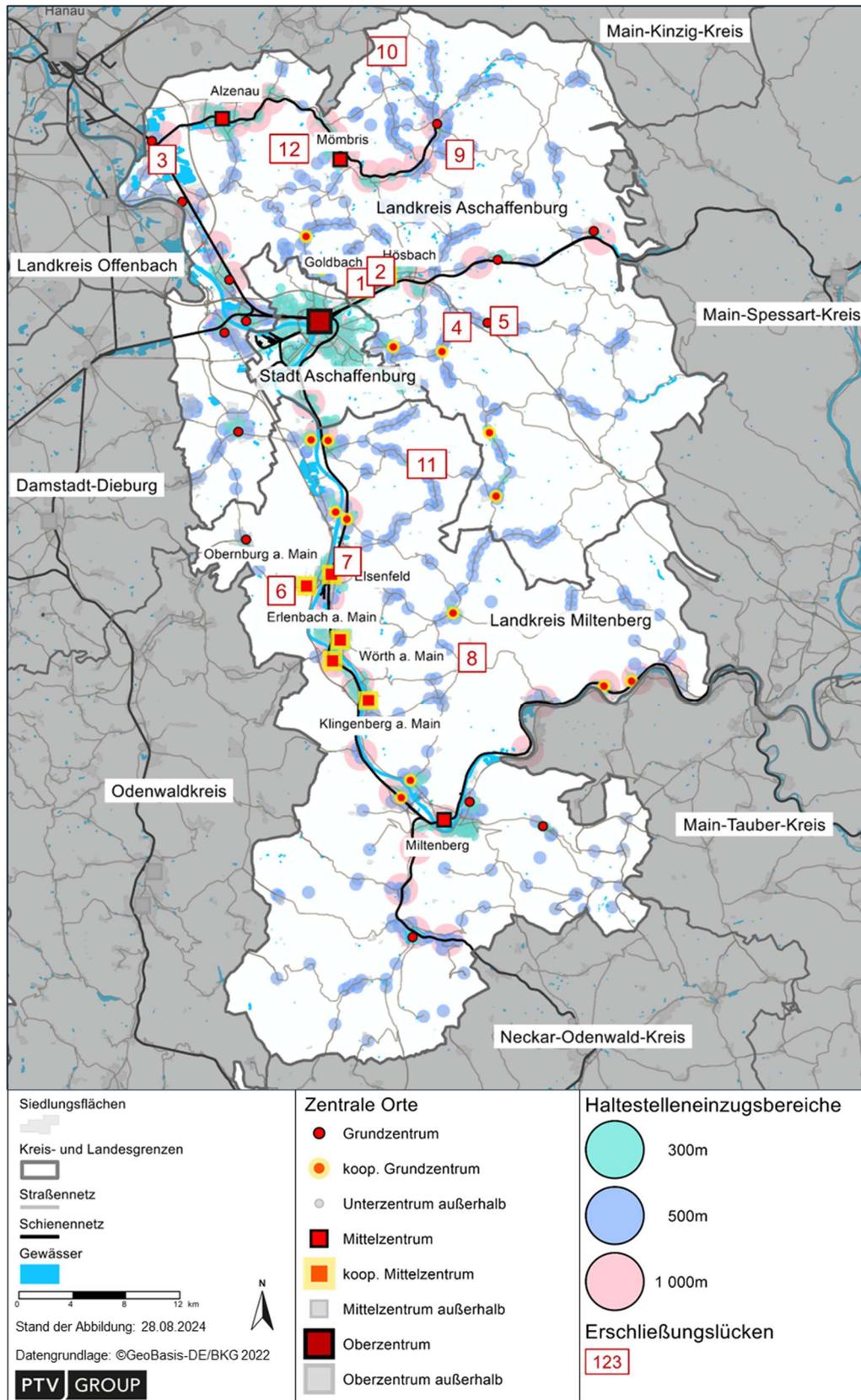
Der Untersuchungsraum des Bayerischen Untermain wird auf die im Anforderungsprofil im Kapitel 5.2 genannten Merkmale der ÖPNV-Qualität untersucht. Dabei werden die definierten Standards für die Schwachstellenanalyse zugrunde gelegt. Ziel ist die Ausweisung von Schwachstellen im ÖPNV-Angebot als Grundlage für die Definition von Maßnahmenvorschlägen zur Behebung dieser.

Nicht jedes festgestellte Defizit muss zu Maßnahmen führen, so können Anforderungen an die Feinerschließung der Schnelligkeit einer Buslinie entgegenstehen. Außerdem können in schwach besiedelten Gebieten die Nachfragepotenziale so gering sein, dass Defizite in der Bedienung in Kauf genommen werden müssen. Um den ÖPNV mit vertretbarem finanziellem Aufwand gestalten zu können, muss daher abgewogen werden, welche Defizite durch Maßnahmen behoben werden können.

Grundsätzlich wurde für alle Mindestanforderungen eine Untersuchung im Verkehrsmodell durchgeführt. Bei Defiziten folgte eine Einzelfallprüfung, ob die Einhaltung des Anforderungsprofils mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist. Im Folgenden werden das Vorgehen und die Ergebnisse der Schwachstellenanalyse beschrieben.

7.1 Analyse der Erschließung durch den ÖPNV

Die Untersuchung der fußläufigen Haltestelleneinzugsbereiche wurde entsprechend den Vorgaben im Anforderungsprofil anhand von Luftlinienradien um die Haltestellen im Verkehrsmodell dargestellt. Dabei wurde Haltestellen mit mindestens vier Abfahrten an einem Ferientag berücksichtigt, um eine gewisse regelmäßige Bedienung vorauszusetzen. Zur Identifikation und Einschätzung nicht erschlossener Bereiche wurden die Luftlinienradien mit den Siedlungsflächen aus OpenStreetMap und den feinträumigen Einwohnerzahlen (je Hektar Stand 2022 aus dem Einwohnerzensus) verschnitten und mit Luftbildern abgeglichen. Siedlungsgebiete, Industrie- oder Gewerbegebiete, die nicht ausreichend erschlossen sind, wurden hinsichtlich ihrer Größe, Nutzung, Einwohnerzahl, Erschließung und Befahrbarkeit genauer geprüft.



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 19: Schwachstellenanalyse Erschließung

In der folgenden Tabelle sind die Erschließungslücken gemäß Anforderungen aus 5.2.1 beschrieben:

Nummer im Plan	Name des Ortes	Schätzung der betroffenen Einwohner	Defizit festgestellt
1	Goldbach	900	Ja
2	Hösbach	650	Ja
3	Kahl (Main)	900	Ja
4	Keilberg	450	Nein
5	Waldaschaff	350	Nein
6	Eisenbach (Obernburg)	1.700	Ja
7	Elsenfeld	900	Ja
8	Mönchberg	650	Ja
9	Sommerkahl	400	Nein
10	Geiselbach	300	Nein
11	Leidersbach	300	Nein
12	Hemsbach	250	Nein

Tabelle 20: Erschließungslücken

Bei den Erschließungslücken handelt es sich nicht immer um ein Defizit in der Erschließung, das einen Handlungsbedarf nach sich ziehen würde. Es werden unterschiedliche Kriterien zur Beurteilung angesetzt, ob es sich bei einer Lücke um ein Defizit handelt oder nicht. Dabei spielen die betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner eine Rolle, hier definiert das Ziel aus Tabelle 17 eine 80%ige Erschließung durch den ÖPNV. Auch handelt es sich dort, wo kein Defizit festgestellt worden ist, um Siedlungsbereiche, die aus diversen Gründen zukünftig nicht im Linienbetrieb durch den ÖPNV angebunden werden können. Gründe dafür können sein, dass die Siedlungs- und Straßenverhältnisse nicht für einen Linienbusbetrieb dimensioniert sind; auch eine zu große Umwegigkeit und dadurch unverhältnismäßige Kostensteigerung können eine Erschließung einer Lücke verhindern.

In allen Fällen, in denen ein Defizit festgestellt worden ist, entsteht ein Handlungsbedarf. In Abstimmung mit der jeweiligen betroffenen Kommune ist eine Vorgehensweise zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung auszuarbeiten und deren Umsetzung unter dem Aspekt der betrieblichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten abzuwägen.

Nachfolgend werden die sechs festgestellten Defizite in der Erschließung genauer beschrieben:

Goldbach

Ein Bereich im Nordwesten der Gemeinde um die *Weidenbörnerstraße* und die *Karl-Heeg-Straße* ist nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen. In diesem Gebiet liegt auch eine Seniorenwohnanlage.

Circa 900 Einwohnende sind durch den ÖPNV nicht erschlossen. Es handelt sich hier vor allem um Einfamilien- und Reihenhäuser. Hier besteht die Möglichkeit eine der Buslinien, welche Goldbach an Aschaffenburg

anbindet, nördlich der B26 verkehren zu lassen. Solch eine Linienführung ist zu prüfen. Das Erschließungsdefizit ist bereits im NVP 2018 identifiziert worden.

Hösbach

Im Nordosten von Hösbach nördlich der *Flemingstraße* sind ungefähr 650 Personen nicht erschlossen. Hier sind ebenfalls eher Einfamilien- und Reihenhäuser vorzufinden. Diese Lücke ist mit der in Goldbach verbunden, daher würde sich auch hier die Führung einer Buslinie nördlich der B26 anbieten. Das Erschließungsdefizit ist bereits im NVP 2018 identifiziert worden.

Kahl (Main)

In Kahl am Main handelt es sich um ein Gebiet östlich der Friedhofstraße, in dem schätzungsweise 900 Personen nicht durch den ÖPNV erschlossen sind. Dabei handelt es sich um vorstadtähnliche Siedlungsstrukturen. Das Erschließungsdefizit ist bereits im NVP 2018 identifiziert worden. In einem Testbetrieb ist die Erschließung mittels Linie 50 durchgeführt worden. Aufgrund der geringen Nachfrage und der Erhöhung der Fahrzeit ist der Testbetrieb nicht in den Regelbetrieb übernommen worden. Falls sich bei der Prüfung eine Linienbedienung des Gebietes durch die Linien 32 oder 566 als nicht möglich oder nicht der Nachfrage entsprechend erweist, ist eine alternative Anbindung durch den ÖPNV zu prüfen. Zum Beispiel in Form von hochwertigen Radabstellanlagen an bestehenden Bushaltestellen zur Erweiterung des Einzugsbereichs.

Eisenbach (Obernburg)

Im südlichen Teil der Gemeinde werden geschätzte 1.700 Personen nicht erschlossen. Innerhalb des nicht erschlossenen Gebietes liegt die Haltestelle *Eisenbach Kirche/Altes Rathaus*, welche viermal pro Werktag bedient wird. Es ist zu prüfen, ob diese Haltestelle häufiger angefahren werden kann, um mehr Menschen zu erschließen. Teilweise liegen die Siedlungsbereiche in Tälern, sodass nur per Stichfahrt eine Erschließung möglich ist, was unter betrieblichen und wirtschaftlichen Aspekten oft keine optimale Lösung darstellt. Das Erschließungsdefizit ist bereits im NVP 2018 identifiziert worden.

Elsenfeld

Südlich der Hofstetter Straße am östlichen Ortsrand von Elsenfeld werden circa 900 Menschen nicht erschlossen. In genannter Straße existiert bereits eine Haltestelle, welche aber nur unregelmäßig zu Schulzeiten bedient wird. Da in der Vergangenheit eine Bedienung von Kleinwallstadt gewünscht und umgesetzt wurde, kann die Haltestelle Friedhof aus zeitlichen Gründen nicht mehr bedient werden. Es sollte geprüft werden, ob die Linie 69 die Haltestelle bedienen kann.

Mönchberg

Ein Bereich im Osten der Siedlung um das Sportgelände des VfL Mönchberg wird nur unzureichend durch den ÖPNV erschlossen. Betroffen sind davon schätzungsweise 650 Einwohnende. Innerhalb des Bereiches liegt eine Grundschule. Eine neue Endhaltestelle der Buslinie 61 ist vermutlich nicht möglich, da eine Befahrung der Straßen bis zur Grundschule nicht für den Regelbetrieb mit Bussen geeignet ist. Eine alternative Anbindung durch den ÖPNV ist zu prüfen, zum Beispiel in Form von hochwertigen Radabstellanlagen an bestehenden Bushaltestellen zur Erweiterung des Einzugsbereichs.

Erschließung von geplanten Neubaugebieten

Durch eine Datenabfrage bei den Gemeinden sind größere Neubaugebiete (ab circa 200 geplanten Einwohnerinnen und Einwohnern), die in den nächsten 5 bis 10 Jahren realisiert werden, auf die Erschließung geprüft worden. Dabei sind insgesamt 25 größere Entwicklungsgebiete erfasst und auf Erschließung geprüft worden. Bei den Baugebieten sind keine Defizite festgestellt worden. Für die Erschließung der Neubaugebiete gelten die Anforderungen aus Kapitel 5.2.1.

7.2 Analyse der Beförderungszeit und der Umsteigehäufigkeit

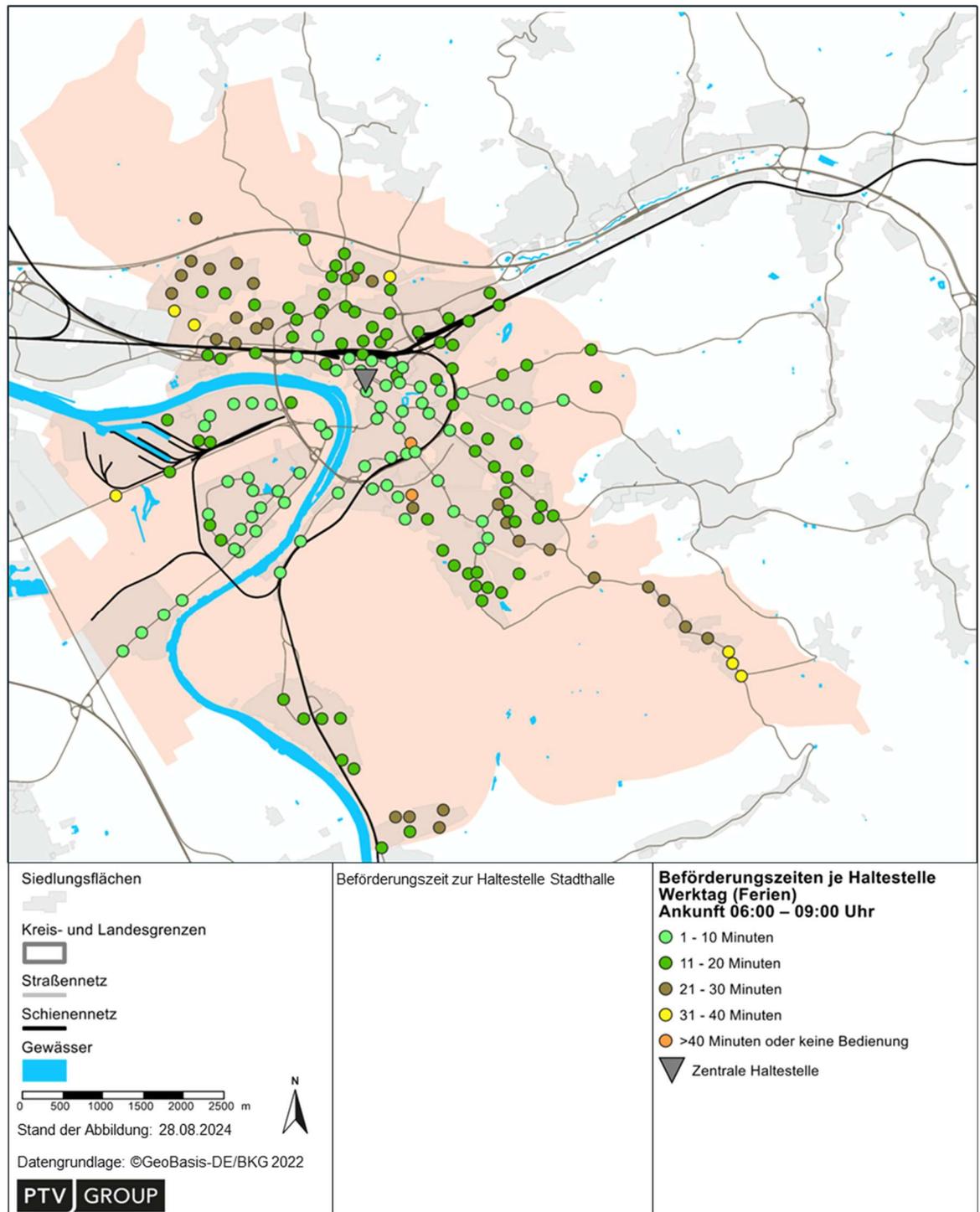
In Tabelle 18 sind Standards für die Beförderungszeit und Umsteigehäufigkeit zu wichtigen Zielen am Bayerischen Untermain definiert worden. Wichtige Ziele, die durch den ÖPNV zu erreichen sind, sind das Oberzentrum Aschaffenburg, die Mittelzentren des Bayerischen Untermain und innerhalb der Stadt Aschaffenburg der zentrale Umsteigepunkt *ROB* und die innenstadtnahen Haltestellen *Herstatturm* und *Stadthalle*. Nachfolgend sind die Standards überprüft worden. Beispielhaft werden in Abbildung 20 und Abbildung 21 die Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten für die Stadt Aschaffenburg bildlich dargestellt. Die übrigen grafischen Auswertungen für die Erreichbarkeit des Oberzentrum Aschaffenburg und der Mittelzentren sind dem Anhang zu entnehmen. Die *Bayerische Leitlinie zur Nahverkehrsplanung* trifft ebenfalls Aussagen zur Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren. Der Richtwert beträgt 60 Minuten Beförderungszeit, der Grenzwert 90 Minuten. Daher gehen die hier definierten Anforderungen durch den NVP weiter als die in der Leitlinie. Bei Nichteinhaltung der Anforderungen kann somit zur Einordnung auch die Leitlinie hinzugezogen werden. So kann beurteilt werden, ob bei einem Defizit zumindest der Standard der Leitlinie eingehalten wird.

Analyse der Beförderungszeit

- Wie beispielhaft in Abbildung 20 bei den Beförderungszeiten in Aschaffenburg zur Haltestelle *Stadthalle* zu erkennen, sind in der Regel maximal 30 Minuten nötig, um zur innenstadtnahen Haltestelle *Stadthalle* zu kommen. Einzig in Randbereichen von Gailbach wird die 30 Minuten Marke knapp überschritten. Da es sich hier lediglich um wenige Minuten Überschreitung handelt, ist dies zulässig. Daneben existieren isolierte Haltestellen mit einer höheren Beförderungszeit. Hierbei handelt es sich vor allem um Haltestellen, die zur Analysezeit (06:00 bis 09:00 Uhr) nicht angefahren werden oder nur in eine Richtung bedient werden. Zu den weiteren untersuchten Haltestellen *ROB* und *Herstatturm* konnten keine Defizite festgestellt werden.

- Die Beförderungszeit im Nahbereich von Schöllkrippen überschreitet teilweise die Grenze von 40 Minuten Beförderungszeit. Aus den umliegenden Orten führen Buslinien nach Schöllkrippen, hier ist ein Umstieg auf einen Expressbus nach Aschaffenburg vorgesehen. Dies führt dazu, dass der Standard teilweise nicht eingehalten wird. Aufgrund von zum Teil bis zu 30 km Entfernungen und des Umstands, dass bereits ein Expressbus verkehrt, handelt es sich hier nicht um ein Defizit in der Beförderungszeit. Eine wirtschaftlich verträgliche Optimierung ist nicht absehbar. Zudem wird hier der Richtwert von 60 Minuten aus der *Bayerischen Leitlinie* eingehalten.
- Im Osten des Landkreises Aschaffenburg überschreiten Fahrzeiten aus der Gemeinde Rothenbuch die 40 Minuten. Hier verkehrt die Buslinie 42 und benötigt aufgrund der langen Wege nach Aschaffenburg Beförderungszeiten bis ca. 60 Minuten. Die langen Fahrzeiten auch aus der Gemeinde Weibersbrunn wurden in der Bürgerbeteiligung zurückgemeldet. Es handelt sich hier allerdings nicht um ein Defizit, da eine Busbeschleunigung nur über die Einrichtung eines Expressbusses möglich wäre. Voraussichtlich stünde die Fahrzeitenverkürzung in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand. Zudem wird auch hier der Richtwert der *Bayerischen Leitlinie* eingehalten.
- Im südlichen Landkreis Aschaffenburg übersteigt die Beförderungszeit aus dem Ort Krausenbach der Gemeinde Dammbach 50 Minuten. Die Buslinie 40 verkehrt hier aktuell auf dem direkten Weg, dennoch bedarf es aufgrund der Entfernung und der Topografie dieser hohen Beförderungszeit. Aus ähnlichen Gründen wie bei Rothenbuch handelt es sich hier um kein Defizit, auch hier wird der Richtwert der *Bayerischen Leitlinie* teilweise eingehalten.
- Im Landkreis Miltenberg ist die Erreichbarkeit aus dem Eschauer Ortsteil Wildensee zum kooperierenden Mittelzentrum Obernburg, Elsenfeld, Erlenbach, Wörth, Klingenberg nicht unter den geforderten Bedienzeiten möglich. Allerdings verkehrt hier die Buslinie 83, die auf Miltenberg ausgerichtet ist und eine Verbindung in ungefähr 30 Minuten sicherstellt. Daher handelt es sich nicht um ein Defizit, weil ein Mittelzentrum zügig erreicht wird.
- Im südlichen Landkreis Miltenberg ist die Erreichbarkeit aus einigen Ortschaften um Amorbach zum Mittelzentrum Miltenberg nicht in der geforderten Beförderungszeit von maximal 40 Minuten möglich. Teilweise werden hier die 50 Minuten deutlich überschritten. Verantwortlich dafür ist zum einen die mangelhafte Schienenverbindung von Amorbach nach Miltenberg durch die Madonnenlandbahn. Auch die Erreichbarkeit von Orten aus dem Nahbereich Amorbach nach Amorbach und dem dortigen Umstieg auf die Schiene ist schwierig. Bei dieser Schwachstelle kann ein Defizit identifiziert werden, welches einen Handlungsbedarf erfordert. Beim Regiobus Amorbach liegen Planungen für einen Testbetrieb mit On-Demand Verkehren vor. Diese sollten weiterverfolgt werden, um das festgestellte Defizit zu beheben.

Zusammenfassend lässt sich zur Analyse der Beförderungszeiten darstellen, dass in der Regel die Anforderungen des bisherigen NVP erfüllt werden, welche strenger sind als die Anforderungen der *Bayerischen Leitlinie*. Es gibt kleinere Bereiche wie zum Beispiel um Schöllkrippen oder im Süden und Osten des Landkreises Aschaffenburg, wo Beförderungszeiten zwar der *Bayerischen Leitlinie* entsprechen, aber nicht ganz den definierten Anforderungen. Hier wird die 40 Minuten Grenze nur knapp überschritten. Bei den identifizierten Schwachstellen ist eine Überschreitung der Anforderungen zulässig, dennoch sind wirtschaftlich verträgliche Maßnahmen zu prüfen, inwiefern hier ÖPNV-Beschleunigungen vorgenommen werden können. Das einzig festgestellte Defizit, das behoben werden sollte, befindet sich um Amorbach herum.

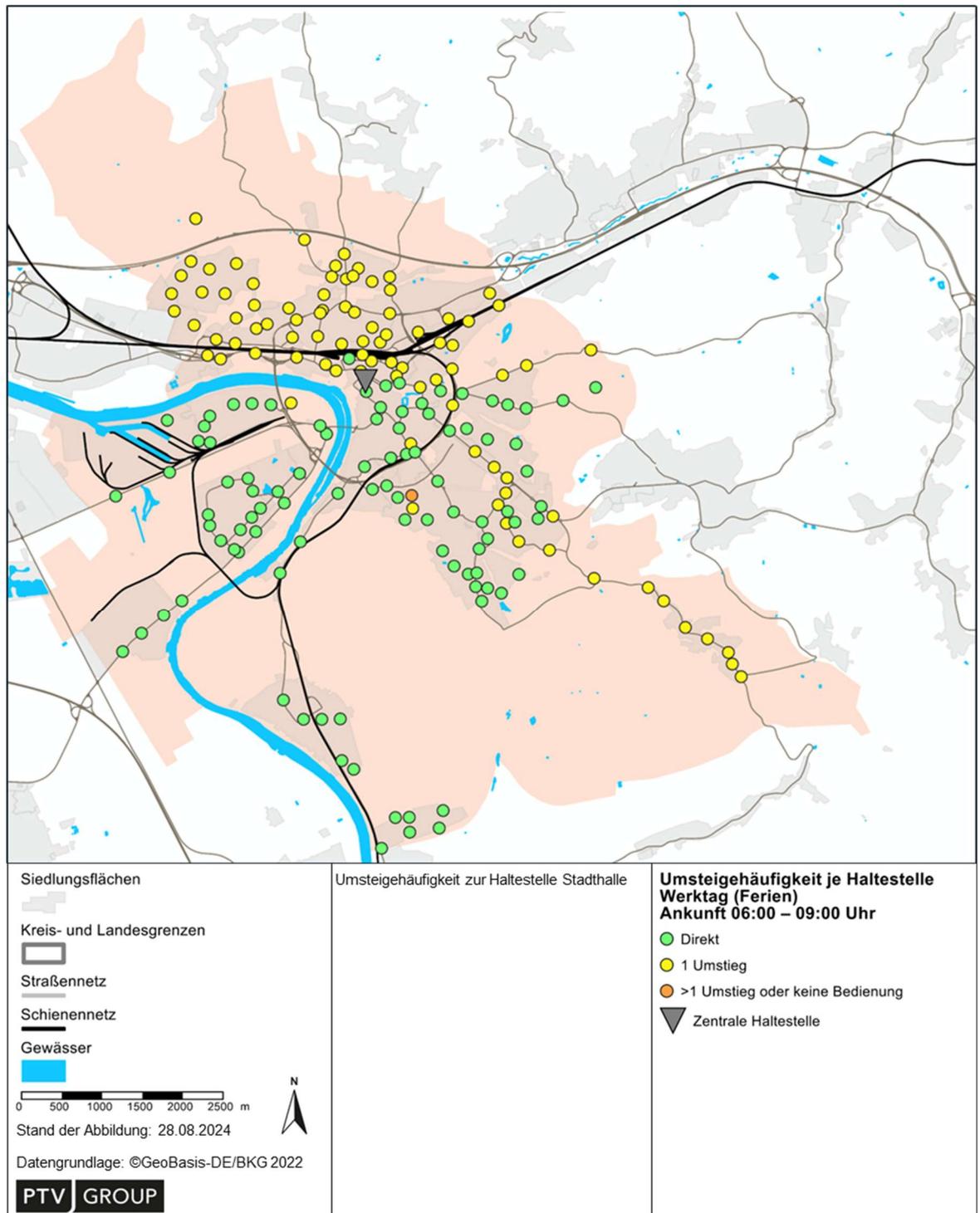


Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 20: Beförderungszeiten zur Haltestelle Stadthalle in Aschaffenburg

Analyse der Umsteigehäufigkeit

Die Umsteigehäufigkeiten zu Zielen sind ein Qualitätskriterium des ÖPNV. Exemplarisch ist eine Auswertung für Aschaffenburg (Haltestelle Stadthalle) in Abbildung 21 dargestellt:



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 21: Umsteigehäufigkeiten zur Haltestelle Stadthalle in Aschaffenburg

Erkennbar ist, dass in der Regel kein oder ein Umstieg zur innenstadtnahen Haltestelle *Stadthalle* im Stadtgebiet Aschaffenburg erforderlich ist. Dies ist unter den gegebenen Anforderungen zulässig. Der Stadtverkehr Aschaffenburg ist auf die Haltestelle *ROB* ausgerichtet. Eine Vielzahl an Buslinien beginnt und endet dort, sodass dort ein Umstieg in eine andere Linie möglich ist. Durch dieses radiale System kann fast jeder Halt im Stadtgebiet mit maximal einem Umstieg erreicht werden. Ein Nachteil dieses Systems ist, dass dafür

höhere Beförderungszeiten anfallen, da fast immer umgestiegen werden muss. Zudem ist die verkehrliche Belastung an dem zentralen Umsteigepunkt hoch, da dort fast alle Linien verkehren. Bei Durchmesserlinien gäbe es entsprechend mehr umsteigefreie Verbindungen innerhalb eines Gebietes. Hier kann geprüft werden, inwiefern Durchmesserlinien in der Stadt realisiert werden können.

Des Weiteren sind bezüglich der Umsteigehäufigkeit die Erreichbarkeit des Oberzentrums Aschaffenburg, der jeweiligen Mittelzentren in den Landkreisen und innerhalb der Stadt Aschaffenburg die Haltestellen *ROB* und *Herstatturm* untersucht worden. Bei der Analyse konnten keine Defizite festgestellt werden.

7.3 Analyse des Fahrtenangebots

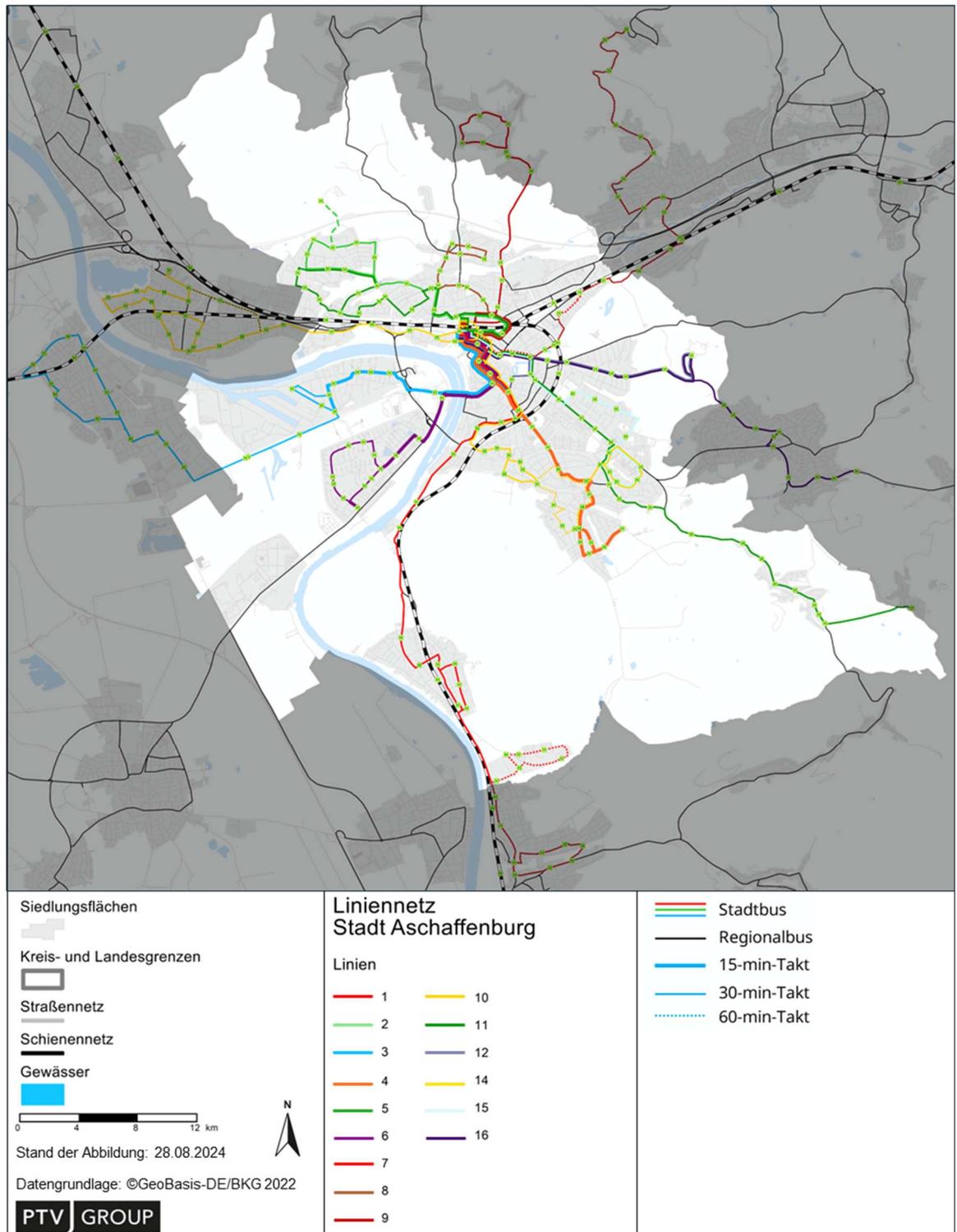
Wie in Kapitel 5.2.3 beschrieben, soll bezüglich der Bedienungshäufigkeit mindestens der Grenzwert aus der *Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung* erreicht werden. Das wesentliche Kriterium dabei ist die angelegte Einwohnerzahl in einem Siedlungsbereich. Zusätzlich zum Grenzwert wird jeweils auch ein Richtwert ausgewiesen. Mit dem Grenzwert und dem Richtwert ergibt sich so eine Spannweite in der Bedienungshäufigkeit, welche als angemessen bewertet werden kann. Ist der Grenzwert unterschritten, ergibt sich auf diesen Relationen ein Handlungsbedarf. Wird dagegen der Richtwert in der Bedienung überschritten, kann geprüft werden, ob nachfrageorientiert auch Einsparungsmöglichkeiten auf einzelnen Verbindungen möglich sind. Hierzu wird im Kapitel 8.4 ein Prüfauftrag formuliert.

Stadt Aschaffenburg und verdichteter Raum

Zur Bedienungshäufigkeit in Oberzentren ohne Verdichtung unterscheidet die Leitlinie zwischen Gebieten mit hoher und niedriger Nutzungsdichte, was hauptsächlich durch die Einwohnerdichte unterschieden wird. In Aschaffenburg sind die Stadtteile Innenstadt und Damm Gebiete mit hoher Nutzungsdichte. Die übrigen Stadtteile besitzen eine niedrigere Nutzungsdichte. Das bedeutet, wenn Linienüberlagerungen berücksichtigt werden, in der Nebenverkehrszeit circa vier Fahrten in der Stunde. Im übrigen Stadtgebiet wären das zur gleichen Zeit zwei Fahrten je Stunde.

Bei dem verdichteten Raum handelt es sich entsprechend Kapitel 5.2.3 um die Hauptorte der Gemeinden Goldbach, Großostheim, Hösbach, Mainaschaff und Stockstadt. Für diese Räume sind die Vorgaben etwas schwächer, hier werden in der NVZ 60 Minuten Takte vorgeschrieben. Hier erfolgt die Bedienung vor allem durch Stadtbusse (Linien 1, 3, 7, und 9), aber auch durch Regionalbusse. Die genauen Angaben sind der Leitlinie zu entnehmen.

Die Taktangebote der Stadtbuslinien sind im Detail in Anhang 9.2 dargestellt, in folgender Abbildung ist es schematisch aufgezeigt:



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 22: Taktverkehre in der Stadt Aschaffenburg

In der Stadt Aschaffenburg und dem angrenzenden verdichteten Raum wird der Grenzwert nicht unterschritten. In der Regel ist das Fahrtenangebot an den höheren Standard des Richtwertes angelehnt. So ist hier kein Defizit in der Bedienung festzustellen.

In der Bürgerbeteiligung ist häufig der Wunsch aufgeworfen worden die Stadtbuslinien auf einen 15 Minuten Takt zu verdichten. Im Anhang in Tabelle 29 ist zu entnehmen, dass es schon Linien gibt, die in diesem Takt verkehren. Innerhalb der Empfehlungen der *Bayerischen Leitlinie* wird ein Richtwert im Kernbereich mit bis zu 10 Minuten Takten empfohlen. Im restlichen Stadtgebiet werden als Richtwert ein 20 Minuten Takt als Ziel ausgegeben. Aufgrund dessen wird das Angebot in der Stadt Aschaffenburg grundsätzlich als angemessen bewertet, Verdichtungen können dennoch immer bedarfsorientiert geprüft werden.

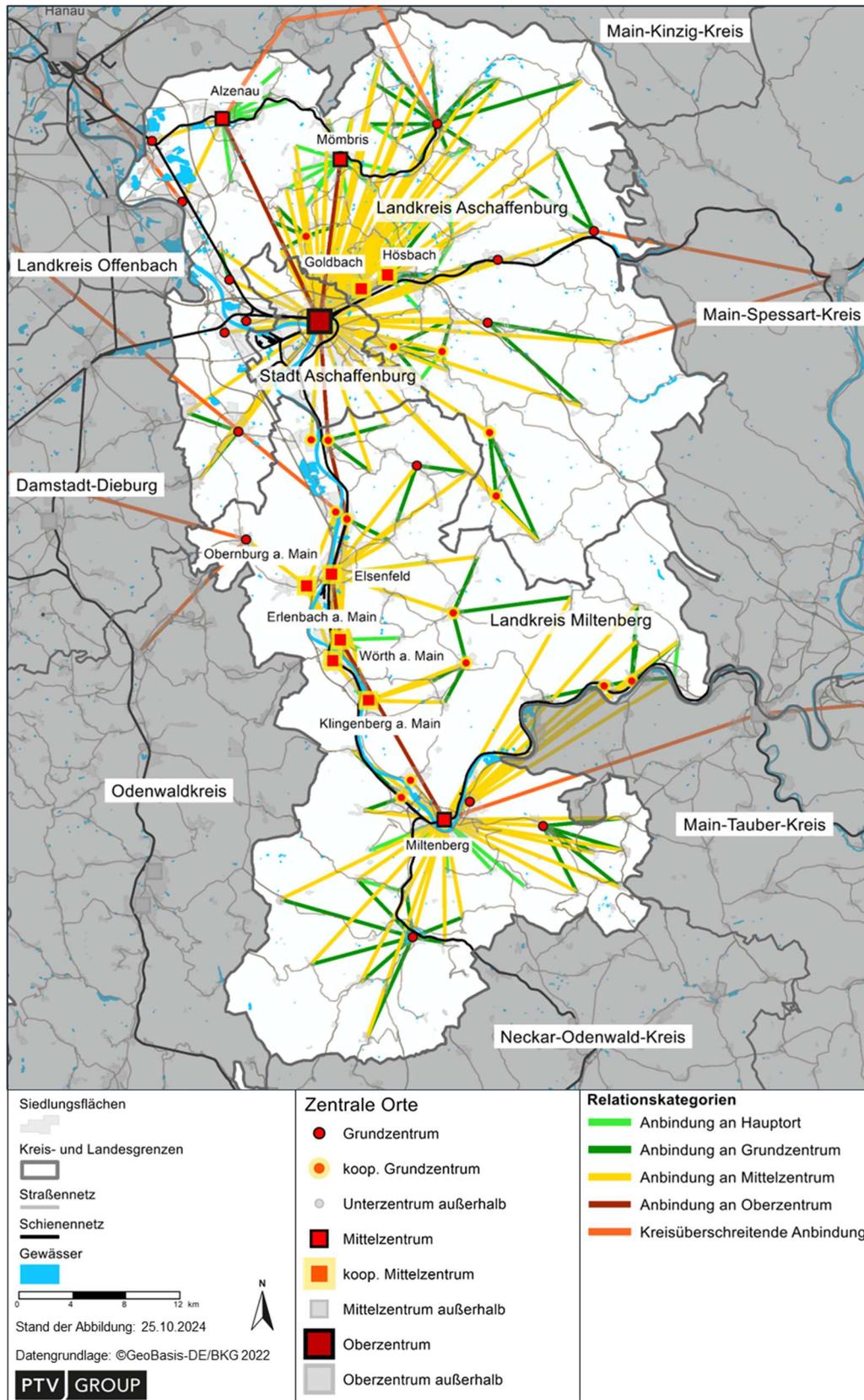
Ländlicher Raum

Die Leitlinie beschreibt für den Ländlichen Raum die Grenzwerte anhand von Einwohnergrößen von Siedlungsgebieten und Verkehrszeiten. So sind zur Hauptverkehrszeit bei Siedlungsgebieten von über 3.000 Einwohnenden sieben bis acht Fahrtenpaare vorgegeben. Die nächstniedrige Kategorie ist von 1.000 bis 3.000 Einwohnende. Hier werden noch drei bis vier Fahrtenpaare gefordert. Bis 1.000 Einwohnende werden mindestens zwei Fahrtenpaare definiert. Alle weiteren Angaben sind der Leitlinie zu entnehmen.

Die Leitlinie definiert die Mindestanzahl der Fahrtenpaare. Dabei wird nicht beschrieben, in welche Richtung die Anbindung erfolgen soll. Lediglich, dass bei Hinfahrt auch eine Rückfahrt erfolgen soll. Hier im NVP soll die Richtung der Fahrtenpaare ebenfalls definiert werden. Dabei ist die Erreichbarkeit des nächsten Zentrums die sicherzustellende Anbindung. Die nächsten Zentren sind entsprechend Kapitel 4.1 die Unter-, Mittel- und Oberzentren. Die Achsen des ÖPNV wurden anhand folgender Kriterien ausgearbeitet:

- Erreichbarkeit der nach raumordnerischer Grundlage definierten Zentren
- Pendlernachfrage
- Bestehende verkehrliche Verflechtungen durch den ÖPNV
- Größe der Siedlungsgebiete gemäß Unterscheidungen der *Bayerischen Leitlinie*

Es wurden auch Anregungen zu Verbindungen aus der Bürgerbeteiligung berücksichtigt. So wird dort unter anderem vielfach eine Verbindung zwischen Groß- und Kleinheubach gewünscht. Auf dieser Relation müsste eine Achse eingefügt werden, um diesen Anregungen zu entsprechen.



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 23: ÖPNV-Achsen in der Region Bayerischer Untermain

Mit dieser Vorgehensweise ergeben sich nun überprüfbare Verbindungen entlang der definierten Achsen. Dabei wird die Größe der jeweiligen Orte gemäß den Kategorien aus der Leitlinie berücksichtigt. Das sind Siedlungen bis 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, über 3.000 Einwohnerinnen und Einwohner und Siedlungen mit einer Einwohnergröße zwischen 1.000 und 3.000. In folgenden Tabellen sind die Relationen aufgeführt, in denen in Abhängigkeit der Verkehrszeit und der Einwohnergröße des Siedlungsbereichs die Anzahl fehlender Fahrten aufgelistet ist, welche es braucht, um den Grenzwert aus der Leitlinie zu erreichen. Je Werktag, Samstag und Sonn- und Feiertag werden unterschiedliche Tabellen dargestellt. Wichtig hierbei ist zu erläutern, dass eine fehlende Verbindung nicht automatisch eine fehlende Linienfahrt des ÖPNV ist. Häufig deckt eine Fahrt mehrere Verbindungen ab, da die ÖPNV-Fahrten zumeist von Teilorten zu Unterezentren und dann weiter zu Mittel- oder Oberzentren verkehren. Dieser Effekt ist in Kapitel 8.4 bei den Prüfaufträgen berücksichtigt.

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
Schöllkrippen – Wiesen	Aschaffenburg	Hin: SVZ Rück: HVZ, SVZ	1 1,1
Mömbris – Großhemsbach	Aschaffenburg	Hin: HZV Rück: HVZ, NVZ	1 1,1
Aschaffenburg – Großhemsbach	Aschaffenburg	Hin: HVZ, NVZ Rück: HVZ	1,1 1
Mömbris – Daxberg	Aschaffenburg	Hin: HVZ	1
Aschaffenburg – Soden	Miltenberg	Hin: SVZ	1
Sulzbach – Soden	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Sulzbach – Niedernberg	Miltenberg	Hin: HVZ, SVZ Rück: HVZ	1,1 5
Waldaschaff – Rothenbuch	Aschaffenburg	Rück: HVZ	2
Waldaschaff – Weibersbrunn	Aschaffenburg	Rück: HVZ	2
Eschau – Mönchberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Stadtprozelten – Altenbuch	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Faulbach – Faulbach Breitenbrunn	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Kleinwallstadt – Wörth	Miltenberg	Hin: HVZ Rück: HVZ	3 1
Elsfeld – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ	1
Obernburg – Klingenberg	Miltenberg	Hin: HVZ, SVZ	1,1
Erlenbach – Wörth	Miltenberg	Hin: HVZ	2
Erlenbach – Klingenberg	Miltenberg	Hin: HVZ, SVZ	1,1
Wörth – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ	1
Klingenberg – Trennfurt	Miltenberg	Hin: SVZ	1

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
		Rück: HVZ, SVZ	1,1
Kleinheubach – Großheubach	Miltenberg	Hin: HVZ, NVZ, SVZ Rück: HVZ, NVZ, SVZ	7,3,1 7,3,1
Miltenberg – Mainbullau	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Miltenberg – Weckbach	Miltenberg	Hin: HVZ	1
Miltenberg – Kirchzell	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: HVZ, SVZ	1 1,1
Miltenberg – Preunschen	Miltenberg	Hin: NVZ	1
Miltenberg – Amorbach	Miltenberg	Hin: HVZ	4
Miltenberg – Schneeberg	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Miltenberg – Monbrunn	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Miltenberg – Wenschkendorf	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Miltenberg – Schippach	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Miltenberg – Pfohlbach	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Miltenberg – Riedern	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Eichenbühl – Pfohlbach	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Eichenbühl – Riedern	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Weilbach – Weckbach	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Amorbach – Weckbach	Miltenberg	Rück: HVZ	1
Amorbach – Kirchzell	Miltenberg	Hin: SVZ	1
Amorbach – Schneeberg	Miltenberg	Rück: SVZ	1

Tabelle 21: Schwachstellenanalyse Werktag

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
Schöllkrippen – Wiesen	Aschaffenburg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Aschaffenburg – Wiesen	Aschaffenburg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Schöllkrippen – Geiselbach	Aschaffenburg	Hin: SVZ	1
Schöllkrippen – Unterschur	Aschaffenburg	Hin: SVZ	1
Unterschur – Oberschur	Aschaffenburg	Rück: SVZ	1
Aschaffenburg – Unterschur	Aschaffenburg	Hin: SVZ	1
Sommerkahl – Vormwald	Aschaffenburg	Hin: NVZ	1
Mömbris – Daxberg	Aschaffenburg	Hin: NVZ	1

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
		Rück: NVZ	1
Mömbriß – Großhemsbach	Aschaffenburg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Aschaffenburg – Großhemsbach	Aschaffenburg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Hösbach – Winzenhohl	Aschaffenburg	Hin: NVZ, SVZ Rück: NVZ, SVZ	2,1 2,1
Aschaffenburg – Winzenhohl	Aschaffenburg	Hin: NVZ, SVZ Rück: NVZ, SVZ	2,1 2,1
Aschaffenburg – Soden	Miltenberg	Hin: SVZ	1 – Angebotsverbesserung ist für 2025 vorgesehen
Leidersbach – Volkersbrunn	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Elsensfeld – Volkersbrunn	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Elsensfeld – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Elsensfeld – Eschau	Miltenberg	Hin: SVZ	1
Eschau – Mönchberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Klingenberg – Mönchberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Mönchberg – Röllbach	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Klingenberg – Röllbach	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Obernburg – Erlenbach	Miltenberg	Hin: NVZ, SVZ Rück: NVZ, SVZ	2,1 3,1
Obernburg – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Erlenbach – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Erlenbach – Mechenhard	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Wörth – Klingenberg	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
Klingenberg – Trennfurt	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Miltenberg – Altenbuch	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Stadtprozelten – Altenbuch	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Faulbach – Breitenbrunn	Miltenberg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Miltenberg – Großheubach	Miltenberg	Rück: SVZ	1
Großheubach – Kleinheubach	Miltenberg	Hin: NVZ, SVZ Rück: NVZ, SVZ	3,1 3,1
Miltenberg – Boxbrunn	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Miltenberg – Weckbach	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Miltenberg – Watterbach	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Miltenberg – Kirchzell	Miltenberg	Hin: NVZ, SVZ Rück: NVZ, SVZ	2,1 2,1
Miltenberg – Preunschen	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1
Miltenberg – Reichartshausen	Miltenberg	Hin: NVZ Rück: NVZ	1 1

Tabelle 22: Schwachstellenanalyse Samstag

Relation	Landkreis	Verkehrszeit der fehlenden Verbindung	Anzahl fehlende Verbindungen
Hösbach – Hösbach Winzenhohl	Aschaffenburg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1
Aschaffenburg – Hösbach Winzenhohl	Aschaffenburg	Hin: SVZ Rück: SVZ	1 1

Tabelle 23: Schwachstellenanalyse Sonntag

Die Ergebnisse der Auswertung der Fahrtenhäufigkeit zeigen, dass gerade an Werktagen und am Samstag auf einigen Relationen der Grenzwert im Bestand zu bestimmten Verkehrszeiten unterschritten wird. An Werktagen wird hin und wieder in der Hauptverkehrszeit der Grenzwert unterschritten, an Samstagen sind hingegen vor allem die Schwachverkehrszeiten betroffen. Insgesamt fällt auf, dass zumeist eine Fahrt oder eine Hin- und Rückfahrt fehlt. In den seltensten Fällen fehlen mehrere Verbindungen. Am deutlichsten sind

die Unterschreitungen des Grenzwertes zwischen Kleinheubach und Großheubach und zwischen Amorbach und Miltenberg. Zwischen Kleinheubach und Großheubach existiert heute keine ÖPNV-Verbindung. In der Bürgerbeteiligung wurde diese Verbindung durch Teile der Bevölkerung angeregt. Auf der Relation zwischen Amorbach und Miltenberg, welche vor allem durch die Schiene bedient wird, ist die Abstimmung zwischen Schiene und Bus und das aktuell unzureichende Zugangebot verantwortlich für die Unterschreitung der Grenzwerte. Der Landkreis Miltenberg ist bereits im Austausch mit dem SPNV-Aufgabenträger zur Optimierung dieser Verbindung in Form eines neuen Betriebskonzeptes, siehe Kapitel 1.8. Dadurch ist Besserung auf dieser Verbindung absehbar. Im Landkreis Aschaffenburg fallen die Unterschreitungen insgesamt etwas geringer aus. An Sonntagen unterschreiten nur zwei Relationen den Grenzwert.

Im Zuge der Bürgerbeteiligung sind Verbindungen genannt worden, welche aus Sicht der ÖPNV-Nutzenden verbessert werden sollten. Ein Beispiel hierfür ist die verbesserte Anbindung von Soden nach Aschaffenburg; hier ist ein Defizit in der Bedienung am Werktag und am Samstag festgestellt worden, wo der Grenzwert unterschritten wird. An Samstagen wurde das Angebot auf dieser Relation bereits verbessert (siehe Kapitel 4.6.1).

Da im Anforderungsprofil in Kapitel 5.2.3 festgelegt worden ist, dass mindestens der Standard des Grenzwertes aus der *Bayerischen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung* festgeschrieben werden soll, wird hierzu in Kapitel 8 ein Prüfauftrag definiert, der sich mit dem Erreichen des Grenzwertes beschäftigt.

On-Demand im ländlichen Raum

Die dargestellten Achsen orientieren sich an den Siedlungsbereichen im Verbundraum. Zusätzlich gibt es Strukturen von kleineren und zersiedelten Räumen, in denen eine ausreichende Nachfrage für tagesdurchgängige Linienverkehre nicht gegeben ist. Hier findet entweder keine Bedienung durch den ÖPNV statt, oder die Bedienung richtet sich nach dem Schülerverkehr. Gerade in solchen Räumen kann der Einsatz von On-Demand Systemen ein flächendeckendes Angebot garantieren und den ländlichen Raum stärker in das Gesamtsystem ÖPNV einbinden. Bestehende Gutachten und Planungen bescheinigen an verschiedenen Stellen am Bayerischen Untermain Potenziale für On-Demand Angebote, zum Beispiel in:

- Erlenbach/Klingenberg
- Kleinwallstadt/Großwallstadt
- Miltenberg/Kleinheubach
- Mömbris
- Sailauf/Bessenbach
- Kahl/Alzenau
- Faulbach/Altenbuch

Darüber hinaus sind weitere Einsatzgebiete von On-Demand Verkehren möglich. Der Nahverkehrsplan unterstützt den Einsatz von On-Demand Verkehren in Form einer sinnvollen Ergänzung zum bestehenden ÖPNV.

7.4 Pünktlichkeitsanalyse

Auf den ÖPNV-Achsen im Zulauf auf die Stadt Aschaffenburg kommt es insbesondere in den Hauptverkehrszeiten häufig zu Beeinträchtigungen im Busverkehr, die sich vor allem negativ auf die Pünktlichkeit auswirken. Bereits im Nahverkehrsplan 2018 wurden konkrete Problembereiche identifiziert und Maßnahmen formuliert, dazu zählen:

- die konsequente Ausweitung und Nutzung der ÖPNV-Bevorrechtigung im Stadt- und Regionalverkehr durch den flächendeckenden Einsatz des rechnergestützten Betriebsleitsystems,
- die Überprüfung, Neuplanung und Ausweisung von Busspuren und anderen infrastrukturellen Beschleunigungsmaßnahmen,
- die Überprüfung und gegebenenfalls Neuplanung von Linienführungen.

Im Rahmen der Erstellung des vorliegenden NVP wurden von den Stadtwerken Aschaffenburg gemittelte Soll- und Ist-Fahrplandaten zwischen den Haltestellen sowie von der Verkehrsgesellschaft mbH Untermain eine Liste mit wiederholt auffälligen Bereichen zur Verfügung gestellt und ausgewertet. Die Bereiche, in denen regelmäßig erhebliche Verspätungen gemeldet beziehungsweise festgestellt wurden, sind in der folgenden Abbildung und Tabelle dargestellt.

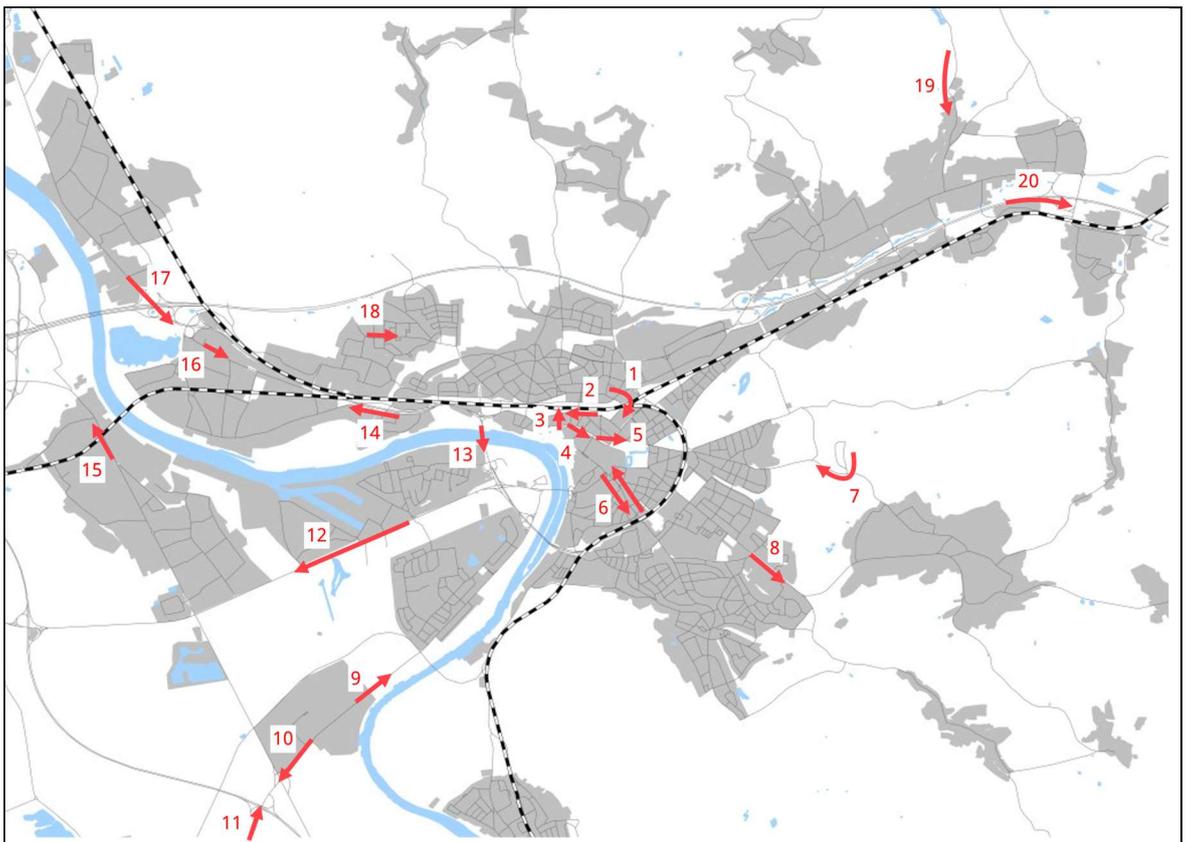


Abbildung 24: Identifizierte Bereiche mit wiederholt auftretenden Verspätungen an einem Werktag

Nr.	Buslinie	Abschnitt	Beschreibung
1	9	Dämmer Tor (Hbf) ⇌ Grauer Stein	Lange Strecke, LSA, tagesdurchgängig
2	2, 8, 9, 11	Stadtpalais ⇌ Hbf/ROB	Große Zeitverluste in der SVZ, Stau vor dem Hbf, LSA Ludwigstr./Duccastr./Parkhaus
3	14	Pompejanumstr. ⇌ Hbf/ROB	Große Zeitverluste in der SVZ
4	1, 4, 10	Hbf/ROB ⇌ Stadthalle	Lange Strecke (Umfahrung südliche Insel am ROB), 6 LSA
5	5, 7, 15, 16	Herstatturm ⇌ Platanenallee	Innenstadt, hohe Zahl Einsteiger
6	1, 4 62	Südbahnhof ⇌ Lamprechtstr. Wasserwirtschaftsamt ⇌ Ringstr.	Tempo 30, LSA Sulzbach – Aschaffenburg: LSA /hohes Verkehrsaufkommen, 07:00 Uhr - 08:00 Uhr
7	12, 16	Klinikum ⇌ Kippenburg	Tagesdurchgängig Verspätungen
8	10	Josef-Dinges-Str. ⇌ Kulmbacher Str.	Tagesdurchgängig Verspätungen
9	53/54	Wailandstr. ⇌ Nilkheim	Großostheim – Aschaffenburg LSA Wailand/hohes Verkehrsaufkommen, 06:40 Uhr - 07:55 Uhr
10	53/54	Kreuzung AB16 ⇌ Nilkheim	Aschaffenburg – Großostheim: LSA Wailand/hohes Verkehrsaufkommen, 14:45 Uhr - 17:00 Uhr
11	53/54	Großostheim ⇌ B469	St 3115: Rückstau Abfahrt B 469, 06:50 Uhr - 07:55 Uhr
12	3	Schönbusch ⇌ Waldfriedhof	Große Zeitverluste 13:00 – 17:00 Uhr
13	50	Ebertbrücke	B 8 Kleinostheim – Aschaffenburg: Rückstau Abfahrt/LSA 07:00 Uhr - 08:10 Uhr
14	14	Horchstr. ⇌ Bauhof	Tagesdurchgängig Verspätungen
15	3	Papierfabrik ⇌ Carl-Wirth-Str	Bahnübergang
16	14	Am Glockenturm ⇌ Goethestr.	Hoher Zeitverlust
17	50	Mainaschaff ⇌ Kleinostheim	B 8 Kleinostheim – Aschaffenburg: Rückstau Ausfahrt / KVP, 07:00 Uhr - 08:00 Uhr bzw. 16:00 Uhr - 17:30 Uhr
18	11	Handwerkskammer ⇌ Gaußweg	Vormittags und abends
19	21	Wenighösbach Münchhof ⇌ Schöllkrippener Str.	Hoher Zeitverlust
20	42	Goldbach ⇌ Hösbach	A3 Aschaffenburg – Würzburg: Rückstau LSA, Hösbach, Bhf 16:00 - 17:30 Uhr
-	62	Mainbrücke Obernburg	Hohes Verkehrsaufkommen, 14:45 Uhr - 17:30 Uhr

Tabelle 24: Identifizierte Bereiche mit wiederholt auftretenden Verspätungen an einem Werktag

Es gibt eine Vielzahl von Gründen, die zu Verspätungen im Buslinienverkehr führen können. Dazu zählen beispielsweise:

Verkehrsbedingt

- Staus: Besonders in Verkehrsspitzenzeiten oder bei Baustellen.
- Unfälle: Sperrungen oder Verzögerungen auf der Strecke.
- Verkehrsampeln: Lange Schaltphasen oder fehlende ÖPNV-Bevorrechtigung.
- Parkende Fahrzeuge: Blockierung von Haltestellen oder Fahrspuren.

Betrieblich

- Fahrgastwechsel: Verzögerungen durch hohe Passagierzahlen an Haltestellen oder längeres Einsteigen bei Fahrgästen mit zusätzlichen Gepäckstücken oder Kinderwagen.
- Fahrkartenverkauf: Zeitaufwändige Transaktionen beim Fahrer.
- Fahrzeugprobleme: Technische Defekte oder Pannen.
- Personalengpässe: Verspätungen bei Fahrerwechseln oder kurzfristige Ausfälle.

Infrastrukturell

- Baustellen: Umleitungen oder Verengungen von Fahrspuren.
- Fehlende Busspuren: Keine Möglichkeit, den allgemeinen Verkehr zu umgehen.
- Ungünstige Linienführung: Umwege oder Engstellen auf der Route.

Wetterbedingt oder unvorhergesehene Ereignisse

- Schlechtes Wetter: Glätte, Schnee, Regen oder Nebel, die die Fahrgeschwindigkeit reduzieren.
- Demonstrationen oder Veranstaltungen: Straßensperrungen oder Umleitungen.
- Naturereignisse: Überschwemmungen, Sturm oder herabfallende Äste.

Eine Kombination aus verschiedenen Faktoren verstärkt die Problematik oft zusätzlich. Effiziente Planung und technische Systeme wie ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) können helfen, Verspätungen zu reduzieren.

Die dargestellten Angaben können nur als Anhaltspunkte dienen, da die Verspätungen teilweise bereits in den Fahrplänen berücksichtigt sind beziehungsweise die Fahrzeiten für die Darstellung im Fahrplan gerundet werden. Für eine tiefere Analyse und Maßnahmendefinition bedarf es einer detaillierten Analyse und Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern (siehe Prüfauftrag Kapitel 8.7 und 8.8).

7.5 Schulzeitenstaffelung

Grundsätzlich handelt es sich bei der Bedienung der Schülernachfrage im ÖPNV um komplexe Angebote, die jeweils mehrere Interessen und Randbedingungen berücksichtigen müssen und ständiger Anpassungen bedürfen. Für den vorliegenden Nahverkehrsplan wurden die bestehenden Angebote und Strukturen exemplarisch hinsichtlich möglicher Optimierungen durch eine Anpassung der Schulanfangs- und -endzeiten (Schulzeitstaffelung) untersucht. Hierzu lagen Daten der Schülerinnen und Schüler aus den Landkreisen mit

Schul- und Wohnort vor, die ein Gymnasium oder eine Realschule besuchen und eine Fahrkarte im Rahmen der bayerischen Regelung zur Kostenfreiheit des Schulwegs erhalten, siehe hierzu auch Kapitel 4.3. Diese Daten sind für eine grundsätzliche Analyse geeignet, da Schülerinnen und Schüler anderer Schularten entweder selten den ÖPNV nutzen, wie zum Beispiel Grundschülerinnen und Grundschüler, oder besondere Anforderungen haben, wie beispielsweise Förderschülerinnen und Förderschüler oder Berufsschülerinnen und Berufsschüler.

Die Analysen haben gezeigt, dass an vielen Schulstandorten Einrichtungen wie Sporthallen, Schwimmbäder oder Sportplätze von mehreren Schulen gemeinsam genutzt werden. Dadurch sind unterschiedliche Schulanfangszeiten auch innerhalb eines Zeitrasters an einem Standort nicht möglich. Grundsätzlich wurde festgestellt, dass es bereits heute überwiegend gestaffelte Schulanfangszeiten in den Landkreisen gibt, so dass einzelne Busfahrten die Schülerinnen und Schüler eines Korridors zu unterschiedlichen Schulen befördern können. Bei den Rückfahrten am Mittag beziehungsweise Nachmittag kann dieses Prinzip nicht in gleicher Weise angewendet werden, sondern es werden jeweils individuelle Verbindungen angeboten. Damit wird deutlich, dass eine Schulzeitstaffelung am Bayerischen Untermain bereits teilweise gelebt wird. Dennoch ist es aufgrund der sich ständig ändernden Randbedingungen notwendig, das Fahrtenangebot für Schülerinnen und Schüler kontinuierlich auf Optimierungsmöglichkeiten hin zu überprüfen. Die Relevanz dieses Themenkomplexes wird auch durch die Vielzahl der Hinweise zu diesem Thema im Rahmen der Bürgerbeteiligung deutlich und betrifft nicht nur das Fahrtenangebot hinsichtlich Abfahrts- und Ankunftszeiten, Linienführung und Umsteigeerfordernissen, sondern auch Themen wie die Kapazität der eingesetzten Busse (genannt wurden Buslinie 13, 42, 55, 61, siehe hierzu auch Kapitel 6.5.7), Pünktlichkeit und das Bedienen der Rückfahrten auch nach der sechsten Stunde (beispielsweise JEG Elsenfeld). Aufgrund der Bedeutung des Schülerverkehrs innerhalb des ÖPNV ist diese Thematik auch bei den Themen Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten (Kapitel 4.6) oder auch beim Prüfauftrag zur Neuordnung der Linienbündelung (Kapitel 8.6) von Bedeutung.

8 Prüfaufträge

Prüfaufträge sind als Folgeaufträge aus festgestellten Schwachstellen im NVP zu verstehen. Im Nachgang soll geprüft werden, in welcher Weise und in welchem Umfang die Schwachstellen behoben werden können. Dabei gilt es mehrere Belange abzuwägen. Der Nutzen und die Kosten einer Maßnahme zur Behebung einer Schwachstelle sollten in einem vertretbaren Rahmen gestaltet sein. Daher stehen Mehraufwand in betrieblichen Abläufen, Investitionen, laufende Mehrkosten und Weiteres der Wirkung der Maßnahme gegenüber. Dadurch wird ein sinnvoller und zweckgebender Einsatz von Mitteln aus öffentlicher und unternehmerischer Hand sichergestellt. Die folgenden Prüfaufträge werden jeweils soweit möglich in ihrer Wirkung und Aufwand beschrieben:

8.1 Bilanzierung des Nahverkehrsplans 2018

Die im Kapitel der Bilanzierung festgestellten Prüfaufträge und Maßnahmen, welche im letzten NVP erstellt, aber nicht umgesetzt worden sind, wurden in Tabelle 10 aufgelistet. Es wird angestrebt die gelisteten Maßnahmen und Prüfaufträge im Gültigkeitszeitraum dieses NVP umzusetzen. Teilweise sind die dort beschriebenen Maßnahmen auch in der Bürgerbeteiligung häufiger genannt worden, das sind unter anderem die Fahrzeit aus Alzenau nach Aschaffenburg und einer damit verbundenen Expressbuslinie. Auch die Fahrradmitnahme wurde dort häufiger gewünscht. Bei Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen sind Fahrgastgewinne zu erwarten.

8.2 Behebung der festgestellten Erschließungsdefizite

In Kapitel 7.1 ist die Erschließungswirkung des ÖPNV unter den definierten Anforderungen aus Tabelle 17 untersucht worden. In Tabelle 20 sind die Ergebnisse der Analyse zusammenfassend dargestellt. Auch wird in dem Kapitel jeweils ein Vorschlag zum Prüfen des jeweiligen Defizites beschrieben. Es ist zu prüfen, in welcher Weise ein festgestelltes Defizit in der Erschließung behoben werden kann; es existiert eine Vielzahl an Hebeln, um dies zu erreichen. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt:

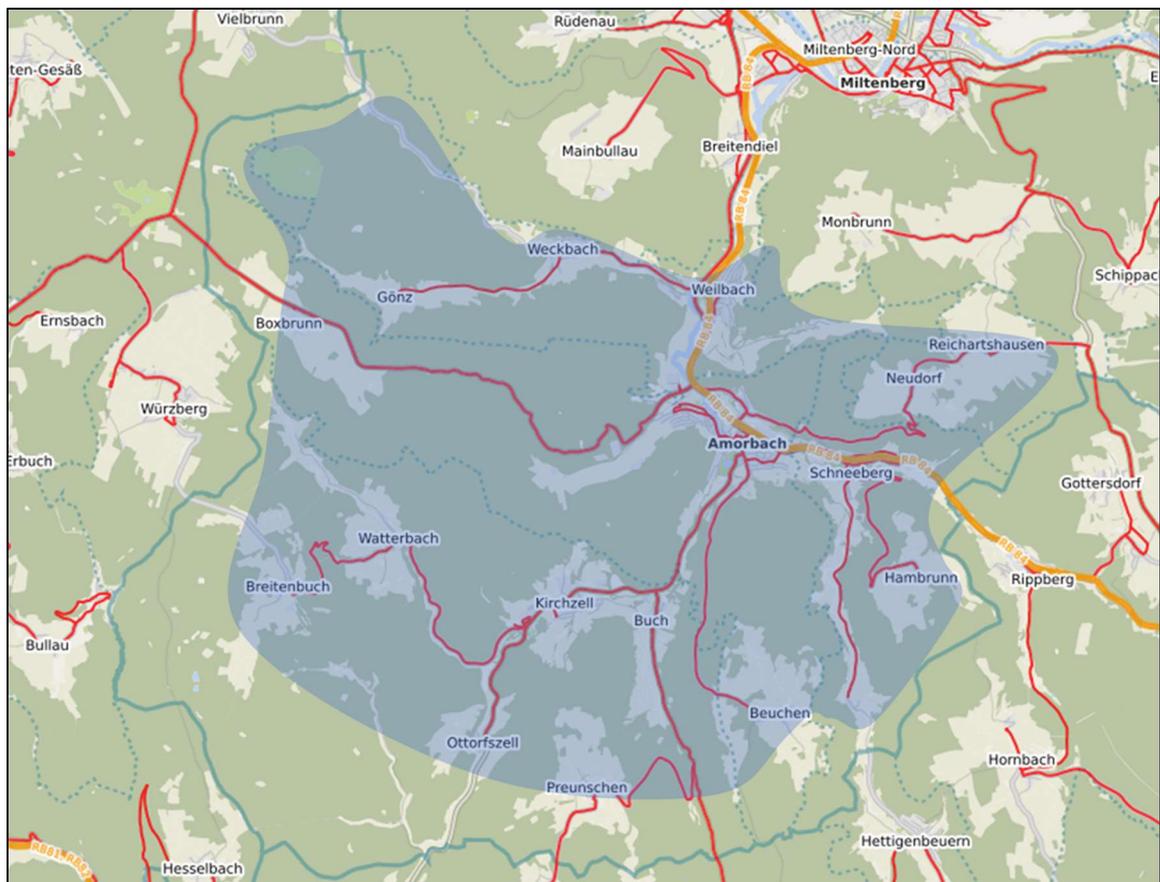
- Prüfen von der Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen auf der bestehenden Linienführung.
- Prüfen von einer neuen Linienführung.
- Prüfen von Angeboten zur Bewältigung der „letzten Meile“ zum Beispiel durch Errichtung von sicheren und hochwertigen Radabstellanlagen oder Integrierung von weiteren Verkehrsträgern in Form von Mobilitätsstationen.

Bei der Behebung der Defizite sind wirtschaftliche und betriebliche Interessen sowie auch Belange der Erreichbarkeit, Direktheit von Linien und zügigen Fahrzeiten abzuwägen. Durch einen hohen Erschließungsgrad wird der Zugang zum ÖPNV für mehr potenzielle Kundinnen und Kunden ermöglicht, was sich positiv auf Fahrgastzahlen auswirken kann.

8.3 Behebung der festgestellten Erreichbarkeitsdefizite

In der Schwachstellenanalyse in Kapitel 7.2 sind Beförderungszeiten und Umsteigehäufigkeiten zu wichtigen Zielen in der Stadt Aschaffenburg und zu wichtigen Mittel- und Unterzentren in den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg nach den Anforderungen aus Tabelle 18 untersucht worden. Detaillierte Auswertungen der Analysen in den Landkreisen befinden sich unter 7.2. In der Analyse sind einige Stellen festgestellt worden, in denen die Beförderungszeiten überschritten werden. Diese sind aber zusätzlich im Rahmen der Grenzwerte aus der *Bayerischen Leitlinie* untersucht worden, welche einen leicht geringeren Standard für die Erreichbarkeit definieren als dieser NVP. Die *Bayerische Leitlinie* definiert eine maximale Beförderungszeit von 90 Minuten zu Ober- und Mittelzentren als Grenzwert. Unter diesen Umständen können längere Beförderungszeiten als akzeptabel bewertet werden.

Im Nahbereich von Amorbach ist bezüglich der Erreichbarkeit ein Defizit festgestellt worden, sodass eine Verbesserung der Situation geprüft werden muss. Im beschriebenen Bereich ist perspektivisch ein On-Demand-Angebot angedacht, welches das Linienbusangebot ergänzen soll. Das Bediengebiet des geplanten On-Demand-Angebots ist in Abbildung 25 dargestellt.



Quelle: AMINA Vorhabensbeschreibung On-Demand Amorbach

Abbildung 25: Bediengebiet On-Demand-Verkehr im Bereich Amorbach

Im Detail soll der On-Demand-Verkehr die letzte Meile bedienen und es ermöglichen, Fahrgäste aus dem gekennzeichneten Raum mit sehr disperser Siedlungsstruktur bedarfsgerecht vor allem an die

Schienenpunkte in Weilbach, Schneeberg und Amorbach zu bringen. Gerade Amorbach erfüllt hier als Untertzentrum eine wichtige Funktion in der Region, indem es die Versorgung mit täglich benötigten Gütern sicherstellt.

Zusätzlich verfügt die Region über eine verstärkte Nachfrage im Tourismusverkehr aufgrund der attraktiven Wanderwege und Naturlandschaften im Umland. Hier besteht weiteres Fahrgastpotenzial. Denkbar ist auch der Einsatz des On-Demand-Angebots zunächst nur im Testbetrieb, um ein Urteil zur Leistungsfähigkeit und Nachfrage treffen zu können. Wichtig hierbei ist darauf hinzuweisen, dass ein Testbetrieb für eine ausreichende Zeit angeboten werden muss, um deren Wirkung erfassen zu können. Umfassende Planungen hierzu liegen bei der AMINA vor. Aus verkehrlicher Sicht wird mindestens eine zweijährige Testphase empfohlen. Am 31.12.2026 läuft die Genehmigung des aktuell gemeinwirtschaftlich betriebenen Linienbündels Regiobus Amorbach aus. Stellt sich der Testbetrieb als zukunftsfähig heraus, ist es denkbar, dass ein On-Demand-Angebot ausgeweitet und den Linienverkehr perspektivisch ersetzen kann.

8.4 Erreichung der Grenzwerte in der Bedienungshäufigkeit

In Tabelle 21, Tabelle 22 und Tabelle 23 befinden sich die Ergebnisse der Analyse der Bedienungshäufigkeit am Bayerischen Untermain unter Prämisse der Einhaltung des Grenzwertes aus der *Bayerischen Leitlinie*. Es soll geprüft werden, ob die festgestellten Defizite durch Bestellung von Zusatzfahrten behoben werden können. Überschlägig würden pro Jahr für zusätzliche Fahrten circa 600.000 € an laufenden Kosten anfallen. Davon entfallen circa 20.000 € auf das Gebiet der Stadt Aschaffenburg, 130.000 € auf den Landkreis Aschaffenburg und 440.000 € auf den Landkreis Miltenberg. Es bietet sich an bei Neuausschreibung von Linienbündeln die zusätzlichen Fahrten auszuschreiben, daher sollte sich die Ausbaustrategie an den Genehmigungsdauern von Linienbündeln ausrichten.

Mit den Grenz- und Richtwerten beschreibt die *Bayerische Leitlinie* den Handlungsspielraum einer angemessenen Verkehrsbedienung in Abhängigkeit von Nutzungs- und Einwohnerdichten (siehe Kapitel 5.2.3). Es gibt neben den Verbindungen, auf denen der Grenzwert nicht eingehalten ist, Verbindungen, auf denen der Grenzwert überschritten wird, der Richtwert erreicht wird oder der Richtwert gar überschritten wird. Es wird angestrebt das bestehende Fahrtenangebot aufrecht zu erhalten. Auf Relationen, wo der Grenzwert überschritten und der Richtwert erreicht oder überschritten wird, kann geprüft werden, inwieweit in Tagesrandlagen eine fehlende Nachfrage Einsparungen im Fahrtenangebot zulassen kann. Somit könnten die Mehrkosten teilweise durch Kosteneinsparungen querfinanziert werden.

8.5 Neuordnung des Stadtbusnetzes Aschaffenburg

Eine Anregung wurde in der Bürgerbeteiligung häufig zum Stadtbusnetz Aschaffenburg genannt. Dadurch, dass das Stadtbusnetz radial aufgebaut ist, gibt es wenig umsteigefreie Beziehungen innerhalb des Stadtgebietes, wenn Start oder Ziel einer Reise nicht in der Nähe des ROBs liegt. Eine Analyse der Umsteigehäufigkeit in der Stadt Aschaffenburg ist exemplarisch zur Haltestelle Stadthalle in Abbildung 21 durchgeführt worden. Sie zeigt, dass gerade umsteigefreie Fahrtmöglichkeiten aus dem Westen, Norden und Osten in die Innenstadt wenig vorhanden sind, sondern in diesem Falle über den ROB umgestiegen werden muss, oder die letzte Meile des Weges zu Fuß zurückgelegt werden muss. Die Umsteigehäufigkeit zu Zielen ist ein

wesentliches Qualitätsindiz des ÖPNV, da zusätzliche Umstiege ein enormes Zugangshemmnis für den ÖPNV bedeutet.

Da die Stadtbusse in der Regel am ROB starten beziehungsweise enden, sind tangentielle Verbindungen ohne Umsteigevorgang normalerweise nicht möglich. Bei der Einrichtung von Durchmesserlinien, welche am ROB halten, aber einen weiteren Linienast befahren, würden mehr umsteigefreie Beziehungen möglich gemacht werden. Vor- und Nachteile der beiden Systeme müssen diskutiert und abgewogen werden. Sowohl der Nutzen für die Fahrgäste als auch der wirtschaftliche und betriebliche Aufwand der Verkehrsbetriebe sind von Priorität.

Vorteile einer Neuordnung des Stadtbusnetzes sind:

- Verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt, vor allem aus dem nördlichen Stadtgebiet.
- Betriebliche Verbesserungen im Ablauf.
- Entlastung der Infrastruktur um den ROB herum.

Dahingegen bringt das bestehende System Vorteile mit sich: Dadurch, dass keine Durchmesserlinien verkehren und so die Linienlängen begrenzt werden, ist das System resilienter gegenüber Verspätungen. Auch können Anschlüsse einfach geplant und bewältigt werden.

8.6 Überprüfung der Linienbündel

In Kapitel 2.3 ist die bestehende Linienbündelung am Bayerischen Untermain beschrieben worden. Es ist festgestellt worden, dass 19 Linienbündel eine hohe Anzahl für den vorhandenen Raum darstellen. Langfristig gilt es zu prüfen, ob die Anzahl der Linienbündel angepasst und verkleinert werden kann. Dadurch wird eine Optimierung und somit Kosteneinsparungen bei den Verkehrsunternehmen und Angebotsverbesserungen für die Fahrgäste erhofft.

Beispiel Angebotsverbesserung durch verkehrliche Synergien: In der Bürgerbeteiligung ist durch viele Menschen Unmut und Unverständnis zum Beispiel zu Parallelfahrten in Hösbach und Goldbach nach Aschaffenburg geäußert worden. Hier verkehren häufig Regionalbusse aus unterschiedlichen Bündeln zu ähnlichen Zeiten. Durch die Neuordnung der Linienbündel würde hier eine betriebliche Abstimmung das Angebot verbessern. Auf der anderen Seite können betriebliche Abläufe wie Fahrzeug- oder Personaleinsatz, Umlaufplanung, betriebliche Verknüpfungen und verkehrliche Verflechtungen besser durchgeführt werden. Der Stadtverkehr Aschaffenburg soll weiterhin innerhalb eines Bündels bestehen bleiben, da ein in sich stimmiges Netz mit starken Verflechtungen untereinander vorherrschen.

8.7 Beschleunigung im Linienbusverkehr

Es soll ein Maßnahmenkonzept zur Beschleunigung des Busverkehrs im Stadt- und Regionalbusverkehr erarbeitet werden. Neben der Erfassung und Auswertung von ITCS-Daten ist es entscheidend die Erfahrungen von Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträgern einzubeziehen. Auch wenn der Optimierung und dem Ausbau der LSA-Steuerung bei der Entwicklung von Maßnahmen ein hoher Stellenwert zukommt (siehe auch Kapitel 8.11), wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass dieser Ansatzpunkt nur ein

Baustein zur Beschleunigung im ÖPNV sein kann. Darüber hinaus sind weitere verkehrslenkende Maßnahmen ernsthaft einzubeziehen und weiter zu verfolgen. Mögliche Ansätze können beispielsweise sein: die Anpassung von IV-Rahmenbedingungen, Rad- und Fußverkehrsführungen, die Gestaltung von Haltestellenanlagen, die Ausweisung zusätzlicher Busspuren oder andere infrastrukturelle Beschleunigungsmaßnahmen sowie die Prüfung alternativer Linienführungen.

8.8 LSA-Beeinflussung

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans sind alle Busse der Stadtwerke Aschaffenburg mit einer Technik zur Ansteuerung von Lichtsignalanlagen ausgestattet und nutzen diese im Stadtgebiet. Entsprechend den Vorgaben für die Ausstattung der Fahrzeuge in Kapitel 6.4 sollen zukünftig auch Regionalbuslinien über diese Technik verfügen, wenn sie auf Linien in der Stadt Aschaffenburg eingesetzt werden, um die Pünktlichkeit zu erhöhen und die Integration in das ÖPNV-Angebot in der Stadt zu gewährleisten. Vor dem Einsatz dieser Systeme zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ist jedoch in einem gesonderten Gutachten zu prüfen, ob die Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte im Stadtgebiet von Aschaffenburg jeweils ausreicht, um neben den vielfältigen weiteren Anforderungen (Belange von Fußgehenden, Radfahrenden und Pkw-Ströme) die Ansteuerung durch weitere Busse zu ermöglichen. Bei negativem Prüfergebnis sollte aus Kostengründen auf die Ausstattung der Regionalbusse mit Beschleunigungstechnik verzichtet werden. Bei dem Einsatz und der Auswahl der Technik zur LSA-Beeinflussung sind eingesetzte Systeme benachbarter Aufgabenträger ebenfalls zu prüfen. Wenn dieselben Systeme genutzt werden, bietet dies den Vorteil, dass ebenfalls kreisüberschreitende Verkehre von der LSA-Beeinflussung profitieren.

8.9 Pflege des Haltestellenkatasters

Im Zuge der Fortschreibung des NVP wurden Ausstattungsmerkmale von Haltestellen in den Landkreisen und der Stadt Aschaffenburg definiert. Diese Ausstattungsmerkmale definieren nicht nur die Einrichtung von Komfortmerkmalen, sondern auch wesentliche Aspekte der Barrierefreiheit. Mit dem Umbau der Haltestellen wird auch auf die zunehmende Alterung der Bevölkerung eingegangen und es werden Barrieren abgebaut.

Darüber hinaus wurden alle Haltestellen auf Grundlage der Einsteigerzahlen in vier Klassen eingeteilt. Die Klassifizierung der Haltestellen legt die herzustellenden Ausstattungsmerkmale jeder einzelnen Haltestelle im Landkreis fest.

Die Umsetzung erfolgt idealerweise prioritär für alle Haltestellen gemäß der Klassifizierung oder bei der Umgestaltung von Straßen. Die Zielsetzung ist:

- Vollständige Barrierefreiheit
- Einheitliches Erscheinungsbild, Komfort und Sauberkeit
- Informationsvermittlung
- Resistenz gegen Vandalismus

- Modulares, wirtschaftliches Haltestellensystem
- Zeitsparende, leichte Handhabung (rascher und einfacher Austausch von Elementen, Fahrgastinformationsmedien etc.)
- Ausreichendes Platzangebot zur Anbringung aller erforderlicher Fahrgastinformationsmedien
- An wichtigen Bushaltestellen oder wenn Anschluss an die Schiene besteht, sind Radabstellanlagen zu prüfen

Bei der Umsetzung soll dem zwei Sinne Prinzip gefolgt werden, also der Informationsvermittlung über mindestens zwei der drei Sinne (Hören, Sehen, Tasten).

Eine Priorisierung des Haltestellenausbaus soll mit den Gemeinden nach Beschluss des NVP erarbeitet werden. Dabei wird eine Strategie der Baulastträger zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit am Bayerischen Untermain beschrieben; dies wird in Form eines Haltestellenkatasters durchgeführt. Im REMOSI-Gutachten werden Mobilitätsknoten und Ankerpunkte beschrieben, welche im Einklang mit dem Hauptbuslinienkonzept den ÖPNV stärken sollen. Diese Planungen sind bei der Priorisierung der Haltestellen zu berücksichtigen.

Die BEG verfügt über ein bayernweites Haltestellenkataster mit eigens erhobenen Haltestellenmerkmalen. Im Rahmen eines Datenpflegevertrages können Datengrundlagen daraus übernommen werden und mit Erkenntnissen aus zum Beispiel der Haltestellenkategorisierung verglichen werden. Einen solchen Vertrag hat die AMINA bereits mit der BEG abgeschlossen.

Die AMINA übernimmt hier die koordinierende Rolle, ist aber nicht Straßenbaulastträger. Der Stand der Umsetzung wird zwischen AMINA, den Aufgabenträgern und den Gemeinden regelmäßig evaluiert. Durch ein koordiniertes Vorgehen kann die durch den NVP vorgelegte Strategie umgesetzt und die Umsetzung kontrolliert werden. Zudem können Mittel zielgerichteter dort eingesetzt werden, wo sie sinnvoll sind.

8.10 Umsetzung vom SaubFahrzeugBeschG

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Bussen im ÖPNV vorgegeben. Die Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021 und verpflichten die kommunalen Aufgabenträger zur schrittweisen Umsetzung der Antriebswende. Dadurch soll auch der ÖPNV einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors zur Erreichung der europäischen und deutschen Emissions-Einsparziele sowie der des Freistaat Bayerns leisten.

Die Antriebswende im Busverkehr geht für die Aufgabenträger sowohl mit organisatorischen Herausforderungen (Planung und Umrüstung von Betriebshöfen, Umplanung von Fahrzeugumläufen entsprechend den Ladezyklen, Beschaffung der Fahrzeuge und Aufbau von Ladeinfrastrukturen, ...) als auch mit finanziellen Belastungen (höhere Anschaffungskosten der Fahrzeuge, Kosten durch Umbau der Betriebshöfe, Ladeinfrastruktur und ggf. Fahrzeugmehrbedarf durch Ladepausen) einher.

Entsprechend soll bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen am Bayerischen Untermain geprüft werden, welche Vorgaben bezüglich der Antriebstechnologie gemacht werden können und welche Auswirkungen diese auf die zu erwarteten Kosten der Verkehrserbringung haben werden. Dabei streben die

Aufgabenträger der Stadt Aschaffenburg, des Landkreises Aschaffenburg und des Landkreises Miltenberg eine gewisse Einheitlichkeit der eingesetzten Antriebstechnologien (elektrisch, Wasserstoffbetrieben, Biogase/-Diesel) zur Herstellung von Synergien an.

Sofern die vollständige Einhaltung der Quoten des SaubFahrzeugBeschG technisch nicht machbar oder mit unwirtschaftlich hohem Eigenmitteleinsatz der Aufgabenträger verbunden ist, so dass die Finanzierung des Verkehrsangebots insgesamt gefährdet wäre, kann der Aufgabenträger im Einzelfall von den Gesetzesvorgaben abweichende Entscheidungen treffen. Vorrangig muss die Finanzierbarkeit des Gesamtangebots gewährleistet sein.

Der Freistaat Bayern hat zusammen mit einem Großteil der Bundesländer eine Branchenvereinbarung zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG im Busbereich abgeschlossen. Dies ermöglicht eine flexiblere Handhabung der Mindestziele, da die teilnehmenden Länder ein gemeinsames Mindestziel formulieren, das insgesamt eingehalten werden muss.

8.11 Fahrradmitnahme

Eine Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV besitzt nicht nur im Freizeitverkehr Vorteile. Ein weiterer Vorteil ist die Stärkung von intermodalen Wegen, damit geht ebenfalls die Stärkung des Umweltverbundes einher. Die großen Entfernungen werden mittels des ÖPNV zurückgelegt und die sogenannten „Letzte Meile“-Verkehre werden durch das Fahrrad bewältigt. Aktuell gibt es Regelungen für die Mitnahme von Fahrrädern im SPNV, die in den VAB-Beförderungsbestimmungen festgeschrieben sind. Einheitliche Regelungen für die Mitnahme in Bussen existieren aktuell nicht. Doch auch die Mitnahme in Bussen ist ein wesentlicher Bestandteil für die Attraktivierung intermodaler Mobilität. Daher soll geprüft werden, ob eine verbundweite einheitliche Regelung zur Mitnahme des Fahrrads eingerichtet werden kann. Im Detail geht es dabei um die Nutzung der in den Fahrzeugen vorgehaltenen Sondernutzungsfläche, welche in Kapitel 6.4 als Anforderung an die eingesetzten Busse definiert wird. Zu regeln sind Mitnahmezeiten, mögliche tarifliche Fragen, Sicherheitsaspekte und die Regelung bei Interessenskonflikten wie bei gleichzeitiger Inanspruchnahme der Sondernutzungsfläche von Menschen mit Rollstühlen, Kinderwägen und Fahrrädern.

8.12 Corporate Design Fahrzeuge

Das Erscheinungsbild der regelmäßig eingesetzten Busse im Verkehrsverbund VAB soll zukünftig so gestaltet werden, dass eine klare Wiedererkennung und Identifikation mit dem Verbund erreicht wird. Für die Fahrgäste bedeutet dies einen deutlichen Mehrwert durch bessere Orientierung und Vertrautheit mit dem Verbund, was zu einer stärkeren Nutzerbindung und zu mehr Vertrauen in den ÖPNV führt.

Ein möglicher Ansatz ist die Integration des Verbundlogos an prominenten Stellen wie Fahrzeugfront, Türen und Seitenflächen. Die Größe und Platzierung des Logos sollten so gewählt werden, dass es von weitem gut sichtbar ist ohne das Gesamtbild der Fahrzeuge zu überladen. Eine einheitliche Gestaltung in den Farben des VAB-Logos oder die Einführung markanter, wiedererkennbarer Gestaltungselemente kann die visuelle Identität stärken. Langfristig sollte ein einheitliches Erscheinungsbild für alle Busse im Verbund angestrebt werden, um eine starke Markenidentität zu etablieren.

8.13 Autonomes Fahren im ÖPNV

Das Thema autonomes Fahren im ÖPNV stellt eine spannende und vielversprechende Entwicklung dar, die das Potenzial hat die Mobilität der Zukunft entscheidend zu verändern. Autonome Fahrzeuge könnten nicht nur die Effizienz und Flexibilität des ÖPNV erhöhen, sondern auch zur Verringerung von Verkehrsstörungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Allerdings befindet sich diese Technologie noch in der Entwicklungs- und Erprobungsphase, so dass ihre Praxistauglichkeit weiterhin genau beobachtet werden muss. Sollte sich der Einsatz von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV als technisch und wirtschaftlich sinnvoll erweisen, ist eine Prüfung und mögliche Umsetzung dieser Technologie in der Region Bayerischer Untermain sinnvoll. Dabei könnten Förder- und Forschungsprojekte eine wichtige Rolle spielen, um die Entwicklung und Einführung autonomer Fahrzeuge zu unterstützen und die notwendigen Technologien und Infrastrukturen weiter zu optimieren. Für einen erfolgreichen Einsatz müssen rechtliche, infrastrukturelle und sicherheitstechnische Anforderungen sorgfältig berücksichtigt werden.

8.14 Optimierung Verbindung Amorbach – Miltenberg

Die Anbindung des Teilraums Amorbach mit den Nachbargemeinden Schneeberg, Weilbach und Kirchzell an das Zentrum Miltenberg erfolgt schwerpunktmäßig über die Madonnenlandbahn. Aufgrund der anhaltenden betrieblichen Probleme der Westfrankenbahn ist zu prüfen, ob eine Anbindung mittels Busverkehr erreicht werden kann. Dabei ist die Relation Amorbach-Miltenberg inklusive seiner Stadtteile Breitendiel und Miltenberg West sowie die Erreichbarkeit der weiteren Mainachse in nördlicher Richtung zu prüfen. Es bestehen relevante Schülerverkehrsströme zwischen Amorbach und Kleinheubach (52 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/2025) sowie Amorbach und Großheubach (43 Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2024/2025).

Schon heute verkehrt ein Fahrtenpaar der Linie 93 aus dem Raum Amorbach über Kleinheubach bis nach Wörth am Main. Die Fahrtzeiten sind hierbei auf die arbeitende Bevölkerung ausgerichtet. Außerdem werden durch den Landkreis Miltenberg seit Januar 2022 zwei Fahrten am Nachmittag finanziert, die zwischen dem Schulzentrum Amorbach und Kleinheubach, bzw. Großheubach verkehren, sodass den Schülerinnen und Schülern eine Heimfahrtmöglichkeit nach dem Schulschluss am Nachmittagsunterricht ermöglicht wird.

8.15 Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen

In der Analyse zum Fahrtenangebot unter Kapitel 7.3 wird in der Fläche die Erreichbarkeit der Zentren auf Basis der Raumordnung geprüft. Somit ist sichergestellt, dass ein geeignetes ÖV-Angebot von einem Ort in das ihm zugeordnete höhere Zentrum vorhanden ist. Die Einteilung der Siedlungsstrukturen in der Raumordnung orientiert sich vor allem an dem Versorgungsgrad, welchen einzelne Siedlungsstrukturen der Bevölkerung zur Verfügung stellen können. Ober- oder Mittelzentren bieten zentrale Versorgungsfunktionen wie spezialisierte Dienstleistungen (Bildung zum Beispiel durch Universitäten und Schulen, Kultur zum Beispiel durch Theater, Verwaltungsgerichte, Fachärzte und Kliniken oder spezialisierte Einzelhandelsangebote), Grundzentren bieten die grundlegende Versorgung in Form von Lebensmittelversorgung, Kinderbetreuung, Grundschulen, Hausärzten und Dienstleistungen an. Dabei bieten Ober- und Mittelzentren zumeist alles, was Grundzentren anbieten.

Aufgrund äußerer Einflüsse kann allerdings die eigentliche Nachfrage der Raumordnung auf einzelnen Relationen widersprechen. Hier sind zum Beispiel topografische Hindernisse, große Arbeitgeber oder ähnliche Gründe zu nennen. Das kann bedeuten, dass zusätzlich zu den Achsen aus Abbildung 23 weitere relevante Verbindungen durch die Bevölkerung genutzt werden, auf denen es heute aber kein ausreichendes oder gar kein Angebot durch den ÖPNV gibt. Die Achse Alzenau nach Hanau ist ein entsprechendes Beispiel, da hier eine erhöhte Pendlernachfrage besteht. Der Nahverkehrsplan regt die Prüfung weiterer relevanter Verbindungen entsprechend der Nachfrage an.

8.16 Entzerrung Busfahrten auf gemeinsamen Korridoren

Auf einigen Korridoren verkehren derzeit zu bestimmten Zeiten Busse verschiedener Linien gleichzeitig oder kurz hintereinander. Für die Fahrgäste würde eine zeitliche Staffelung dieser Fahrten eine Angebotsverbesserung auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt bedeuten. Um diese Problematik zu entschärfen, wurden in Kapitel 5.2.3 Vorgaben zur Optimierung solcher Situationen formuliert. Im Rahmen dieser Vorgaben ergibt sich der Prüfauftrag, dass bei paralleler Bedienung eines Korridors durch mehrere Buslinien auf eine zeitliche Entzerrung der Fahrten zu achten ist. Ziel ist es, unter Berücksichtigung der Zwangspunkte und Funktionen der Buslinien eine gleichmäßige Verteilung der Fahrten zu erreichen, um den Fahrgästen regelmäßige Abfahrtszeiten und kürzere Wartezeiten zu bieten. Eine optimierte Fahrtenfolge kann nicht nur die Attraktivität des ÖPNV erhöhen, sondern unter Umständen auch die Auslastung der Fahrzeugressourcen verbessern.

8.17 Fahrgastinformation bei kurzfristigen Fahrtausfällen

Kurzfristige Fahrtausfälle werden derzeit nicht gemeldet und sind für den Fahrgast nicht ersichtlich. Es soll geprüft werden, welche technischen Voraussetzungen notwendig sind und inwiefern diese bestehen um diese Informationen so frühzeitig wie möglich bereitzustellen.

8.18 Angebot von Mobilitätstrainings

Ein Mobilitätstraining im ÖPNV richtet sich an Menschen wie etwa Senioren, Menschen mit Behinderungen oder Rollator- und Rollstuhlnutzern. Ziel ist es ihnen mehr Sicherheit, Selbstständigkeit und Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen. Aber auch für Schüler, insbesondere beim Übergang auf die weiterführende Schule, kann ein Mobilitätstraining sinnvoll sein, gerade auch bezüglich der Abläufe nach Schulschluss an hochfrequentierten Haltestellen und dem Verhalten in gut ausgelasteten Bussen.

Im Training werden praktische Fähigkeiten vermittelt, wie das sichere Ein- und Aussteigen, der Umgang mit Fahrplänen und Ticketautomaten sowie das Erkennen barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge. So sollen Menschen mehr Sicherheit für die Nutzung vom ÖPNV bekommen und diesen öfter nutzen. Das Angebot solcher Mobilitätstrainings ist zu prüfen.

9 Anlagen

9.1 Linienliste

Liniennr.	Linienweg	Bündel	Laufzeit
20	Schöllkrippen-Hösbach-Aschaffenburg	Main-Kahl-Kinzig	30.11.2027
21	Unterafferbach-Wenighösbach-Hösbach-Sand-Kugelberg-Aschaffenburg	Citybus Hösbach	30.11.2027
23	Brücken-Mömbris-Feldkahl-Hösbach-Aschaffenburg	Citybus Hösbach	30.11.2027
24	Wenighösbach-Daxberg-Johannesberg-Aschaffenburg	Mittlerer Kahlgrund	31.12.2029
25	Schöllkrippen-Geiselbach-Brücken-Mömbris-Johannesberg-Aschaffenburg	Mittlerer Kahlgrund	31.12.2029
26	Hemsbach-Mömbris-Gunzenbach-Oberaferbach	Mittlerer Kahlgrund	31.12.2029
27	Schöllkrippen-Edelbach-Wiesen	Kahlgrund-Spessart	30.10.2031
28	Heigenbrücken-Heinrichsthal/Jakobsthal-Wiesen-Schöllkrippen-Hösbach	Kahlgrund-Spessart	30.10.2031
29	Krombach-Schöllkrippen	Kahlgrund-Spessart	30.10.2031
29S	Schöllkrippen-Geiselbach-Krombach-Blankenbach	Kahlgrund-Spessart	30.10.2031
30	Schöllkrippen-Westerngrund-Gelnhausen-Somborn	Main-Kahl-Kinzig	30.11.2027
31	Somborn-Michelbach-Alzenau-Dettingen-Aschaffenburg	Citybus Alzenau	30.11.2027
32	Kahl-Karlstein-Alzenau	Citybus Alzenau	30.11.2027
33	Kahlgrundexpress Schöllkrippen-Aschaffenburg	Main-Kahl-Kinzig	30.11.2027
40	Dammach-Heimbuchenthal-Mespelbrunn-Straßbessenbach-Aschaffenburg	Hochspessart A	31.12.2031
41	Hösbach-Keilberg-Straßbessenbach-Aschaffenburg	Hochspessart A	31.12.2031
42	Weibersbrunn-Waldaschaff-Hösbach Bhf-Hösbach-Aschaffenburg	Hochspessart B	31.12.2031
43	Hösbach Bhf-Hösbach-Aschaffenburg	Hochspessart B	31.12.2031
44	Hain-Laufach-Hösbach-Aschaffenburg	Spessart	31.12.2035
45	Eichenberg-Sailauf-Hösbach-Aschaffenburg	Spessart	31.12.2035
47	Wochenendverkehr Hochspessart	Hochspessart B	31.12.2031
50	Kahl-Karlstein-Kleinostheim-Aschaffenburg	Maintal-Nord	31.12.2026
52	Großostheim-Stockstadt	Bachgau	31.05.2030
53	Schaafheim-Ringheim-Großostheim-Aschaffenburg	Bachgau (Durchbindung BG2 bis Babenhäusen)	31.05.2030
54	Schaafheim-Wenigumstadt-Pflaumheim-Großostheim-Aschaffenburg	Bachgau (Durchbindung BG3 bis Babenhäusen)	31.05.2030

Tabelle 25: Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Aschaffenburg

Liniennr.	Linienweg	Bündel	Laufzeit
55	Obernburg Bhf-Mömlingen-Pflaumheim-Großostheim-Aschaffenburg	Bachgau-Mümling	31.07.2032
56	Großostheim-Niedernberg-Sulzbach	Bachgau-Mümling	31.07.2032
60	Obernburg-Großwallstadt-Niedernberg-Aschaffenburg	Bachgau-Mümling	31.07.2032
61	Mönchberg-Obernburg-Elsenfeld-Kleinwallstadt-Aschaffenburg	Maintal-Südost	30.11.2027
62	Obernburg-Elsenfeld Bhf-Hausen-Leidersbach-Sulzbach-Aschaffenburg	Leidersbachtal	31.08.2030
62A	Roßbach-Volkersbrunn-Heimbuchenthal	Leidersbachtal	31.08.2030
63	Kleinwallstadt-Dornau-Sulzbach-Soden-Gailbach-Aschaffenburg	Leidersbachtal	31.08.2030
64	Hessenthal-Krausenbach-Neuhammer-Eschau-Elsenfeld	Elsavatal	31.12.2030
65	Streit-Mechenhard-Erlenbach	Elsavatal	31.12.2030
67	Obernburg-Klingenberg-Wörth-Seckmauern	Maintal-Südost	30.11.2027
68	Obernburg Bhf-Obernburg-Eisenbach-Mömlingen	Bachgau-Mümling	31.07.2032
69	Elsenfeld - Rück - Streit - Eschau - Eichelsbach - Elsenfeld	Elsavatal	31.12.2030
71	Schulverband Kleinwallstadt	Leidersbachtal	31.08.2030
73	Leidersbach-Eberbach-Roßbach-Volkersbrunn	Leidersbachtal	31.08.2030
74	Schulverband Eschau-Mönchberg	Maintal-Südost	30.11.2027
76	Schulverband Klingenberg	Maintal-Südost	30.11.2027
78	Schulverband Obernburg	Bachgau-Mümling	31.07.2032
80	Miltenberg-Großheubach-Miltenberg-Bürgstadt-Miltenberg	Stadtbus Miltenberg	30.11.2027
81	Miltenberg-Großheubach-Röllfeld-Klingenberg-Erlenbach	Regiobus Miltenberg	31.12.2030
82	Miltenberg-Eichenbühl-Höhenorte-Hardheim	Stadtbus Miltenberg	30.11.2027
83	Miltenberg-Mönchberg-Eschau-Wildensee-Stadtprozelten-Wertheim	Regiobus Miltenberg	31.12.2030
84	Miltenberg-Breitendiel-Mainbullau-Weilbach-Amorbach	Stadtbus Miltenberg	30.11.2027
85	Miltenberg-Bürgstadt-Freudenberg-Stadtprozelten-Wertheim	Regiobus Miltenberg	31.12.2030
86	Miltenberg-Rüdenau-Kleinheubach-Laudenbach-Miltenberg	Stadtbus Miltenberg	30.11.2027
87	Miltenberg-Wenseldorf-Monbrunn-Schippach-Berndiel	Regiobus Miltenberg	31.12.2030
88	Breitendiel-Stadtverkehr Miltenberg	Stadtbus Miltenberg	30.11.2027
92	Stadtverkehr Amorbach	Regiobus Amorbach	31.12.2026
93	Kirchzell-Amorbach-Kleinheubach-Glanzstoffwerke	Regiobus Amorbach	31.12.2026
94	Amorbach-Weilbach-Weckbach-Gönz	Regiobus Amorbach	31.12.2026
95	Amorbach-Kirchzell-Watterbach-Breitenbuch-Ottorfzell	Regiobus Amorbach	31.12.2026
96	Amorbach-Buch-Preunschen-Mörschenhardt-Mudau	Regiobus Amorbach	31.12.2026

Liniennr.	Linienweg	Bündel	Laufzeit
97	Amorbach-Neudorf-Reichartshausen-Gottersdorf	Regiobus Amorbach	31.12.2026
98	Amorbach-Beuchen-Boxbrunn	Regiobus Amorbach	31.12.2026
99	Amorbach-Schneeberg-Hambrunn-Zittenfelden	Regiobus Amorbach	31.12.2026

Tabelle 26: Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Miltenberg

Liniennr.	Linienweg	Bündel	Laufzeit
1	Sulzbach - Obernau - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
2	Strietwald - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
3	Stockstadt - Leider - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
4	Schweinheim - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
5	Dörmorsbach - Gailbach - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
6	Nilkheim - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
7	Goldbach - Österr. Kolonie - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
8	Damm - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
9	Glattbach - Damm - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
10	Schweinheim - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
11	Strietwald Ind. - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
12	Klinikum - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
14	Mainaschaff - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
15	Schweinheim - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028
16	Grünmorsbach - Haibach - Klinikum - Aschaffenburg	Stadtbus Aschaffenburg	31.12.2028

Tabelle 27: Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Aschaffenburg

Liniennr.	Linienweg	Aufgabenträger
OF-85	Aschaffenburg – Mainaschaff – Zellhausen – Seligenstadt – Froschhausen – Weiskirchen – Obertshausen S1	Landkreis Offenbach
652	Heigenbrücken - Partenstein - Lohr	Landkreis Main-Spessart
654	Rothenbuch - Lohr	Landkreis Main-Spessart
BG1	Kleinwallstadt – Niedernberg - Großostheim - Babenhausen - Rodgau	Landkreis Darmstadt- Dieburg
GU2	Mömlingen - Wald-Amorbach - Groß-Umstadt - Dieburg	Landkreis Darmstadt- Dieburg
566	Dettingen - Kahl - Großkrotzenburg - Hanau	RMV
972	Freudenberg - Wertheim	Main-Tauber-Kreis
977	Miltenberg - Würzburg	Main-Tauber-Kreis

Liniennr.	Linienweg	Aufgabenträger
20	Mömlingen - Breuberg - Höchst i. Odw.	Odenwaldkreis
NeoBus	Eberbach - Mudau - Amorbach	Odenwaldkreis

Tabelle 28: Buslinien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise

9.2 Bestandsaufnahme: Bedienungshäufigkeit im Stadtverkehr Aschaffenburg

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
1	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand	20/40 Min	05:15	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Industriegebiet Obernau	60 Min	05:45	21:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Sulzbach/M.	60 Min	06:30	22:00
2	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Waldbrunnengeweg	30 Min	05:00	22:15
3	Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße	15 Min	05:00	22:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße - Hafen - Leider Industriestraße	30 Min	05:45	20:45
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße - Waldfriedhof - Stockstadt/M.	30 Min	05:30	22:30
4	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim Aumühlstraße	15 Min	05:00	21:45
5	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim - Gailbach - Dörrmorsbach	30 Min	05:00	22:00
6	Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg	15 Min	05:00	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Fichtenweg - Nilkheim Birkenweg	30 Min	05:00	22:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Tannenweg - Nilkheim Birkenweg	30 Min	05:30	21:30
7	Hauptbahnhof/ROB - Goldbach - Unterafferbach	60 Min	05:00	21:45
8	Hauptbahnhof/ROB - Damm Kinzigstraße	30 Min	06:00	20:15
9	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Glattbach	30 Min	04:45	22:00
10	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße	30 Min	05:00	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheimer Höhe - Steubenstraße	60 Min	05:15	21:45
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheim Gäßpfad - Steubenstraße	60 Min	05:00	22:00
11	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Handwerkskammer	30 Min	05:15	21:45

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
12	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum	30 Min	05:15	20:45
14	Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße	20 Min	05:00	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Friedhof - Mainaschaff Am Glockenturm	60 Min	05:15	18:15
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Rathaus - Mainaschaff Am Glockenturm	30 Min	05:00	22:00
15	Hauptbahnhof/ROB - Hochschule - Schweinheim Steubenstraße	30 Min	05:15	22:00
16	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum - Haibach - Grünmorsbach	30 Min	05:00	22:00

Tabelle 29: Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Montag bis Freitag

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
1	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand	30 Min	06:00	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Industriegebiet Obernau	60 Min	06:00	19:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Sulzbach/M.	60 Min	06:30	22:00
2	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Waldbrunnweg	30 Min	06:30	22:00
3	Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße	15 Min	06:30	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße - Hafen - Leider Industriestraße	30 Min	08:45	16:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße - Waldfriedhof	60 Min	07:00	19:15
	Linienweg 3: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße – Waldfriedhof – Stockstadt am Main	60 Min	06:30	22:00
4	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim Aumühlstraße	30 Min	05:45	21:45
5	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim - Gailbach - Dörmorsbach	30 Min	06:00	22:00
6	Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg	30 Min	06:00	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Fichtenweg - Nilkheim Birkenweg	30 Min	06:00	22:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Tannenweg - Nilkheim Birkenweg	60 Min	19:15	21:30
7	Hauptbahnhof/ROB - Goldbach - Unterafferbach	120 Min	08:00	21:00
8	Hauptbahnhof/ROB - Damm Kinzigstraße	60 Min	07:00	19:30

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
9	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Glattbach	60 Min	06:30	22:00
10	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße	30 Min	06:00	21:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheimer Höhe - Steubenstraße	60 Min	08:00	17:00
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheim Gäßpfad - Steubenstraße	60 Min	06:00	21:30
11	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Handwerkskammer	60 Min	06:15	21:45
12	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum	60 Min	08:15	15:45
14	Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße	30 Min	06:30	22:00
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Friedhof - Mainaschaff Am Glockenturm	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Rathaus - Mainaschaff Am Glockenturm	30 Min	06:30	22:00
15	Hauptbahnhof/ROB - Hochschule - Schweinheim Steubenstraße	30 Min	05:45	21:30
16	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum - Haibach - Grünmorsbach	30 Min	06:00	22:00

Tabelle 30: Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Samstag

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
1	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand	60 Min	12:30	21:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Industriegebiet Obernau	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Obernau Am Waldrand - Sulzbach/M.	60 Min	12:30	21:30
2	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Waldbrunnweg	60 Min	11:30	21:00
3	Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße	60 Min	09:30	21:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße - Hafen - Leider Industriestraße	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Leider Seegrundstraße – Waldfriedhof – Stockstadt am Main	60 Min	09:30	21:30
4	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim Aumühlstraße	60 Min	11:45	21:15
5	Hauptbahnhof/ROB - Schweinheim - Gailbach - Dörmorsbach	60 Min	12:30	21:30

Linie	Verlauf	Takt	Erste Abfahrt	Letzte Ankunft
6	Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg	60 Min	12:45	21:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Fichtenweg - Nilkheim Birkenweg	60 Min	12:45	21:30
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Nilkheim Rüterweg - Nilkheim Tannenweg - Nilkheim Birkenweg	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
7	Hauptbahnhof/ROB - Goldbach - Unterafferbach	120 Min	11:30	20:00
8	Hauptbahnhof/ROB - Damm Kinzigstraße	60 Min	13:00	19:30
9	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Glattbach	60 Min	13:00	21:30
10	Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße	60 Min	12:00	20:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheimer Höhe - Steubenstraße	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Südbahnhof - Schweinheim Blütenstraße - Schweinheim Gäßpfad - Steubenstraße	60 Min	12:00	20:30
11	Hauptbahnhof/ROB - Damm - Strietwald Handwerkskammer	60 Min	12:00	20:45
12	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum	60 Min	13:15	18:45
14	Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße	60 Min	12:30	21:30
	Linienweg 1: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Friedhof - Mainaschaff Am Glockenturm	Keine Bedienung	Keine Bedienung	Keine Bedienung
	Linienweg 2: Hauptbahnhof/ROB - Mainaschaff Rosenstraße - Mainaschaff Rathaus - Mainaschaff Am Glockenturm	60 Min	12:30	21:30
15	Hauptbahnhof/ROB - Hochschule - Schweinheim Steubenstraße	60 Min	12:30	20:00
16	Hauptbahnhof/ROB - Klinikum - Haibach - Grünmorsbach	60 Min	10:30	21:30

Tabelle 31: Bedienung in der Stadt Aschaffenburg Sonn- und Feiertag

9.3 Haltestellenliste

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Albstadt, Freigerichter Str.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Albstadt, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Alzenau Nord	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Alzenau, Bachstr.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Alzenau, Brentanostraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Busbahnhof	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Alzenau, Dieselstraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Dörsthöfe	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, EDEKA-Markt	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Alzenau, Elze	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Emmy-Noether-Straße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Evang. Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Alzenau, Feuerwehr	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Alzenau, Gunkelsrainstraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Alzenau, Gymnasium	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Alzenau, Industriestraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Karl-Amberg-Schule	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Märkerstr.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Alzenau, Meerhofsee	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Mühlweg	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Alzenau, Mühlweg/AOK	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Alzenau, Nukem	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Priscoßstr.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Alzenau, Realschule	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Alzenau, Siemensstraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Taunusring	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, TÜV	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Waldschwimmbad	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Alzenau, Wasserloser Str.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Hörstein, Industriegebiet Süd	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	D
Hörstein, Nord	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Hörstein, Ortsmitte	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Hörstein, Schafwiesenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Hörstein, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Kälberau Bahnhofstraße	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Kälberau Hemsbacher Str.	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Kälberau, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Michelbach (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Michelbach, Am Birkenberg	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Michelbach, Linde	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	B
Michelbach, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Wasserlos, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Wasserlos, Krankenhaus	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	A
Wasserlos, Nord	Landkreis Aschaffenburg	Alzenau	C
Bessenbach, Busbahnhof Schule	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	A
Bessenbach, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Keilberg, Blumenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	C
Keilberg, Frauengrund	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Keilberg, Kriegerdenkmal	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	C
Keilberg, Vereinsheim	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Oberbessenbach, Kindergarten	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Oberbessenbach, Oberdorf	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Oberbessenbach, Obere Fuhre	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Oberbessenbach, Unterdorf	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Oberbessenbach, Untere Fuhre	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	C
Straßbessenbach, Abzw. Waldmichelbach	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Straßbessenbach, Gh. Adler	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Straßbessenbach, West	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Unterbessenbach, Beetäcker	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Unterbessenbach, Hofgut	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Unterbessenbach-Weiler	Landkreis Aschaffenburg	Bessenbach	D
Blankenbach (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Blankenbach	A
Blankenbach, Erlenbach	Landkreis Aschaffenburg	Blankenbach	D
Blankenbach, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Blankenbach	D
Blankenbach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Blankenbach	C
Blankenbach, Mühlstraße	Landkreis Aschaffenburg	Blankenbach	B
Krausenbach, Gh. Hochspessart	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Krausenbach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Krausenbach, Mühlgasse	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Krausenbach, Unterdorf	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Krausenbach, Volksschule Damm bach	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Wintersbach, Altes Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Wintersbach, Damm bachbrücke	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Wintersbach, Oberdorf	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Wintersbach, Unterdorf	Landkreis Aschaffenburg	Damm bach	D
Geiselbach, Magdalenenbrunnen	Landkreis Aschaffenburg	Geiselbach	A

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Geiselbach, Netto	Landkreis Aschaffenburg	Geiselbach	D
Geiselbach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Geiselbach	C
Omersbach, Am Weiher	Landkreis Aschaffenburg	Geiselbach	D
Omersbach, Marienkapelle	Landkreis Aschaffenburg	Geiselbach	C
Glattbach, Enzlinger Berg	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	D
Glattbach, GesundheitsZentrum	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Glattbach, Himbeergrund	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	D
Glattbach, Hohlackner	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Glattbach, Joh.-Desch-Platz	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Glattbach, Kapelle	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Glattbach, Mühle	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Glattbach, Weihergrund	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	D
Glattbach, Weitzkaut	Landkreis Aschaffenburg	Glattbach	C
Goldbach, Am Felsenkeller	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Am Wingert	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, An der Heilquelle	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Autobahnbrücke	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Bahnhofstr.	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Bahnunterführung	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Cafe Rußmann	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	B
Goldbach, Desch	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	B
Goldbach, E-Werk	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	B
Goldbach, Kreuz	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	B
Goldbach, Kugelberg	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	C
Goldbach, Mollebuschallee	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Pflanzenbeet	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	C
Goldbach, Spessartstr.	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Waldschwimmbad	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Weinberghöhe	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Goldbach, Westend	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	B
Unterafferbach, Friedhof	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Unterafferbach, Kaiserberg	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	D
Unterafferbach, Feuerwehr	Landkreis Aschaffenburg	Goldbach	C
Großostheim, Am spitzen Turm	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Großostheim, Aschaffener Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Großostheim, Bachgauhalle	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Großostheim, Bahnhofstr.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Großostheim, Friedensschule	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	A
Großostheim, IHP-Süd	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Großostheim, Marktplatz	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Großostheim, Neues Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	B
Großostheim, Ostendstr.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Großostheim, Realschule	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	B
Großostheim, Schaafheimer Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	B
Großostheim, Wendelin-Veit-Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	B
Großostheim, Zum Hönig	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Großostheimer Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Hesselburg	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Mömlinger Straße	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Schäfergässchen	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Wenigumstädter Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Pflaumheim, Zelterhof	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Ringheim, Anne-Frank-Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Ringheim, Hasselstr.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Ringheim, Mittelweg	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Ringheim, Ostring	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Ringheim, Südring	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Wenigumstadt, Altes Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Wenigumstadt, Kapelle	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	C
Wenigumstadt, Mosbacher Str.	Landkreis Aschaffenburg	Großostheim	D
Dörmorsbach, Hohe Warte Weg	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Grünmorsbach, Am Wingert	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	D
Grünmorsbach, Dorfstr.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Grünmorsbach, Findbergstr.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	D
Grünmorsbach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Haibach, Adler	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Haibach, Büchelbergstr.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Haibach, Großmannstr.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Haibach, Hohe-Kreuz-Str.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	D
Haibach, Jahnstr.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	D
Haibach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	B
Haibach, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	B
Haibach, Ringwallstr./Schule	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	C
Haibach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	B
Haibach, St. Nepomuk	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	B
Haibach, Winzenhohler Str.	Landkreis Aschaffenburg	Haibach	D
Heigenbrücken	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	A
Heigenbrücken, Busparkplatz	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Heigenbrücken, Forsthaus	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Heigenbrücken, Lindenallee	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	C
Heigenbrücken, östl. Bahnübergang	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Heigenbrücken, Zentrum	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	C
Jakobsthal, Festplatz	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Jakobsthal, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Jakobsthal, Trafostation	Landkreis Aschaffenburg	Heigenbrücken	D
Heimbuchenthal, Alte Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	D
Heimbuchenthal, Bahnhof	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	C
Heimbuchenthal, Hauptschule	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	C
Heimbuchenthal, Kreuzdelle	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	D
Heimbuchenthal, Neue Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	D
Heimbuchenthal, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	D
Heimbuchenthal, Rüttsche	Landkreis Aschaffenburg	Heimbuchenthal	D
Heinrichsthal, Oberdorf	Landkreis Aschaffenburg	Heinrichsthal	D
Heinrichsthal, Ortsmitte	Landkreis Aschaffenburg	Heinrichsthal	C
Heinrichsthal, Unterdorf	Landkreis Aschaffenburg	Heinrichsthal	D
Oberlohrgrund	Landkreis Aschaffenburg	Heinrichsthal	D
Feldkahl, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Feldkahl, Schäferweg	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Feldkahl, Schimborner Straße	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Feldkahl, Unterfeldkahl	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	A
Hösbach, Autobahnbrücke	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Brücke	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Hösbach, Falkenweg	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Friedhof	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Frohnradstraße	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Industriestr./B26	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Junge Mitte	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	B
Hösbach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	A
Hösbach, Mühlstr.	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Obstkeller	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Ost	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Pestalozzischule	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Sand	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach, Schöllkrippener Str.	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Schulzentrum	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	A
Hösbach, Seegartenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Siemensstraße	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Hösbach, Tiefgarage	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	B
Hösbach-Bahnhof, ASC	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach-Bahnhof, Sparkasse	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach-Bahnhof, Sportplatz	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Hösbach-Bahnhof, St.-Bruno-Siedl.	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Rottenberg, Dorfplatz	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Rottenberg, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Rottenberg, West	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Rottenberg, Wiesenweg	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Schmerlenbach	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	C
Wenighösbach, Gh. Ochsen	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Wenighösbach, Kirchplatz	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Wenighösbach, Münchhof	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Winzenhohl, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Winzenhohl, West	Landkreis Aschaffenburg	Hösbach	D
Breunsberg, Feuerwehr	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Breunsberg, Frankenstr. 2	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Breunsberg, Hagelhof	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Breunsberg, Kreuzung	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Johannesberg, Abzweigung	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Johannesberg, Am Kapellchen	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	C
Johannesberg, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	C
Johannesberg, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Oberafferbach, Am Kreuz	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	B
Oberafferbach, Am Sportplatz	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Oberafferbach, Dreschhalle	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Oberafferbach, Rückersbacher Str.	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Rückersbach, Schlucht	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Rückersbach, Siedlung	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Steinbach (b Aschaffemb), Alte Schule	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Steinbach (b Aschaffemb), Heppenberg	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Steinbach (b Aschaffemb), Oberfeldweg	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Steinbach (b Aschaffemb), Ortseingang Süd	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Steinbach (b Aschaffenburg), Bornfeld	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Sternberg, Abzw.	Landkreis Aschaffenburg	Johannesberg	D
Kahl (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	A
Kahl, Bergwerkstr.	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	D
Kahl, Heide	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	D
Kahl, Kirchwegtannen	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	B
Kahl, Naßmühlweg	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	D
Kahl, Paul-Gerhard-Schule	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	D
Kahl, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Kahl a. Main	D
Dettingen (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	A
Dettingen, Lindigsiedlung	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Dettingen, Mitte	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	A
Dettingen, Ost	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	C
Dettingen, Unterführung	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	A
Großwelzheim, Altes Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Am Wörth	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Denkmal	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	C
Großwelzheim, Fähre Seligenstadt	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Innovationspark	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Kimmelsteich	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Waldschule	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D
Großwelzheim, Zeche Gustav	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Karlstein, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Karlstein a. Main	C
Edelbach, Am kleinen Kreuz	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	D
Edelbach, Kindergarten	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	C
Edelbach, Sägewerk	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	D
Glashütte	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	D
Großkahl, Neubaugebiet	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	D
Kahlmühle, Kahlquelle	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	D
Kleinkahl, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	C
Kleinkahl, Kahlbrücke	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	B
Laudenbach, Gessner	Landkreis Aschaffenburg	Kleinkahl	C
Kleinostheim, Abzw. Waldstadt	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	D
Kleinostheim, Altes Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	D
Kleinostheim, Am Dillgraben	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	D
Kleinostheim, Hörsteiner Str.	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	B
Kleinostheim, Industriegebiet West	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	B
Kleinostheim, Kieswerk	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	C
Kleinostheim, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	A
Kleinostheim, Maingauhalle	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	C
Kleinostheim, Neues Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	D
Kleinostheim, Ost	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	C
Kleinostheim, Saaläckerstr.	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	C
Kleinostheim, Turnhalle	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	D
Kleinostheim, Unter d. Steinbach	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	B
Kleinostheim, Waldstadt	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	C
Rückersbacher Schlucht	Landkreis Aschaffenburg	Kleinostheim	A
Krombach, Abzw. Oberschur	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Alte Brauerei	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Bäckerei Köbert	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Bendersberg	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Holzgasse	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Kalmushof	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Kreuzgasse	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	C
Krombach, Trafo	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Krombach, Unterschur	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Oberschur, Spessartstraße	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Reisebüro Nees	Landkreis Aschaffenburg	Krombach	D
Frohnhofen, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	C
Hain, Bolzplatz	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	D
Hain, Dorfplatz	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	D
Hain, Forsthaus	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	C
Laufach, Abzw. Bahnhof	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	D
Laufach, Düker	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	C
Laufach, Sägewerk	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	D
Laufach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	B
Laufach, Zentrum	Landkreis Aschaffenburg	Laufach	B
Mainaschaff, A. d. Senne	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Am Glockenturm	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Bahnhofstraße	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	A
Mainaschaff, Bauhof	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Behringstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Feuerwehr	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Friedhof	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Goethestr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Hochhaus 1	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Im Hofgewann	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Industriestr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Jahnstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Kolpingstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Kreuzäcker-Ring	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Mainparksee	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	B
Mainaschaff, Milanstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Neubastr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	A
Mainaschaff, Robert-Koch-Str.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Rosenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Salbeiweg	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Mainaschaff, Seestr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	D
Mainaschaff, Wiesenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Mainaschaff	C
Hessenthal, Abzw. Hohe Warte	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Hessenthal, Gh. Post	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Hessenthal, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Hessenthal, Postkurve	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Mespelbrunn, Abzw. Langer Grund	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Mespelbrunn, Abzw. Schloss	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Mespelbrunn, Einkaufscenter	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	B
Mespelbrunn, Gh. Löwen	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Mespelbrunn, Mespotherm	Landkreis Aschaffenburg	Mespelbrunn	D
Brücken, Sägewerk	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	B
Daxberg, Wiesenweg	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Dörnsteinbach, Alte Schule	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Dörnsteinbach, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Dörnsteinbach, Niedersteinbacher Str.	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Gunzenbach, Friedhof	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Gunzenbach, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Heimbach, Klinger	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Hemsbach, Ortsmitte	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Hohl, Abzweigung	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Kleinhemsbach, Abzw.	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Königshofen (Kahl), Kaltenberg	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Mömbris, Frankenstraße	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Mömbris, Fronhofen	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Mömbris, Heimbacher Mühle	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Mömbris, Johannesberger Straße	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Mömbris, Kursana	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Mömbris, Rathaus	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Mömbris, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	B
Mömbris-Mensengesäß	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	A
Niedersteinbach	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	A
Niedersteinbach, Borngasse	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Niedersteinbach, Tankstelle	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Rappach, Festplatz	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Rappach, Wallonenstraße	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Reichenbach, Ortseingang	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Rothengrund, Abzweigung	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Schimborn (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	A
Schimborn, Abzweigung	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Schimborn, Daxberger Straße	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Schimborn, Gasthaus Rose	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Schimborn, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	D
Schimborn, Weiberheim	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Strötzbach, Giesbert	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	C
Strötzbach, Mühle	Landkreis Aschaffenburg	Mömbris	A
Rothenbuch, Abzw. Siedlung	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Rothenbuch, Ahlmichdamm	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Rothenbuch, Hauptstraße	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	C
Rothenbuch, Jägerwiese	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Rothenbuch, Naturschutzgebiet Metzger	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Rothenbuch, Rabenhausen	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Rothenbuch, Schloss	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	C
Rothenbuch, Sportplatz	Landkreis Aschaffenburg	Rothenbuch	D
Eichenberg, Dorfladen	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	C
Eichenberg, Wüstenmühle	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Buswendeschleife	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Fuchsenmühle	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Klingerweg	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Post	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	C
Sailauf, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	C
Sailauf, Siedlung	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Steinbachweg	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Untersailauf	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Sailauf, Zur Lauterhecke	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Weyberhöfe, Georg-Wendlandt-Weg	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Weyberhöfe, Kreisel	Landkreis Aschaffenburg	Sailauf	D
Hofstädten, Ortsmitte	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	C
Hofstädten, Ost	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Jakobsthal, Engländer	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schneppenbach, Abzw.	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schneppenbach, Kindergarten	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Schnepfenbach, Mitte	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schnepfenbach, Möbelzentrum Spessart	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schöllkrippen (Bahnhof)	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	A
Schöllkrippen, Ernstkirchen	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	C
Schöllkrippen, Industriestraße	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schöllkrippen, Kestäcker	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schöllkrippen, Mühlweg	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Schöllkrippen, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	C
Schöllkrippen, Sportzentrum	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	A
Schöllkrippen, Vormwalder Str.	Landkreis Aschaffenburg	Schöllkrippen	D
Langenborn	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	D
Sommerkahl, Frankenstraße	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	D
Sommerkahl, Grüner Baum	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	C
Sommerkahl, Im Taubenfeld	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	D
Sommerkahl, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	B
Vormwald, Abzw.	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	D
Vormwald, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Sommerkahl	D
Stockstadt, Am Dreispitz	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	C
Stockstadt, Am Sandnickel	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, An der Dohne	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Carl-Wirth-Str.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	C
Stockstadt, Dölzer Mühle	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Fa. Kimmich	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Forststr.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	C
Stockstadt, Frankenhalle	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Friedhof	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Großstheimer Str.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Grundschule	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	A
Stockstadt, Industriestr.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	B
Stockstadt, Lebenshilfe	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Papierfabrik	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Sportfeldsiedlung	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	D
Stockstadt, Tannenstr.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	C
Stockstadt, Vogelsbergstr.	Landkreis Aschaffenburg	Stockstadt a. Main	C
Waldaschaff, Alte Post	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Waldaschaff, Am Heerbach	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Autenbach	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Brücke	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Clonakilty	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Eselsweg	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Mittlenthal	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Sandweg	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Waldaschaff, Ymos	Landkreis Aschaffenburg	Waldaschaff	D
Weibersbrunn, Feuerwehrhaus	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Weibersbrunn, Gh. Spessartruh	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Weibersbrunn, Hauptstr. 1	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	C
Weibersbrunn, Heimatmuseum	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Weibersbrunn, Herz-Jesu	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Weibersbrunn, Kirche	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Weibersbrunn, Kreisel/A3	Landkreis Aschaffenburg	Weibersbrunn	D
Huckelheim, An der Grundmühle	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	D
Huckelheim, Huckelheimer Str.	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	D
Huckelheim, Raiffeisenstraße	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	D
Huckelheim, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	D
Oberwestern, Bachmann	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	B
Oberwestern, West	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	D
Unterwestern, Frankenstraße	Landkreis Aschaffenburg	Westerngrund	C
Wiesen, Birkenweg	Landkreis Aschaffenburg	Wiesen	D
Wiesen, Gh. Spessarteinkehr	Landkreis Aschaffenburg	Wiesen	D
Wiesen, Ortsmitte	Landkreis Aschaffenburg	Wiesen	D
Wiesen, Sägewerk	Landkreis Aschaffenburg	Wiesen	D
Wiesen, Schule	Landkreis Aschaffenburg	Wiesen	D
Altenbuch, Forsthaus	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	C
Altenbuch, Hofgut	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	D
Altenbuch, Mitte	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	D
Altenbuch, Neumühle	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	D
Altenbuch, Oberdorf	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	D
Altenbuch, Unterdorf	Landkreis Miltenberg	Altenbuch	D
Amorbach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Amorbach	A
Amorbach, Am Billbach	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Amorbach, Am Löwen	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Amorsbrunner Str.	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Amtsgarten	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, B 47	Landkreis Miltenberg	Amorbach	C
Amorbach, Beim Hofbauer	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Beuchener Str.	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Finanzamt	Landkreis Miltenberg	Amorbach	C
Amorbach, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Pulvermühle	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Schulzentrum	Landkreis Miltenberg	Amorbach	A
Amorbach, Seniorenheim	Landkreis Miltenberg	Amorbach	C
Amorbach, Sportplatz	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Von-Ostein-Allee	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Amorbach, Weilbacher Str.	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Beuchen	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Boxbrunn	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Boxbrunn, Schleife	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Neudorf	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Reichartshausen	Landkreis Miltenberg	Amorbach	D
Bürgstadt, Alte Kirche	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Apotheke	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Gesundheitszentrum	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Hauptstr.	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Im Sperling	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Mainmetall	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Marktstr.	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Mozartstr.	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Neue Erfbrücke	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Ringstr.	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Schule	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, St.-Urbanus-Str.	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Steffleinsgraben	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Bürgstadt, Tabakhalle	Landkreis Miltenberg	Bürgstadt	D
Collenberg, Schule	Landkreis Miltenberg	Collenberg	D
Fechenbach, Hohe	Landkreis Miltenberg	Collenberg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Fechenbach, Ost	Landkreis Miltenberg	Collenberg	D
Freudenberg-Kirschfurt	Landkreis Miltenberg	Collenberg	A
Reistenhausen, Abzw. Bahnhof	Landkreis Miltenberg	Collenberg	A
Reistenhausen, Kirche	Landkreis Miltenberg	Collenberg	D
Dorfprozelten, Am Gleis	Landkreis Miltenberg	Dorfprozelten	D
Dorfprozelten, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Dorfprozelten	D
Eichenbühl, Am Ostend	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichenbühl, Am Trieb	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichenbühl, Dorfplatz	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichenbühl, Gh. Erftal	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichenbühl, Raiffeisenbank	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichenbühl, Schule	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	C
Eichenbühl, Turmweg	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Guggenberg	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Heppdiel, Oberdorf	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Heppdiel, Unterdorf	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Pfohlbach	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Riedern	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Windischbuchen	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Windischbuchen, Spritzenmühle	Landkreis Miltenberg	Eichenbühl	D
Eichelsbach, Am alten Brunnen	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Eichelsbach, Mitte	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Elsfeld, Alte Kirche	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Elsfeld, Bf Ostseite	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	A
Elsfeld, Bf Westseite	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	A
Elsfeld, Erlenbacher Str.	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	B
Elsfeld, Gewerbegebiet Nord	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Elsfeld, Hofstetter Str.	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Elsfeld, Jahnstraße	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Elsfeld, Nordring	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Elsfeld, Rücker Str./Neue Kirche	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Elsfeld, Schulzentrum	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	A
Elsfeld, Sportfeld	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Erlenbach, Dr.-Jordan-Str.	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Glanzstoffwerke Tor 1	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Rück, Alte Schule	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	B
Rück, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Rück, Gewerbegeb. Kreuzfeldring	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Rück, Kloster Himmelthal	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Rück, Schule	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	C
Rück, Toni-Schecher-Str.	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Schippach, St.-Antonius-Kirche	Landkreis Miltenberg	Elsfeld	D
Elsfeld, Glanzstoffwerke, Tor 4	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	A
Erlenbach, Barbarossaschule	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, Dr.-Vits-Schule	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Erlenbach, Dreispitzweg	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, Jugendzentrum	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, Krankenhaus	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	B
Erlenbach, Liebigstr.	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, Pfüzenäcker	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Erlenbach, Raiffeisenbank	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	B
Erlenbach, Robert-Koch-Str.	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Erlenbach, Saarlandstr.	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Erlenbach, Schulzentrum	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	B
Erlenbach, Schwimmbad	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, St. Josef	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, St-Maurice-Platz	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Erlenbach, Strubeplatz	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Erlenbach, Waldfriedhof	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Glanzstoffwerke	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Mechenhard, Kirche	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Mechenhard, Siedlung	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Mechenhard, Weingut Zöller	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	B
Mechenhard, Zum Geyersberg	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	C
Streit, Mechenharder Str.	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	D
Streit, Streitberghalle	Landkreis Miltenberg	Erlenbach a. Main	B
Eschau, Alter Bahnhof	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Eschau, Elsavabrücke	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Eschau, Ernteweg	Landkreis Miltenberg	Eschau	C

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Eschau, Marktplatz	Landkreis Miltenberg	Eschau	B
Eschau, Schule	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Eschau, Sparkasse	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Eschau, Wildenseer Str.	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Hobbach, Dillhof	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Hobbach, Mitte	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Hobbach, Morgengarten	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Hobbach, Schullandheim	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Neuhammer, Gh. Auerhahn	Landkreis Miltenberg	Eschau	B
Sommerau, Abzw. Unteraulenbach	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Sommerau, Hesselsmühle	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Sommerau, Listweg	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Sommerau, Mitte	Landkreis Miltenberg	Eschau	C
Wildensee, Feuerwehrhaus	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Wildensee, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Wildensee, Hasselgasse	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Wildenstein, Eschau	Landkreis Miltenberg	Eschau	D
Breitenbrunn, Altes Rathaus	Landkreis Miltenberg	Faulbach	D
Breitenbrunn, Gußhof	Landkreis Miltenberg	Faulbach	D
Faulbach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Faulbach	A
Faulbach, Kirche	Landkreis Miltenberg	Faulbach	C
Faulbach, Weinweg	Landkreis Miltenberg	Faulbach	D
Großheubach, Abzw. Klotzenhof	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Altes Rathaus	Landkreis Miltenberg	Großheubach	C
Großheubach, An der Klinge	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Cafe König	Landkreis Miltenberg	Großheubach	C
Großheubach, Feuerwehrhaus	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Frankenring	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Gh.Krone	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Im Urnenfeld	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Kapellenstr.	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Langgasse	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Mainbrücke	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großheubach, Sportplatz	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Großheubach, Südkreisel	Landkreis Miltenberg	Großheubach	D
Großwallstadt, Am Südkreisel	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	B
Großwallstadt, Feuerwehr	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	C
Großwallstadt, Grundtalring (ALCON)	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	D
Großwallstadt, Kriegerdenkmal	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	A
Großwallstadt, Obernburger Str.	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	C
Großwallstadt, Quellenstraße	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	C
Großwallstadt, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	B
Großwallstadt, Schule	Landkreis Miltenberg	Großwallstadt	A
Hausen, Mitte	Landkreis Miltenberg	Hausen	D
Hausen, Oberdorf	Landkreis Miltenberg	Hausen	D
Hausen, Unterdorf	Landkreis Miltenberg	Hausen	D
Breitenbuch	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Buch	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Abzw. Buch	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Kirche	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Lauersend	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Raiffeisenring	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kirchzell, Schule	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	C
Ottorfszell	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Preunschen	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Watterbach	Landkreis Miltenberg	Kirchzell	D
Kleinheubach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	A
Kleinheubach, Am Felsenkeller	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Hirschplatz	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	C
Kleinheubach, Marktstr.	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Mittelgewann	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Raiffeisenbank	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Schlosspark	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	D
Kleinheubach, Schule	Landkreis Miltenberg	Kleinheubach	B
Hofstetten, Gh. Zur Krone	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Hofstetten, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Hofstetten, Wingertweg	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Kleinwallstadt (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	A
Kleinwallstadt, Altenheim	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	B
Kleinwallstadt, Industriegebiet	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Kleinwallstadt, Industriegebiet Nord	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Kleinwallstadt, Ostring-Händelstr.	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Kleinwallstadt, Schule	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	C
Kleinwallstadt, St.-Pierre-Platz	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	D
Kleinwallstadt, Sulzbacher Str.	Landkreis Miltenberg	Kleinwallstadt	C
Klingenberg (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	A
Klingenberg, Bahnhof Westseite	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	A
Klingenberg, Burkarter Hof	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	B
Klingenberg, E-Werk	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Klingenberg, Festplatz	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	A
Klingenberg, Marktplatz	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Klingenberg, Paradeismühle	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Klingenberg, Städt. Weingut	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	B
Röllfeld, Gh. Anker	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Röllfeld, Hemmelrath	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Röllfeld, Kirche	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Röllfeld, Röllbacher Str.	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Röllfeld, Schanzweg	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Trennfurt, Albertwerke	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Trennfurt, Apotheke	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Trennfurt, Bahnunterführung	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Trennfurt, Kirche	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Trennfurt, Limesstr.	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Trennfurt, Schule	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	C
Trennfurt, WIKA	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Trennfurt, Zum Hochhäusel	Landkreis Miltenberg	Klingenberg a. Main	D
Laudenbach, Aufseßring	Landkreis Miltenberg	Laudenbach	D
Laudenbach, Kirche	Landkreis Miltenberg	Laudenbach	D
Laudenbach, Schule	Landkreis Miltenberg	Laudenbach	C
Ebersbach, Dornauer Weg	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	C
Ebersbach, Kirche	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Ebersbach, Pfarrer-Fäth-Str.	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Ebersbach, Siedlungsstraße	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Leidersbach, Beim Scharfen Eck	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Leidersbach, Kapelle	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Leidersbach, Marienplatz	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Leidersbach, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	C
Leidersbach, Rüthgasse	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Leidersbach, Schule	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	C
Roßbach, Am Krummerich	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Birkenweg	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Hainchesmühle	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Ingerschwemm	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Mitteldorf	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Otto-Kullmann-Platz	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Spessartstr.	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Roßbach, Wanderparkplatz	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Volkersbrunn, Am Bild	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Volkersbrunn, Kriegerdenkmal	Landkreis Miltenberg	Leidersbach	D
Berndiel	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Breitendiel, B 469	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Breitendiel, Kindergarten	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Breitendiel, Schule	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Breitendiel, Sudetenstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Mainbullau, Kirche	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	A
Miltenberg, Abzw. Königsberger Str.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Am Römerwall	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Ärztehaus	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Benzstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Berliner Platz	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Berufsschule	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Bischoffstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Brückenabfahrt	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Diebshohl	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Ehrenfriedplatz	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Miltenberg, Engelplatz	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Fabriciusstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Friedhof	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Graubergstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Grundschule	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Im Vollmer	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Jägersteig	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Jugendh. St. Kilian	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Klostergarten	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Kolpingstraße	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Krankenhaus	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Landratsamt	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Laurentiuskapelle	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Linde	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Mainzer Tor	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Polizei	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Promenade	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Rainlein	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Riesengebirgsstr.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Ringstr	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Schechweg	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Schulzentrum	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	B
Miltenberg, Schwarzviertel	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Schwimmbad	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Setzgasse	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Wenschorfer Str.	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Miltenberg, Würzburger Tor	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Miltenberg, Zwillingssbogen	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	C
Monbrunn	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Schippach	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Wenshdorf	Landkreis Miltenberg	Miltenberg	D
Mömlingen, Bachstr.	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	A
Mömlingen, Bahnhofstr.	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	D
Mömlingen, Gewerbegebiet	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	D
Mömlingen, Kreisel	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Mömlingen, Obernburger Str.	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	C
Mömlingen, Schöne Aussicht	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	B
Mömlingen, Spessartstr.	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	D
Mömlingen, Sportplatz	Landkreis Miltenberg	Mömlingen	D
Braunwarthsmühle	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	D
Mönchberg, Freizeitanlage	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	B
Mönchberg, Gh. Zur Brauerei	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	C
Mönchberg, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	B
Mönchberg, Schule	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	D
Mönchberg, Wolzmühle	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	D
Schmachtenberg, Bauhof	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	C
Schmachtenberg, Kirche	Landkreis Miltenberg	Mönchberg	C
Neunkirchen	Landkreis Miltenberg	Neunkirchen	D
Richelbach	Landkreis Miltenberg	Neunkirchen	D
Umpfenbach	Landkreis Miltenberg	Neunkirchen	D
Niedernberg Hans-Hermann-Halle	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	D
Niedernberg, Großostheimer Weg	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	B
Niedernberg, Hans-Hermann-Halle	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	C
Niedernberg, Industriegebiet	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	C
Niedernberg, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	A
Niedernberg, Ringstr.	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	B
Niedernberg, Römerstr.	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	A
Niedernberg, Waldweg	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	A
Niedernberg, Wasserturm	Landkreis Miltenberg	Niedernberg	D
Eisenbach, Gh. Post	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Eisenbach, Kirche	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Eisenbach, Neustädter Hof	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Eisenbach, Wimag	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Bayernstr.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Berufsschulstr.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	A
Obernburg, Erlenweg	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Im Weidig	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Obernburg, Joh.-Knecht-Str.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Juliusstr.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Obernburg, Klimmerhof	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Obernburg, Lindenstr.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Obernburg, Miltenberger Str.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Mömlingtalring	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Nord	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	C
Obernburg, OVGO-Kreisel	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	C
Obernburg, Peters Platz	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	A
Obernburg, Pia Fidelis	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Obernburg, Schulzentrum	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	C
Obernburg, Schwabenstr.	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	D
Obernburg, Stadthalle	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Obernburg, Volksschule	Landkreis Miltenberg	Obernburg a. Main	B
Röllbach, Am Quintal	Landkreis Miltenberg	Röllbach	D
Röllbach, An der Zeiselmühle	Landkreis Miltenberg	Röllbach	C
Röllbach, Gh. Engel	Landkreis Miltenberg	Röllbach	C
Röllbach, Hauptstr.	Landkreis Miltenberg	Röllbach	C
Röllbach, Sportplatz	Landkreis Miltenberg	Röllbach	D
Rüdenau, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Rüdenau	C
Hambrunn, Kirche	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Brunnenrain	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Dorfwiesenhaus	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Im Küsterlein	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Kirche	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Roscheklinge	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Urbanusweg	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Weinbergstr.	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Schneeberg, Zittenfeldener Straße	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Zittenfelden, Kirche	Landkreis Miltenberg	Schneeberg	D
Neuenbuch	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	C
Stadtprozelten (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	A
Stadtprozelten, Brandenburg	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	D
Stadtprozelten, Brasselburg	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	D
Stadtprozelten, Hofthiergarten	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	D
Stadtprozelten, Kleine Steig	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	D
Stadtprozelten, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Stadtprozelten	C
Dornau, Bürgerhaus	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Dornau, Sulzbacher Str.	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Soden, Kirche	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Soden, Montessori-Schule	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Soden, Oberdorf	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Soden, Roth	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Soden, Sodenthaler	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	C
Soden, Unterdorf	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	A
Sulzbach, Abzw. Bahnhof	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	B
Sulzbach, Braunwarthsmühle	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	B
Sulzbach, Buchenmühle	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Höfeldstr.	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	C
Sulzbach, Jahnstr.	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	C
Sulzbach, Mühlweg	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Niedernberger Str.	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	B
Sulzbach, Raiffeisenbank	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	C
Sulzbach, Schafbrückenweg	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Schule	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Spessartstr.	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Sulzbach, Spottenberg	Landkreis Miltenberg	Sulzbach a. Main	D
Gönz	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weckbach, Ortsmitte	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weckbach, Schopfäcker	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weilbach (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Weilbach	A
Weilbach, Brücke	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weilbach, Oberdorf	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weilbach, Rathaus	Landkreis Miltenberg	Weilbach	C
Weilbach, Reuboldstr.	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weilbach, Schule	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Weilbach, West	Landkreis Miltenberg	Weilbach	D
Wörth (Bahnhof)	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	A
Wörth, Altstadt	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Bahnbrücke	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Bahnstr.	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Wörth, Hofgut	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Keltenstr.	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Mittlere Mühle	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Presentstr.	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Reifenbergstr.	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Schule	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Wörth, Stadtwaage	Landkreis Miltenberg	Wörth a. Main	D
Aschaffenburg Süd	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Am Bischberg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Aufeldstr./AOK	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Berliner Allee	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Bessenbacher Weg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Campus Flachstraße	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, City Galerie	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Cunibertstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Ebertbrücke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Ernsthofstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Erthalstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Fasanerie	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Fasaneriestr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Finanzamt	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Finanzamt	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Freihofsplatz	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Grauer Stein	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Hauptbahnhof/ROB	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Herstellturm	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Herz-Jesu-Kirche	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Hockstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Hofgartenstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Holbeinstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Horchstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Kinopolis	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Kippenburg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Klarastr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Klinikum	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Aschaffenburg, Kneippstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Kulmbacher Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Lackfabrik	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Lamprechtstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Landratsamt	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Lindenallee	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Löherstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Lothringer Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Ludwigsallee	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Maria-Ward-Schule	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Maximilianstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Nilkheimer Brücke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Österreicher Denkmal	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Platanenallee	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Pompejanumstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Sälzerweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Sandkirche	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Schellenmühle	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Schoberstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Schongauerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Schulzentrum	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Stadelmannstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Stadtbad (P+R)	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Stadthalle	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Stadtpalais	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Stadtwerke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Südbahnbrücke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Aschaffenburg, Südbahnhofstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Taunusstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Touristenheim	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Verpflegungsamt	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Aschaffenburg, Viadukt	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Vischerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Aschaffenburg, Willigisbrücke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Aschaffenburg, Zeughaus	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Damm, Albrechtstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Aschaffstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Boppstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Burchardtstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Damm, Dahlemstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Dämmer Tor (Hbf)	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Damm, Dorfstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Dyroffstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Englertr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Fahrbachweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Friedhof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Glattbacher Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Johannesberger Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Jossaweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Kahlgrundstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Kinzigstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Lange Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Damm, Linkstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Lohmühlstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Michaelstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Mühlstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Müllerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Damm, Ottostr. (FOS)	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Ramsbachweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Schillerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Damm, Schönbergschule	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Damm, Schwalbenrainweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, St. Michael Kirche	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Damm, Tauberstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Damm, Wilhelmstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Gailbach, Dorfgasse	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Gailbach, Findberg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Gailbach, Friedhof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Gailbach, Kirche	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Gailbach, Klingertweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D

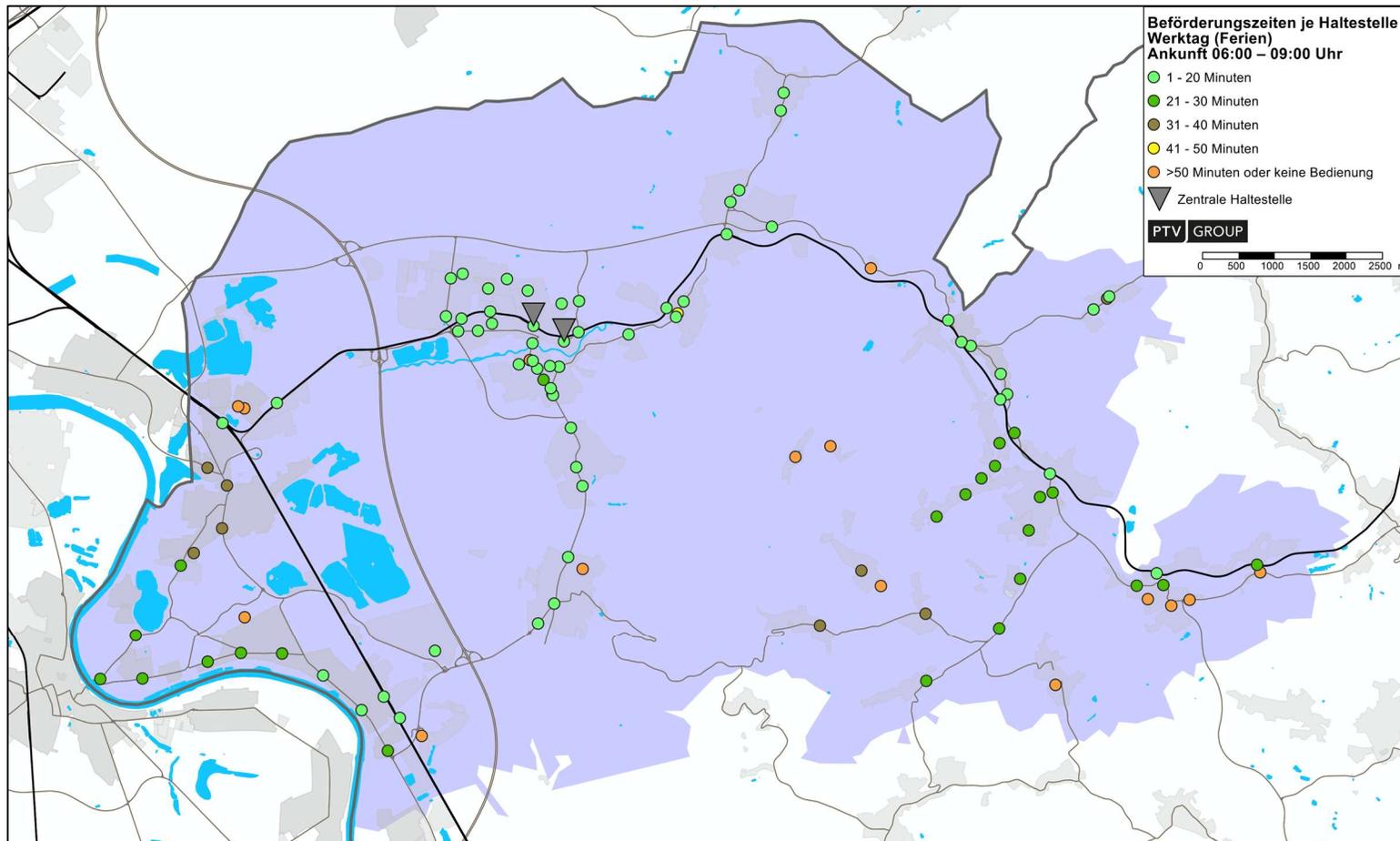
Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Gailbach, Scheidgraben	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Gailbach, Zum Spielplatz	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Leider, Am Dreispitz	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Leider, Berufsschule	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Leider, Hafen	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Leider, Hafnbrücke	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Leider, Industriestr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Leider, Kerschensteinerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Leider, Schönbusch	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Leider, Seegrundstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Leider, Seidelstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Leider, Waldfriedhof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Nilkheim, Am Welzbach	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Birkenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Buchenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, E.-Stein-Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Ernst-Streun-Platz	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Fichtenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Ges.-Scholl-Platz	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Gewerbehof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Großostheimer Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Jean-Stock-Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Kastanienweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Lorbeerweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Magnolienweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Nilkheimer Hof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Palmenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Nilkheim, Polizei	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, Rüterweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Nilkheim, Tannenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Nilkheim, West	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Obernau, Altenbachstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Am Obstkeller	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Obernau, Am Waldrand	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Obernau, Bollenwaldstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Obernau, Brucknerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Industriestr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Maintalstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Mehrzweckhalle	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Obernau, Orffstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Röderäcker	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Ruchelheimstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Obernau, Sportplatz Bollenwald	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, A. d. Bornwiesen	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Altholstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Am Herbigsbach	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Aumühlstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Bavariastr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Schweinheim, Blütenstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Döllingerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Dümpelsmühle	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Ebersbacher Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Feldchenstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Gailbachtal	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Gäßpfad	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Gutwerkstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Hefner-A.-Schule	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Hennteichstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Hensbachstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Schweinheim, Hubweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Schweinheim, Josef-Dinges-Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Koloseusstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Kullmannstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Schweinheim, Lindestr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Rotäckerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Rotwasserstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Schweinheim, Schweinh. Höhe	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	A
Schweinheim, Sodener Str.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Schweinheim, Steubenstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Schweinheim, Unterhainstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D

Haltestellenname	Aufgabenträger	Kommune	Kategorie
Schweinheim, Vogelsbergstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Schweinheim, Weinbergstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Strietwald, Adlerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Benzstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Bunsenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Strietwald, Daimlerstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Finkenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Gaußweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Strietwald, Handwerksk.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Strietwald, Herrenwaldstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C
Strietwald, Kegelzentrum	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	B
Strietwald, Nordfriedhof	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Strietwaldstr.	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	D
Strietwald, Waldbrunnenweg	Stadt Aschaffenburg	Aschaffenburg	C

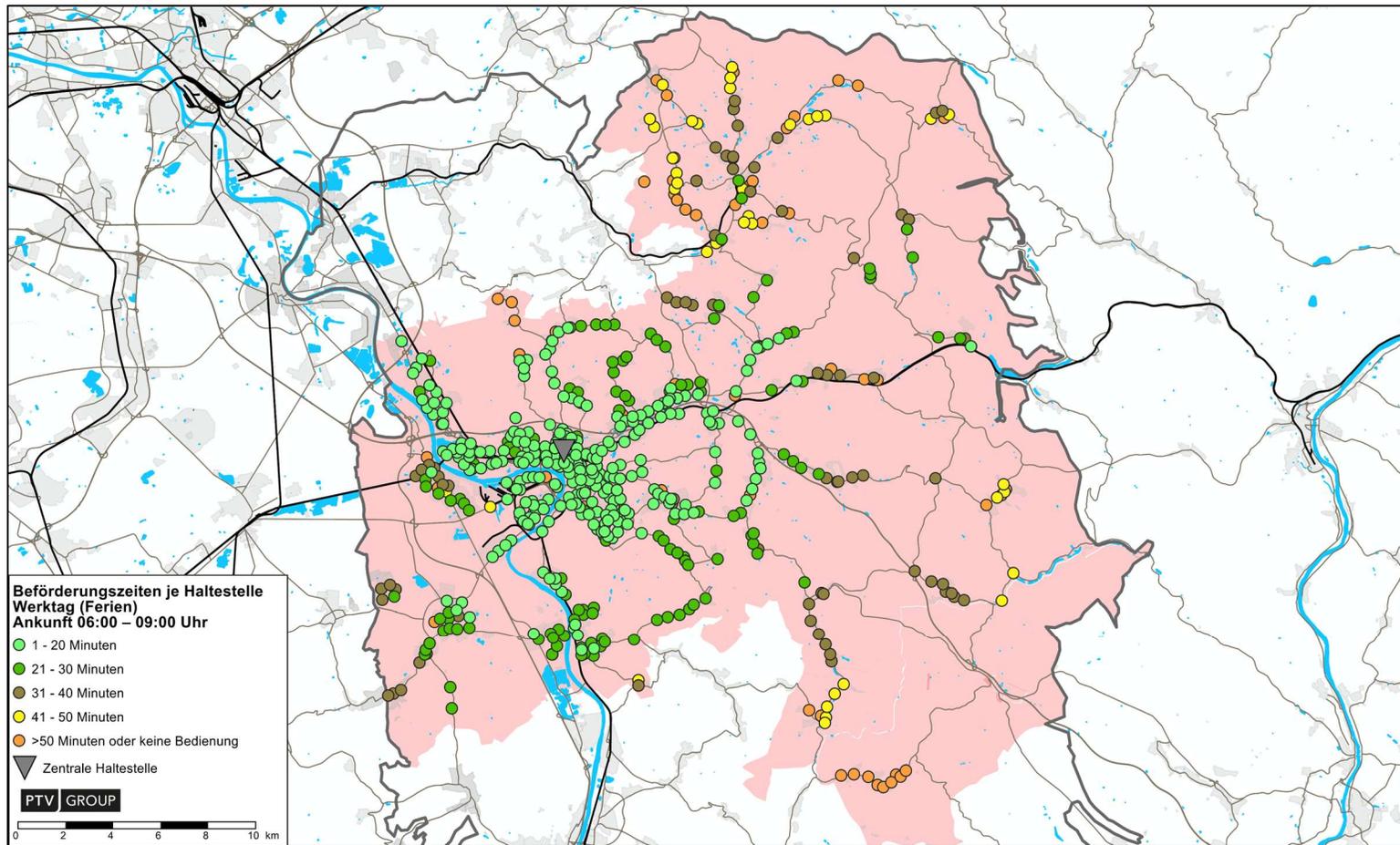
Tabelle 32: Haltestellenliste und Haltestellenkategorisierung

9.4 Erreichbarkeitsanalysen



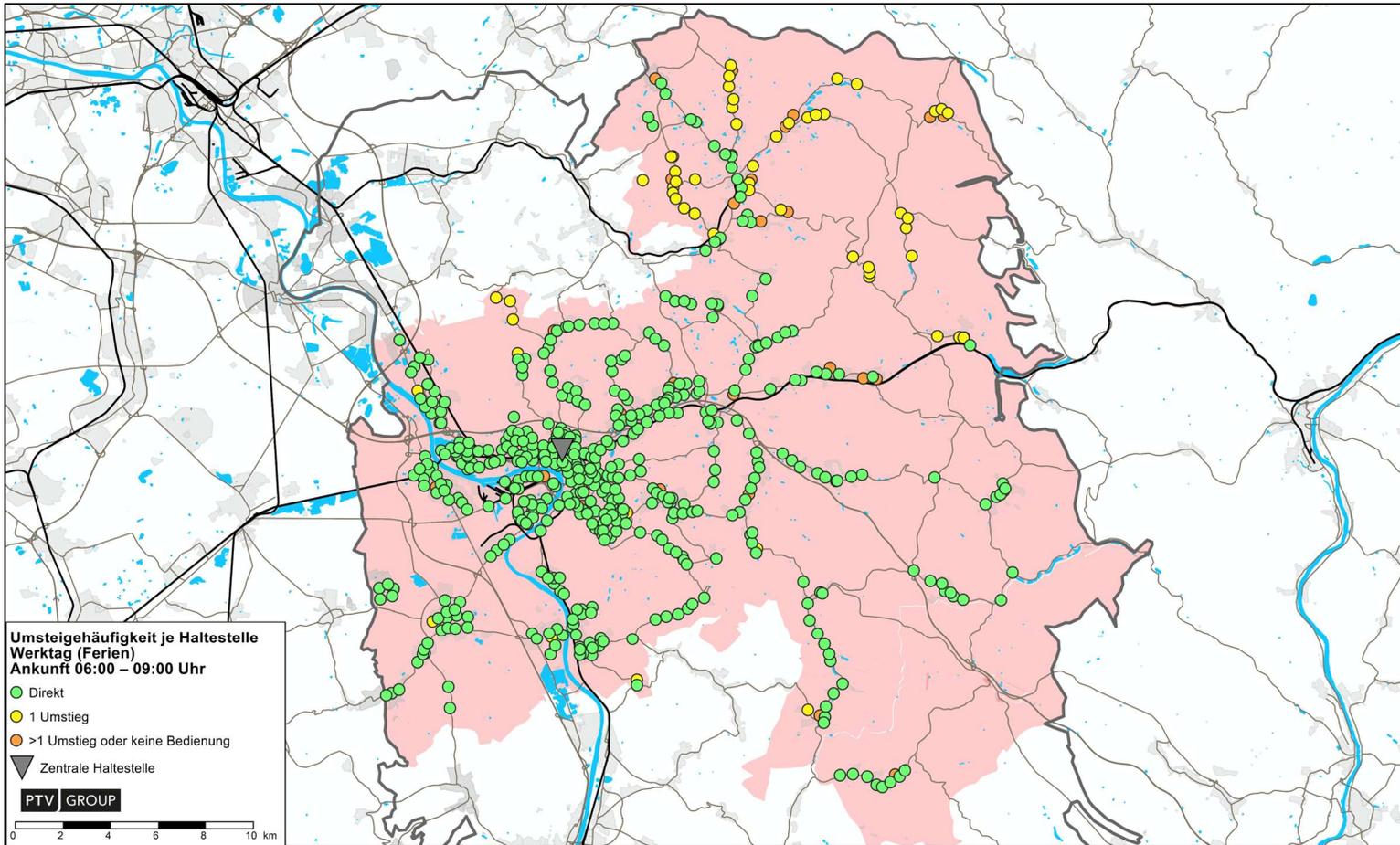
Zentrale Zielhaltestelle(n): Alzenau Bahnhof/Busbahnhof

Abbildung 26: Beförderungszeit im Mittelbereich Alzenau



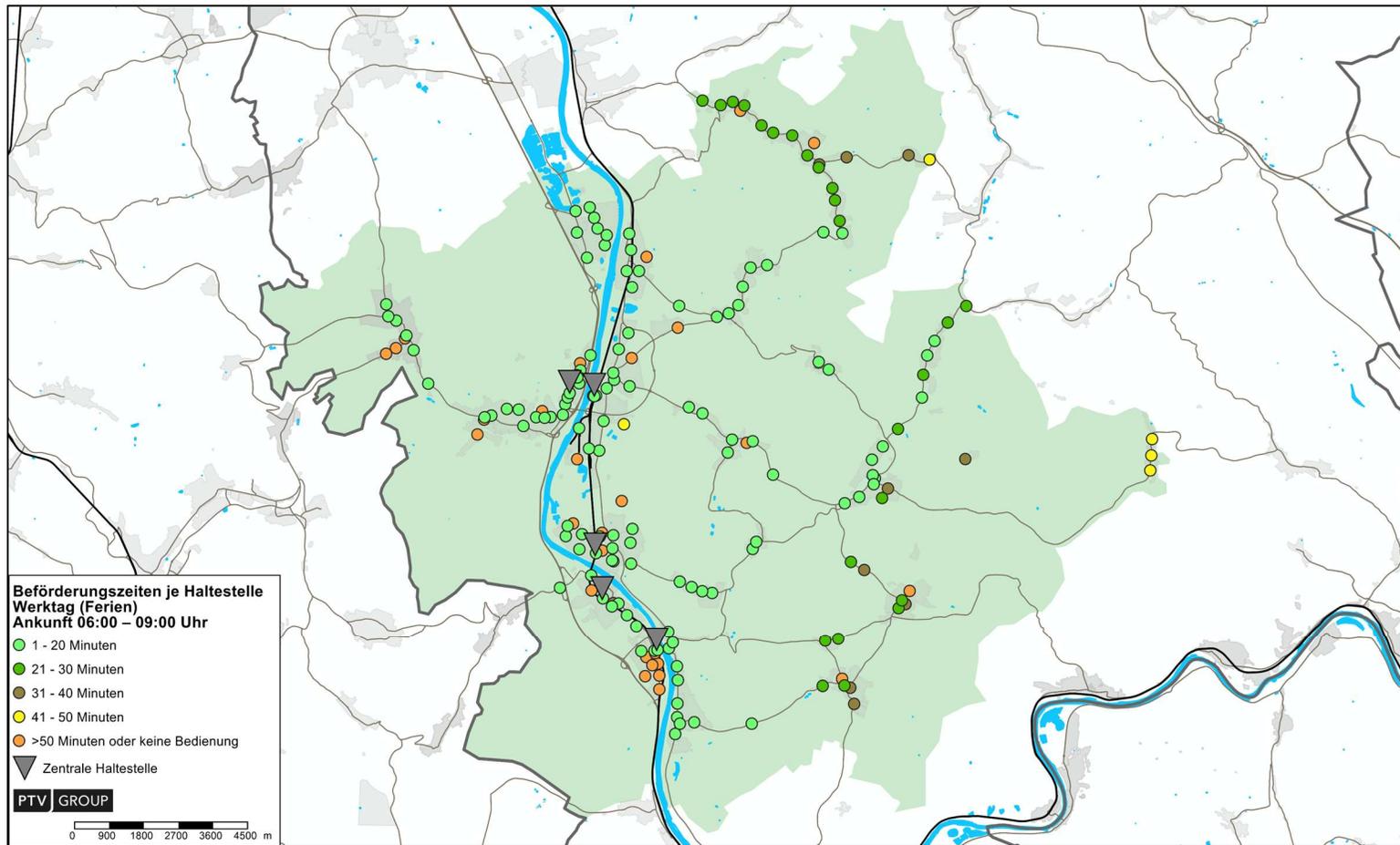
Zentrale Zielhaltestelle(n): Aschaffenburg Hauptbahnhof/ROB

Abbildung 27: Beförderungszeit im Mittelbereich Aschaffenburg



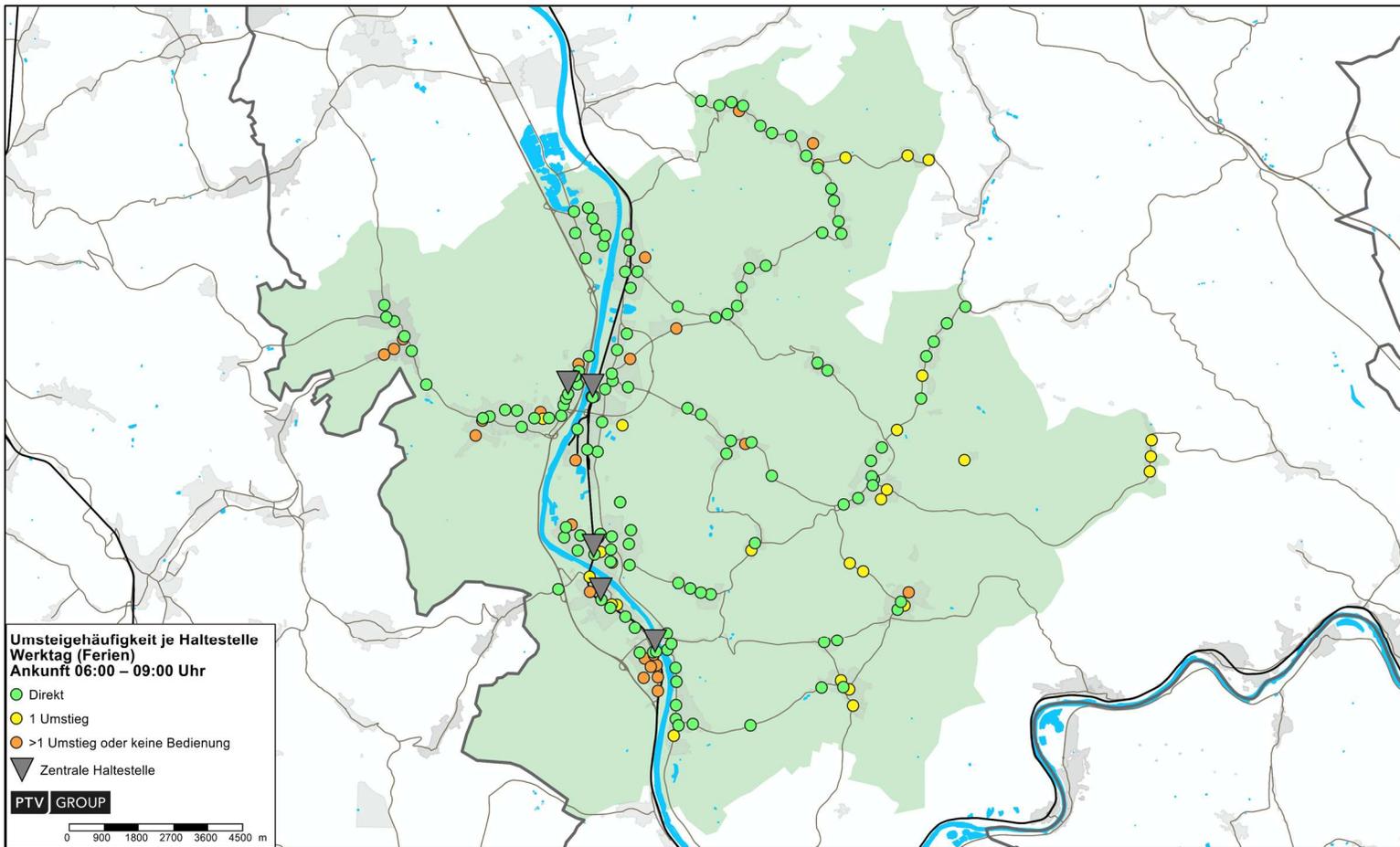
Zentrale Zielhaltestelle(n): Aschaffenburg Hauptbahnhof/ROB

Abbildung 28: Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Aschaffenburg



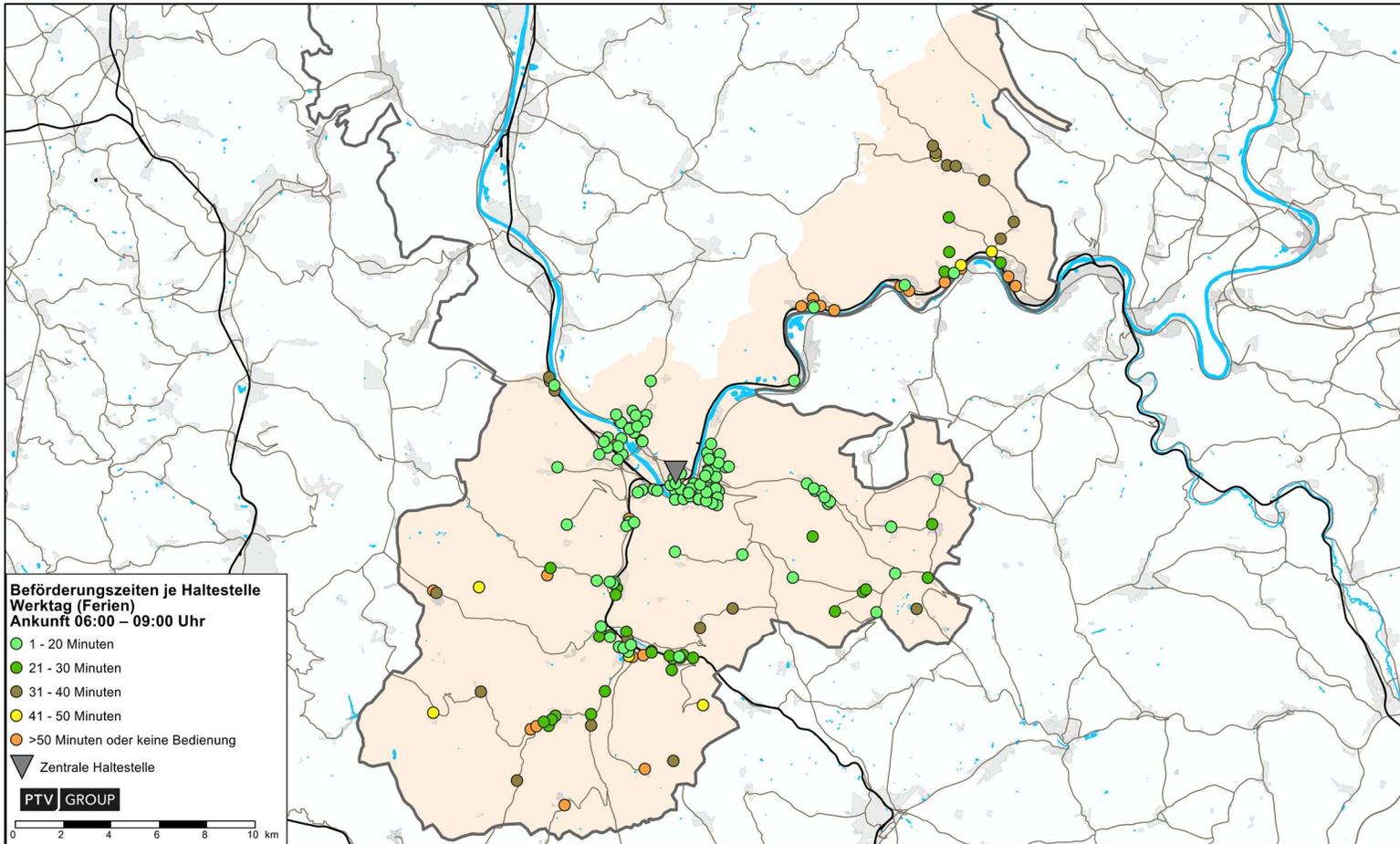
Zentrale Zielhaltestelle(n): Bahnhöfe in Elsenfeld, Erlenbach, Wörth, Klingenberg und Oberburg Lindenstr.

Abbildung 29: Beförderungszeit im Mittelbereich Oberburg-Elsenfeld



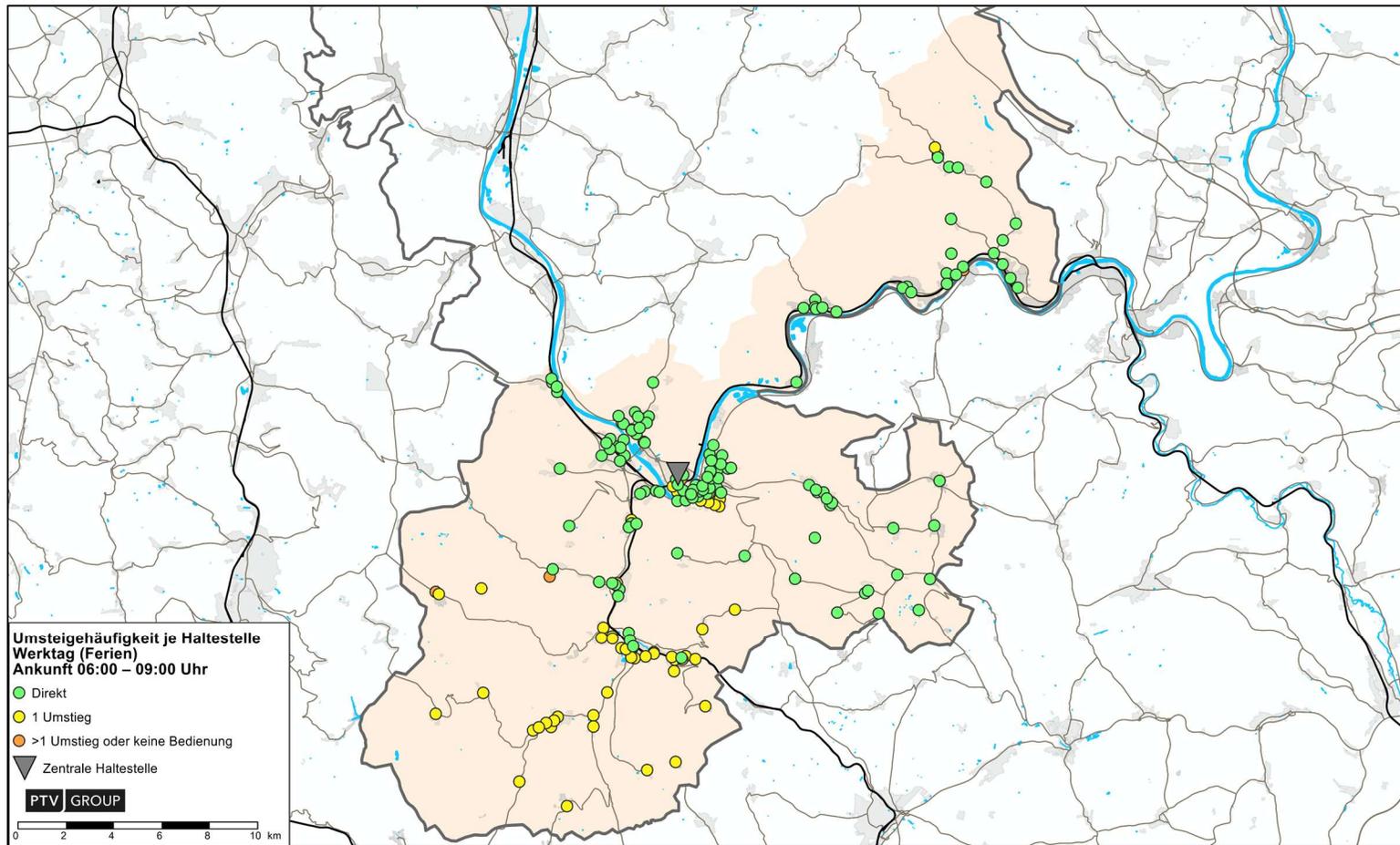
Zentrale Zielhaltestelle(n): Bahnhöfe in Elsenveld, Erlenbach, Wörth, Klingenberg und Obernburg Lindenstr.

Abbildung 30: Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Obernburg-Elsenveld



Zentrale Zielhaltestelle(n): Miltenberg Bahnhof

Abbildung 31: Beförderungszeit im Mittelbereich Miltenberg



Zentrale Zielhaltestelle(n): Miltenberg Bahnhof

Abbildung 32: Umsteigehäufigkeit im Mittelbereich Miltenberg