



EINLADUNG

Kreisgremien und Öffentlichkeitsarbeit
Thomas Euler
Gebäude F, Raum F209
Riversplatz 1-9
35394 Gießen
Telefon 0641/9390-1530
thomas.euler@lkgi.de
www.lkgi.de

Az.: 91 000-106 (15)

Gießen, den 14. Oktober 2013

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

zur 15. Sitzung des Kreistages des Landkreises Gießen lade ich ein für

Montag, den 18. November 2013, 18:00 Uhr

**Bürgerhaus Lich,
Gießener Straße 26, 35423 Lich.**

Die Tagesordnung mit den dazugehörigen Drucksachen und sonstigen Unterlagen füge ich als Anlage bei.

Den beigefügten Entschädigungsantrag geben Sie zum Schluss der Sitzung bitte ausgefüllt zurück.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen

Karl-Heinz Funck
Kreistagsvorsitzender

Tagesordnung für die 15. Sitzung des
Kreistages des Landkreises Gießen am 18. November 2013:

Sitzungsteil A

1. Eröffnung und Begrüßung
2. Feststellung der Tagesordnung
3. Fragestunde
4. Nachbenennung von Mitgliedern in der Betriebskommission des Eigenbetriebs "Servicebetrieb Landkreis Gießen";
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 6. August 2013
Vorlage: 0733/2013
5. Nachbesetzung einer Position in der Frauenkommission;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 9. August 2013
Vorlage: 0741/2013
6. Nachbesetzung einer Position im Jugendhilfeausschuss;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 12. August 2013
Vorlage: 0743/2013
7. Nachbesetzung einer Position in der Sportkommission;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 11. Oktober 2013
Vorlage: 0781/2013
8. Haushaltssatzung und Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2014; Investitionsprogramm für die Jahre 2013 bis 2017;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 27. September 2013
Vorlage: 0769/2013

Sitzungsteil B

9. Mitgliedschaft des Landkreises Gießen im KompetenzNetz UmweltTechnologien (KNUT);
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 16. September 2013
Vorlage: 0754/2013
10. Nutzungsvertrag mit dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim über die Nutzung des Hallenbades Pohlheim;
hier: geänderte Vorlage des Kreisausschusses vom 29. Juli 2013
Vorlage: 0643/2013 (neu)
11. Zweite Satzung zur Änderung der Kindertagespflegesatzung;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 27. September 2013
Vorlage: 0766/2013

Sitzungsteil C

12. Stellensituation im Team Asyl;
hier: Antrag des Kreisausländerbeirates vom 10. April 2013
Vorlage: 0654/2013
13. Mietwerterhebung aktualisieren;
hier: Antrag des Kreistagsabgeordneten Reinhard Hamel (Linkes Bündnis)
Vorlage: 0745/2013
14. Stellensituation im Jugendbildungswerk (JBW);
hier: Antrag des Kreisausländerbeirates vom 9. Oktober 2013
Vorlage: 0772/2013
15. Stellungnahme innerhalb der zweiten Anhörungsrunde zum Entwurf des Nahverkehrsplanes von ZOV und Universitätsstadt Gießen;
hier: Vorlage des Kreisausschusses vom 27. August 2013
Vorlage: 0746/2013 (neu)
16. Derivate/Zins-SWAPs;
hier: angekündigter Antrag des Kreistagsabgeordneten Reinhard Hamel (Linkes Bündnis)
Vorlage: 0779/2013
17. Mitteilungen

Anmerkungen zur Tagesordnung:

Anmerkung zu den Wahlen der Tagesordnungspunkten 4, 5, 6 und 7:

Es handelt sich hier um Nachbesetzungen von Gremien. Eine Nachwahl ist möglich, da die ursprüngliche Besetzung nach den Grundsätzen der Mehrheitswahl stattgefunden hat. Wenn niemand widerspricht, können diese Wahlen gemäß § 32 Satz 2 HKO in Verbindung mit § 55 Abs. 3 Satz 2 HGO in offener Abstimmung per Handaufheben durchgeführt werden. Die Vorlage 0781/2013 wurde noch nach der Sitzung des Ältestenrates am 9. Oktober 2013 auf der Tagesordnung vorgesehen, da sich noch am selben Tag ein dringender Bedarf für eine Nachbesetzung in der Sportkommission ergeben hat, weil bereits Ende November/Anfang Dezember 2013 eine Sitzung der Sportkommission geplant ist. Die Vorlage wird nach ihrer Beschlussfassung im Kreisausschuss am 28. November 2013 nachgereicht.

Anmerkung zu Tagesordnungspunkt 8:

Der Entwurf des Haushaltes 2014 wird ab dem Tage nach der Kreistagssitzung über das PARLAMENTSINFORMATIONSSYSTEM auf der Homepage www.landkreis-giessen.de abrufbar sein. **Sollten Sie jedoch einen Ausdruck des Haushaltsplan-Entwurfes wünschen, müssen Sie diesen Wunsch bis spätestens 8. November 2013 an den Fachdienst Finanzen (kristina.weber@lkgi.de, Tel.: 0641/9390-1504) richten.**

Anmerkung zu Tagesordnungspunkt 10:

In der Sitzung des Ältestenrates am 9. Oktober 2013 wurde seitens des Kreisausschusses in Aussicht gestellt, dass die Vorlage Nr. 0643/2013 (neu) aufgrund von Nachverhandlungen gegebenenfalls nach der Sitzung des Kreisausschusses am 28. Oktober 2013 ersetzt und nachgesandt wird.

Anmerkung zu Tagesordnungspunkt 12:

Der Antrag des Ausländerbeirats zur Stellensituation im Team Asyl (Vorlage 0654/2013) wurde in der vorletzten Sitzungsrunde vertagt, weil zuvor ein Bericht erstattet werden soll, in dem folgende Fragen zu beantworten sind:

Die Verwaltung möge prüfen,

1. wie der Bedarf derzeit ist
2. und die Entwicklung eingeschätzt wird.
3. Welche Möglichkeiten der Beseitigung des Engpasses ohne dauerhafte Ausweitung des Stellenplanes vorstellbar sind
4. und was das Regierungspräsidium dazu sagt.

Ein Bericht zu den Fragen 1 bis 3 wurde in der Sitzung des Kreistagsausschusses für Soziales, Jugend, Frauen, Integration, Gesundheit und Ehrenamt am 19. Juni 2013 erstattet. Da eine Antwort des Regierungspräsidiums Gießen zur Frage 4 seinerzeit dem Kreistag noch nicht vorlag, wurde der Antrag auch in der letzten Kreistagssitzung am 1. Juli 2013 vertagt. Am 2. Juli 2013 ist ein Schreiben des Regierungspräsidiums Gießen (vom 25. Juni 2013) beim Dezernat II eingegangen, das mit E-Mail vom 8. Juli 2013 an die Mitglieder von Kreistag, Kreisausschuss und Kreisausländerbeirat weiter geleitet wurde.

In der Sitzung des Haupt-, Finanz- und Rechtsausschusses am 12. September 2013 hat man sich darauf verständigt, diesen Antrag im Geschäftsgang des Kreistages zu belassen und im Rahmen der Haushaltsberatung als Haushaltsänderungsantrag aufzurufen.

Anmerkung zu Tagesordnungspunkt 15

In der Sitzung des Ältestenrates am 9. Oktober 2013 wurde vereinbart, dass die vom Kreisausschuss am 2. September 2013 beschlossene „Stellungnahme innerhalb der zweiten Anhörungsrunde des Nahverkehrsplanes von ZOV und Universitätsstadt Gießen“ (Vorlage 0746/2013) nunmehr auch im Kreistag und zuvor im Kreistagsausschuss für Arbeit, Wirtschaft, Kreisentwicklung, Verkehr und Energie beraten werden soll. Deshalb wurde die Vorlage des Kreisausschusses als Vorlage Nr. 0746/2013 (neu) nun auch für den Kreistag vorgesehen. Der Ältestenrat hat dabei die Möglichkeit besprochen, aus dieser Vorlage des Kreisausschusses einen interfraktionellen Antrag zu machen.

Anmerkung zu Tagesordnungspunkt 16

In der Sitzung des Ältestenrates am 9. Oktober 2013 kündigte der Kreistagsabgeordnete Reinhard Hamel (Linkes Bündnis) einen Antrag zu Derivate/Zins-SWAPs an. Dieser Antrag (Vorlage 0779/2013) liegt bislang noch nicht vor, wird aber nachgereicht, falls dieser innerhalb der Antragsfrist (28. Oktober 2013) eingehen sollte.

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Nachbenennung von Mitgliedern in der Betriebskommission des Eigenbetriebs "Servicebetrieb Landkreis Gießen"

Beschluss-Antrag:

**Der Kreistag wählt an Stelle der bisher vom Personalrat des Landkreises Gießen
gestellten Vertreter und Vertreterinnen nunmehr:**

Ordentliche Mitglieder:

Stellvertretung:

**Frau Heidrun Gans
Herr Jörg Klos**

**Frau Lolita Steinbrecher
Frau Monika Schmidt**

**in die Betriebskommission des Eigenbetriebes „Servicebetrieb Landkreis
Gießen“.**

Begründung:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 12. November 2012 die Mitglieder der Betriebskommission des Eigenbetriebes „Servicebetrieb Landkreis Gießen“ gewählt. Da zum damaligen Zeitpunkt noch kein Betriebsrat für den Servicebetrieb gewählt war, haben übergangsweise die Mitglieder des Personalrates des Landkreises Gießen entsprechende Mitglieder entsandt.

Am 03. Juli 2013 hat eine Betriebsratswahl für den Servicebetrieb Landkreis Gießen stattgefunden.

Der Betriebsrat hat folgende Besetzungsvorschläge unterbreitet:

Ordentliche Mitglieder:

Stellvertretung:

**Frau Heidrun Gans
Herr Jörg Klos**

**Frau Lolita Steinbrecher
Frau Monika Schmidt.**

Die Vertreter des Betriebsrates des Servicebetriebes sollen nun die bisherigen Vertreter des Personalrates ablösen.

Die Bestellung einer eigenen Frauenbeauftragten für den Servicebetrieb Landkreis Gießen und deren Wahl in die Betriebskommission wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Folgekosten:

keine

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Fachbereich Schule,
Bauen, Sport und
Abfallwirtschaft

Betriebsleitung
Servicebetrieb
Landkreis Gießen

Organisationseinheit

Rosemarie Kray

Sachbearbeiter

Mario Rohrmus

Leiter der
Organisationseinheit

Hauptamtliche
Kreisbeigeordnete Dr.
Christiane Schmahl

Dezernentin

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Nachbesetzung einer Position in der Frauenkommission

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag wählt für die ausgeschiedene stellvertretende sachkundige Einwohnerin aus dem Bereich „Stabsstelle Kreisfrauenbüro des Landkreises Gießen“ Frau Heidemarie Lippold nunmehr

Frau Susanne Rosemann

in die Frauenkommission.

Begründung:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 7. November 2011 die Mitglieder des Kreistages sowie die sachkundigen Einwohner/innen und deren Stellvertreter/innen in die Kommissionen des Kreisausschusses gewählt.

Die Wahl der sachkundigen Einwohner/innen und deren Stellvertreter/innen erfolgt nach den Grundsätzen der Mehrheitswahl. Gemäß § 32 HKO i. V. m. § 55 Abs. 3 HGO können – wenn niemand widerspricht – diese Wahlen offen und en bloc durchgeführt werden.

Frau Heidemarie Lippold ist aus dem Dienst des Landkreises Gießen ausgeschieden, somit ist die Stellvertreterposition der sachkundigen Einwohner/innen im Bereich „Stabsstelle Kreisfrauenbüro des Landkreises Gießen“ vakant. Die Stabsstelle Kreisfrauenbüro hat als Nachfolgerin Frau Susanne Rosemann vorgeschlagen.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine Kosten.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Kreisgremien und
Öffentlichkeitsarbeit

Organisationseinheit

Julia Schäfer

Sachbearbeiter/in

Thomas Euler

Leiter der
Organisationseinheit

Landrätin Anita Schneider

Dezernent

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Nachbesetzung einer Position im Jugendhilfeausschuss

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag führt für die Position „Kreisfrauenbüro“ nach § 4 Abs. 2 Nr. 10 der Satzung für das Jugendamt des Landkreises Gießen folgende Nachwahl für den Jugendhilfeausschuss des Landkreises Gießen durch:

Für das ausgeschiedene Mitglied Frau Heidemarie Lippold wird nunmehr die bisherige Stellvertreterin

Frau Angelika Kämmler

als beratendes Mitglied des Jugendhilfeausschusses gewählt.

Als neue Stellvertreterin wird nunmehr

Frau Susanne Rosemann

gewählt.

Begründung:

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 19. September 2011 die stimmberechtigten und beratenden Mitglieder im Jugendhilfeausschuss sowie deren Stellvertreter/innen des Landkreises Gießen gewählt.

Die Wahl der durch die Institutionen vorgeschlagenen stimmberechtigten und beratenden Mitglieder sowie deren Stellvertreter/innen erfolgt nach den Grundsätzen der Mehrheitswahl. Gemäß § 32 HKO i. V. m. § 55 Abs. 3 HGO können – wenn niemand widerspricht – diese Wahlen offen und en bloc durchgeführt werden.

Frau Heidemarie Lippold ist aus dem Dienst des Landkreises Gießen ausgeschieden, somit die die Position des beratenden Mitglieds auf Vorschlag der Verbände, Institutionen etc. im Bereich „Frauenbüro“ vakant. Die Stabsstelle Kreisfrauenbüro des Landkreises Gießen hat vorgeschlagen, die bisherige Stellvertreterin, Frau Angelika Kämmler, nunmehr als Vertreterin und als neue Stellvertreterin, Frau Susanne Rosemann, zu wählen.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen keine Kosten.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Kreisgremien und
Öffentlichkeitsarbeit

Organisationseinheit

Julia Schäfer

Sachbearbeiter/in

Thomas Euler

Leiter der
Organisationseinheit

Landrätin Anita Schneider

Dezernent

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag

beschließt die Mitgliedschaft des Landkreises Gießen im KompetenzNetz

UmweltTechnologien (KNUT) als ordentliches Mitglied und Gründungsmitglied

Begründung:

Mit dem einstimmigen Kreistagsbeschluss v. 19.09.2011 „Energiewende im Landkreis Gießen vorantreiben“ (Vorlage Nr. 0163/2011) forderte der Kreistag die Kreisverwaltung auf, zur Umsetzung der Energiewende die Kooperation u.a. mit Partnern aus der Wirtschaft auszubauen. Das KompetenzNetz UmweltTechnologien (KNUT) wurde im Jahr 2007 von mittelhessischen Unternehmen mit dem Ziel gegründet, die Energieeffizienz von Produktionsprozessen zu erhöhen und damit die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Dies geschieht durch regelmäßigen Austausch, durch Kooperation mit der Justus-Liebig-Universität und der Technischen Hochschule Mittelhessen und durch die gemeinsame Entwicklung von Prozessen und Technologien zum Energiesparen und zur Erhöhung der Energieeffizienz.

KNUT ist Mitglied des Energiebeirates Landkreis Gießen, ein Dialog zur Kooperation mit Unternehmen im Landkreis Gießen findet darüber hinaus in der Arbeitsgruppe „Erneuerbare Energien“ statt, in dem die Kreisverwaltung mit dem Sachbearbeiter „Regionale Energiepolitik“ vertreten ist.

Zum Herbst 2013 soll KNUT als eingetragener Verein geführt werden. Ziel ist die Stärkung der regionalen Wirtschaftskreisläufe. Dies soll erreicht werden durch die Zusammenarbeit mit regionalen Institutionen und die Unterstützung der heimischen Unternehmen im Bereich Energieeffizienz.

Die Mitgliedschaft zugesagt haben: IHK-Verbund Mittelhessen; TÜV Hessen; Justus-Liebig-Universität, Professur für Abfallwirtschaft und Ressourcenmanagement; Gross GmbH, Wettenberg; Eidmann GmbH, Gießen, First Energy GmbH, Kaufungen, Recarbon GmbH Deutschland. Das Netzwerkmanagement schlägt vor, dass der Landkreis Gießen die Schirmherrschaft übernimmt.

Die Energiewende im Landkreises Gießen kann nur gelingen, wenn der Primärenergieverbrauch reduziert wird. Voraussetzung hierfür ist, dass die Verbraucher (Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen sowie Industrie) zum Energiesparen motiviert und entsprechende Prozesse und Technologien möglichst aus der Region angeboten werden. Aus einer Mitgliedschaft des Landkreises bei KNUT ergeben sich folgende Vorteile:

- Zugang zu Energiebedarfsdaten von Unternehmen im Landkreis Gießen
- Ermittlung von Potenzialen zur Nutzung von Abwärmeströmen aus Unternehmen zur Wärmeversorgung von kommunalen Einrichtungen und Haushalten
- Sensibilisierung von Unternehmen zum Energiesparen
- Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen zum Energiesparen durch Kooperationen von Schulen und Unternehmen
- Vernetzung von Schulen und Unternehmen zur Förderung der Integration von Jugendlichen in den Ausbildungs- und Arbeitsmarkt durch gemeinsame Projekte und Kooperationen

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen Kosten in Höhe von 2.500,00€

Die Mittel / VE stehen zur Verfügung

- im Teilergebnishaushalt 57.1.01.01 unter Pos. 677 900 07

Budget beantragt: kostenneutrale Umstellung für 2014

Folgekosten: Jährlich 2.500 EURO

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Wirtschaftsförderung,
Tourismusförderung
und Kreisentwicklung

Organisationseinheit

Dr.-Ing. Manfred Felske-Zech

Sachbearbeiter/in

Dr.-Ing. Manfred Felske-Zech

Stellvertretender Leiter der
Organisationseinheit

Anita Schneider

Landrätin

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Nutzungsvertrag mit dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim über die Nutzung des Hallenbades Pohlheim

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag stimmt dem Abschluss einer neuen vertraglichen Vereinbarung mit dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim über die Nutzung des Hallenbades zu schulsportlichen Zwecken, gemäß dem als Anlage beigefügten Vertragsentwurf zu.

Für die Nutzung des Hallenbades Pohlheim zahlt der Landkreis Gießen einen pauschalen Stundensatz in Höhe von 110,00 €/Zeitstunde, brutto, an den Hallenbadbetreiber, unabhängig davon, wie viele Schülerinnen und Schüler das Hallenbad tatsächlich besuchen.

Der Nutzungsvertrag tritt rückwirkend zum 01. Januar 2012 in Kraft und wird vorerst bis zum 31. Juli 2014 geschlossen. Er verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, sofern er nicht gekündigt wird. Die Kündigung muss dem Vertragspartner spätestens zum 31. Januar des laufenden Jahres fristgemäß schriftlich zugehen.

Begründung:

Mit Beschluss vom 12. November 2012 hat der Kreistag entschieden, die Vereinbarung mit den Hallenbadbetreibern über die Zahlung von Nutzungsentgelten für die Nutzung der Hallenbäder im Landkreis Gießen rückwirkend ab dem 01. Januar 2012 zu verändern.

Abweichend von der bisherigen Regelung, wonach 1,80 Euro pro Schüler/Schülerin und Badbesuch gezahlt wurde, soll ab dem 01. Januar 2012 die Nutzung auf Grundlage von Stundensätzen abgerechnet werden. Die Vergütung beträgt im Regelfall 70,00 Euro je Zeitstunde, brutto, unabhängig von der Zahl der Schülerinnen und Schüler die am Schwimmunterricht teilnehmen. Allerdings sind auch die Größenverhältnisse der Schwimmbäder zu berücksichtigen.

Für das kleinste dieser Hallenbäder, in Nordeck, werden lediglich 75 % des genannten Stundensatzes, somit 52,50 Euro zugrunde gelegt.

Für das größte Hallenbad, in Pohlheim, sollen 125 % des genannten Stundensatzes zugrunde gelegt werden,

Für alle anderen Hallenbäder gilt der Stundensatz von 70,00 Euro.

Mit Zustimmung des Kreistages kann von dieser Regelung abgewichen werden.

Der Zweckverband Hallenbad Pohlheim erklärt sich mit dem für ihn maßgeblichen Stundensatz von 87,50 Euro nicht einverstanden und fordert eine Anhebung des Stundensatzes auf 110,00 Euro, was wie folgt begründet wird:

In allen anderen Hallenbädern im Landkreis Gießen kann mit maximal 50 Schülerinnen und Schüler, also 2 Gruppen gleichzeitig, Schwimmunterricht durchgeführt werden.

Im Hallenbad Pohlheim hingegen können gleichzeitig, bis zu 100 Schülerinnen und Schüler, also bis zu 4 Gruppen am Schwimmunterricht teilnehmen.

Vor diesem Hintergrund profitiert das Hallenbad Pohlheim von der Umstellung vom Eintrittspreis je Schüler/Schülerin pro Badbesuch auf einen pauschalen Stundensatz von 87,50 Euro am allerwenigsten.

Bei allen anderen Hallenbadbetreibern führte die neue Regelung zu einer Verbesserung der Einnahmesituation von ca. 75 %.

Für das Hallenbad Pohlheim bedeutet die neue Regelung eine Einnahmeverbesserung von nur 26 %.

Der Kreisausschuss wird daher gebeten, dem Kreistag zu empfehlen, mit dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim einen Nutzungsvertrag abzuschließen, worin ein Nutzungsentgelt von 110,00 Euro/ Zeitstunde vereinbart wird.

Finanzielle Auswirkungen:

Die erforderlichen Mittel wurden im Haushalt 2013 unter Produkt 24.3.01.01, Konto 617 900 12, bereitgestellt.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:
Fachdienst Schule

Mario Rohrmus
Fachbereichsleitung

Dr. Christiane Schmahl
Hauptamtliche
Kreisbeigeordnete

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Nutzungs-Vertrag

zwischen

dem Landkreis Gießen, Riversplatz 1 - 9, 35394 Gießen,

vertreten durch den Kreisausschuss, dieser vertreten durch Frau Landrätin Anita Schneider und Frau Hauptamtliche Kreisbeigeordnete Dr. Christiane Schmahl,

- im folgenden Landkreis Gießen -

und

dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim, Kirchstr. 2, 35415 Pohlheim,

vertreten durch Herrn Vorsitzenden Karl-Heinz Schäfer,

- im folgenden Zweckverband Hallenbad Pohlheim -

wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1

- (1) Der Zweckverband Hallenbad Pohlheim verpflichtet sich, das Hallenbad Pohlheim allen Schulen des Landkreises Gießen von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr für den Schwimmunterricht zur Verfügung zu stellen.
- (2) In den Schulferien steht das Hallenbad Pohlheim den Schulen des Landkreises Gießen nicht zur Verfügung.
- (3) Die Nutzung des Schwimmbads bezieht sich im Rahmen der Erforderlichkeit auch auf die Nutzung der Duschen, Umkleidekabinen sowie aller anderen Räumlichkeiten, welche üblicherweise den Schwimmbadbesuchern zugänglich sind.

§ 2

Die Belegungspläne werden unmittelbar zwischen den Schulen, dem Landkreis Gießen als Schulträger und dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim geregelt.

§ 3

- (1) Das Nutzungsentgelt beträgt 110,00 € je Zeitstunde, unabhängig von der Zahl der Schüler/innen und versteht sich inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer, falls die Umsatzsteuerpflicht bei der Vermietung des Hallenbades des Zweckverbandes Hallenbad Pohlheim an den Landkreis Gießen eintritt.
- (2) Der Zweckverband Hallenbad Pohlheim stellt in Zusammenarbeit mit den Schulen und mit dem Landkreis Gießen als Schulträger den Belegungsplan aller Schulen des Landkreises Gießen, die das Hallenbad Pohlheim nutzen, schulhalbjährlich zum 01.02. bzw. 01.08. des jeweiligen Kalenderjahres zusammen. Dieser Belegungsplan ist für die Zahlung des Nutzungsentgeltes verbindlich. Auch die ausgefallenen Stunden werden künftig vergütet. Eine Spitzabrechnung entfällt.

- (3) Für die Zeit vom 01.01.2012 bis 31.12.2012 wird eine Neuberechnung anhand der vorgelegten Benutzerlisten gemäß dieses Vertrages vorgenommen. Für die Zeit vom 01.01.2013 bis 31.07.2013 erfolgt die Berechnung der Nutzungsentgelte auf der Basis der für das 2. Schulhalbjahr 2012/2013 vorliegenden Belegungspläne. Die ausgefallenen Stunden werden vergütet. Die Abstimmung der Belegungspläne nach § 4 Abs. 2 erfolgt erstmals im Vorfeld zu Beginn des Schuljahres 2013/2014, also vor dem 01.08.2013.
- (4) Aufgrund der vorgelegten Belegungspläne zum jeweiligen Schulhalbjahresbeginn wird seitens des Landkreises Gießen ein Pauschalbetrag des Nutzungsentgeltes errechnet, der in sechs monatlichen Teilbeträgen jeweils zum Monatsletzten auf ein von dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim zu bezeichnendes Konto einzuzahlen ist, erstmals mit Ablauf des Monats August 2013. Die Nachzahlung der Berechnung des Nutzungsentgeltes für die Zeit vom 01.01.2012 bis zum 31.07.2013 hat bis zum 31.10.2013 auf dieses Konto zu erfolgen.
- (5) Mit dem Nutzungsentgelt sind alle von dem Zweckverband Hallenbad Pohlheim zu erbringenden Leistungen abgegolten.

§ 4

- (1) Wenn und soweit Wartungs- und Reparaturarbeiten an dem Schwimmbecken oder den sonstigen Räumlichkeiten vorgenommen werden müssen, hat der Zweckverband Hallenbad Pohlheim diese möglichst so durchzuführen, dass die Nutzung des Schwimmbads für den Schwimmunterricht hiervon nicht beeinträchtigt wird.
- (2) Ist dies im Einzelfall nicht möglich oder ist die Nutzung des Schwimmbads wegen sonstiger schwerwiegender technischer Defekte, höherer Gewalt, Schließung des Schwimmbades nicht möglich, ruhen die Pflichten aus diesem Vertrag für die Dauer des Nutzungshindernisses.
- (3) Schadensersatzansprüche sind in den Fällen des Absatzes 2 beiderseitig ausgeschlossen.

§ 5

- (1) Der Zweckverband Hallenbad Pohlheim stellt den Landkreis Gießen im Innenverhältnis von Schadensersatzforderungen Dritter, die dem Landkreis Gießen durch Verschulden des Zweckverbandes Hallenbad Pohlheim entstehen, frei.

§ 6

Der Landkreis Gießen haftet für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit. Die Haftung für einfache Fahrlässigkeit ist ausgeschlossen. Letzteres gilt nicht für den Fall, dass

- 1. Hauptpflichten aus diesem Vertrag betroffen sind
- oder
- 2. ein eingetretener Schaden als Folge der Durchführung des Vertrages typisch und vorhersehbar war (vertragstypischer Schaden).

Die Haftung aus Satz 3 ist auf höchstens 15.000,00 Euro beschränkt.

§ 7

Gegen Forderungen aus diesem Vertrag ist die Aufrechnung mit anderen Forderungen als solchen aus diesem Vertrag nicht zulässig. Ein Zurückbehaltungsrecht kann wegen anderer Rechte als solcher aus diesem Vertrag nicht geltend gemacht werden.

§ 8

- (1) Der Vertrag tritt rückwirkend zum 01.01.2012 in Kraft und wird vorerst bis zum 31.07.2014 geschlossen. Er verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, sofern er nicht gekündigt wird. Die Kündigung muss dem Vertragspartner spätestens zum 31.01. des laufenden Jahres fristgemäß schriftlich zugehen.
- (2) Dieser Vertrag ersetzt alle bestehenden Verträge und Abreden betreffend der Festsetzung der Nutzungsentgelte des Hallenbades Pohlheim für den Schulschwimmunterricht.

§ 9

- (1) Änderungen dieses Vertrages bedürfen der Schriftform.
- (2) Die Vertragsparteien haben keine mündlichen Nebenabreden getroffen.
- (3) Wenn eine Bestimmung dieses Vertrages unwirksam sein sollte, wird dadurch die Geltung des Vertrages im Übrigen nicht berührt. Es ist dann eine der unwirksamen Bestimmungen dem Sinne und der rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung nach möglich, nahekomme andere Bestimmungen zwischen den Vertragsparteien zu vereinbaren.

Gießen, den _____

**LANDKREIS GIESSEN
- Der Kreisausschuss -**

Anita Schneider
Landrätin

Dr. Christiane Schmahl
Hauptamtliche Kreisbeigeordnete

Pohlheim, den _____

**ZWECKVERBAND
HALLENBAD POHLHEIM**

Karl-Heinz Schäfer
Vorsitzender

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Änderung der Kostenbeitragssatzung Kindertagespflege

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag beschließt die als Anlage beigefügte

2. Satzung zur Änderung der Satzung über die Heranziehung zu einem pauschalisierten Kostenbeitrag bei der Kindertagespflege gem. §§ 23, 24 SGB VIII vom 01. September 2008 (Kostenbeitragssatzung Kindertagespflege), zuletzt geändert durch Satzung vom 7. November 2011.

Begründung:

In Folge eines Klageverfahrens einer Kindertagespflegeperson aus dem Wetteraukreis gegen den Landkreis Gießen ergab sich die rechtliche Notwendigkeit, die Satzung sowie die Zuwendungs- und Leistungsvereinbarungen (Verträge, die die Kindertagespflegepersonen mit dem LK Gießen schließen) anzupassen.

Im Zuge dessen wurden die Satzung (insbesondere der § 3, welcher die Höhe der Vergütung bzw. den Kostenbeitrag für die Eltern regelt) sowie die Zuwendungs- und Leistungsvereinbarung überarbeitet und aktualisiert. Weitergehend wurden in der Satzung redaktionelle Änderungen vorgenommen (etwa der Austausch des Wortes „Tagespflegeperson“ in „Kindertagespflegeperson“).

Im Zuge der Aktualisierung der Satzung soll nunmehr auch die Vergütung der anerkannten Kindertagespflegepersonen im LK Gießen angehoben werden.

In Vorarbeit wurden vergleichbare Zahlen betreffend der Vergütung von anerkannten Kindertagespflegepersonen im Raum Mittelhessen eingeholt. Danach befindet sich der Landkreis Gießen mit seiner Vergütung im mittelhessischen Vergleich an der unteren Grenze. Als geldwerten Vorteil erhalten unsere Tagespflegepersonen eine Lohnfortzahlung von bis zu 12 Wochen (4 Wochen für Urlaub, 6 Wochen für Krankheitsausfälle und bis zu 2 Wochen für sonstige Ausfallzeiten). Damit befindet sich der Landkreis Gießen im mittelhessischen Vergleich im oberen Drittel.

Landesweit ist ein Rückgang der Bewerbungen um eine Qualifizierung zur anerkannten Kindertagespflegeperson zu verzeichnen. In der Folge findet im Jahr 2014 nur noch eine Grundqualifizierung (in den Vorjahren waren es i.d.R. zwei) im Landkreis Gießen statt. Ebenso ist zu beobachten, dass ansteigend auch erfahrene Kindertagespflegepersonen aufgrund der gestiegenen Anforderungen ihre Tätigkeit aufgeben. Die hauptsächlichen Gründe für eine Ablehnung der Tätigkeit als Kindertagespflegeperson basieren auf dem geringen Stundenlohn, den eine anerkannte Kindertagespflegeperson erhält. Finanziell prekär ist es insbesondere dann, wenn eine Kindertagespflegeperson weniger als fünf Kinder

betreuen möchte oder auch die räumlichen oder persönlichen Gegebenheiten nur eine Betreuung einer geringen Anzahl von Kindern zulassen.

Eine Erhöhung des Stundenlohnes pro Kind stellt nach – auch überregionaler – fachlicher Bewertung den Anreiz dar, sich für die Ausbildung zur anerkannten Kindertagespflegeperson zu entscheiden.

Der generelle Bedarf an anerkannten Kindertagespflegepersonen ist in Zukunft auch unter Beachtung des **Rechtsanspruches ab 1. August 2013, der auch in Kindertagespflege erfüllt werden kann und soll, vom Landkreis Gießen als verantwortlichem öffentlichen Jugendhilfeträger zu berücksichtigen.**

Im Rahmen der Qualitätssteigerung käme eine Erhöhung der Vergütung zudem der Würdigung von langjährigen Kindertagespflegepersonen nach.

Begründung der einzelnen Änderungen:

Nach fachlicher Bewertung wird eine Erhöhung der Vergütung um 0,50 EUR für Sach- und Förderleistungen für angemessen gehalten.

Finanzielle Entwicklung Kostenbeitragssatzung Kindertagespflege

2014				2015			
	Alt	Neu	Erhöhung in %	Alt	Neu	Erhöhung in %	
Normal	2,50 €	3,00 €	20%	2,50 €	3,30 €	32%	
Leistungsgerecht	2,80 €	3,30 €	18%	2,80 €	3,60 €	29%	
Randzeiten	3,50 €	4,00 €	14%	3,50 €	4,00 €	14%	
Sa + So + Feiertage	2,80 €	3,30 €	18%	2,80 €	3,60 €	29%	
			17,50%				25,86%

Nachtpauschale bleibt gleich (sie kommt sehr selten vor). Keine Einbeziehung in die Berechnung.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen zusätzliche Kosten / Kosten in Höhe von 112.860 €

Die Mittel / VE stehen zur Verfügung

- im Teilergebnishaushalt 36.1.01 unter Pos. 15.

- im Teilfinanzhaushalt/Leistung _____ Maßnahme Nr. _____

Die Mittel / VE stehen nicht / nur in Höhe von _____ € zur Verfügung.

Deckungsvorschlag für die fehlenden Mittel:

Folgekosten:

Im Haushaltsjahr 2015 entstehen voraussichtlich zusätzliche Kosten in Höhe von 166.750 €.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Fachdienst Familien,
Inklusion und
Demografie

Organisationseinheit

Alexandra Gerlach

Sachbearbeiter/in

Simone Hackemann

Leiter der
Organisationseinheit

Dirk Oßwald

Dezernent

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

**Zweite Satzung zur Änderung der
Satzung über die Heranziehung zu einem pauschalisierten Kostenbeitrag
bei Kindertagespflege gem. §§ 23, 24 SGB VIII
(Kindertagespflegegesetz),
zuletzt geändert durch Satzung vom 7. November 2011**

Artikel 1

Die Satzung über die Heranziehung zu einem pauschalisierten Kostenbeitrag bei Kindertagespflege gem. §§ 23, 24 SGB VIII (Kindertagespflegegesetz) vom 1. September 2008 wird wie folgt geändert:

1. Unter „Allgemeines“ wird im Satz 2 das Wort „Sie“ durch die Worte „Die Leistungen“ ersetzt.
2. § 3 erhält folgende neue Fassung:

**„§ 3
Höhe des Kostenbeitrages**

- (1) Der Kostenbeitrag beträgt jeweils die Hälfte der an die Kindertagespflegeperson durch den Landkreis Gießen erbrachten Leistungen.*
- (2) Dies gilt auch für vier Wochen Urlaub, bis zu sechs Wochen Krankheit und bis zu zwei Wochen zusätzliche Ausfallzeiten (insgesamt bis zu zwölf Wochen) pro Kalenderjahr.*
- (3) Der Landkreis Gießen gewährt der Kindertagespflegeperson ab dem 01.01.2014 pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,00 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der Förderleistung).
Ab dem 01.01.2015 gewährt der Landkreis Gießen der Kindertagespflegeperson pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,30 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der Förderleistung).*
- (4) Soweit für eine Kindertagespflegeperson besondere Förderungsleistungen anzuerkennen sind, wird ab dem 01.01.2014 pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,30 EUR gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung). Ab dem 01.01.2015 beträgt die laufende Leistung bei besonderen Förderungsleistungen 3,60 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung).*

Als Sachaspekte für die Anerkennung der besonderen Förderungsleistung werden entsprechend der Gesetzesbegründung zu § 23 Abs. 2a SGB VIII festgesetzt:

- 1. eine gültige Pflegeerlaubnis und als Qualifizierungsvoraussetzung*
 - eine Fachkraftausbildung nach der derzeit gültigen gesetzlichen Grundlage für Kindertageseinrichtungen*
- oder*
 - eine Tätigkeit von mindestens acht Jahren als Kindertagespflegeperson mit Anerkennung*
- 2. flexible und bedarfsgerechte Öffnungszeiten*
- 3. Bereitschaft und Nachweis zu einer erhöhten Aufbauqualifizierung.*

(5) Für vertraglich vereinbarte Betreuungszeiten zwischen 20:00 Uhr und 06:00 Uhr wird eine Nachtpauschale von 25,00 EUR gewährt. Die Leistungen nach Absatz 3 und 4 entfallen für diese Zeit.

Für Betreuungsleistungen in dem Zeitraum von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr werden ab dem 01.01.2014 4,00 EUR pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung für die Betreuung in Randzeiten).

Für Betreuungsleistungen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen werden ab dem 01.01.2014 3,30 EUR, ab dem 01.01.2015 3,60 EUR pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung für die Betreuung an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen).

(6) Beginnt die Kindertagespflege nach dem 15. eines Monats oder endet sie vor dem 15. eines Monats, so reduziert sich der Kostenbeitrag für diesen Monat um die Hälfte.“

- 3. In § 4 Absatz 1 werden die Buchstaben „i. S. v.“ ersetzt durch die Worte „im Sinne von“.*
- 4. § 5 Absatz 1 wird ergänzt durch die Worte „und Leistungen nach § 3 beantragt werden.“*

Artikel 2

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Lich, den 18. November 2013

Landkreis Gießen
Der Kreisausschuss

Anita Schneider
Landrätin

Satzung über die Heranziehung zu einer pauschalierten Kostenbeteiligung bei Kindertagespflege

(Kostenbeitragsatzung Kindertagespflege)

Auf Grundlage von §§ 5 und 30 der Hessischen Landkreisordnung in der Fassung vom 1. April 2005 (GVBl. I S. 183), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juli 2006 (GVBl. I S. 394), §§ 1 und 2 des Gesetzes über kommunale Abgaben vom 17. März 1970 (GVBl. I S. 225), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Januar 2005 (GVBl. I S. 54), §§ 22 bis 24 und 90 Sozialgesetzbuch, Achtes Buch (SGB VIII) – Kinder- und Jugendhilfe – in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3134), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Dezember 2008 und der §§ 29 und 31 des Hessischen Kinder- und Jugendhilfegesetzbuches (HKJGB) vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I S. 698) hat der Kreistag des Landkreises Gießen in seiner Sitzung am 1. September 2008 folgende Satzung (zuletzt geändert durch Satzung,) beschlossen:

Allgemeines

Der Landkreis Gießen erbringt für die Bürgerinnen und Bürger in den Städten und Gemeinden außerhalb der Universitätsstadt Gießen nach Maßgabe der §§ 22 ff. SGB VIII Leistungen der Kindertagespflege. Die Leistungen werden angeboten durch zertifizierte Kindertagespflegepersonen, die mit dem Landkreis Gießen eine Zuwendungs- und Leistungsvereinbarung schließen. Diese Satzung regelt die Beiträge zu den Leistungen der Kindertagespflege.

§ 1 Kostenbeteiligung

Für die Inanspruchnahme von Kindertagespflege nach §§ 23, 24 SGB VIII durch qualifizierte Kindertagespflegepersonen erhebt der Landkreis Gießen Kostenbeiträge auf der Grundlage des § 90 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 SGB VIII. Für die Höhe des Kostenbeitrages ist die vertraglich vereinbarte wöchentliche Betreuungszeit maßgeblich. Voraussetzung dafür ist der Abschluss eines Vertrages nach Maßgabe des Netzwerkes Kindertagespflege.

§ 2 Kostenbeitragspflichtige

Die Kostenbeiträge werden von den Eltern oder einem Elternteil, wenn das Kind nur mit einem Elternteil zusammenlebt, oder dem Kind erhoben. Mehrere Beitragspflichtige haften als Gesamtschuldner.

§ 3 Höhe des Kostenbeitrages

- (1) Der Kostenbeitrag beträgt jeweils die Hälfte der an die Kindertagespflegeperson durch den Landkreis Gießen erbrachten Leistungen.
- (2) Dies gilt auch für vier Wochen Urlaub, bis zu sechs Wochen Krankheit und bis zu zwei Wochen zusätzliche Ausfallzeiten (insgesamt bis zu zwölf Wochen) pro Kalenderjahr.
- (3) Der Landkreis Gießen gewährt der Kindertagespflegeperson ab dem 01.01.2014 pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,00 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der Förderleistung).
Ab dem 01.01.2015 gewährt der Landkreis Gießen der Kindertagespflegeperson pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,30 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der Förderleistung).
- (4) Soweit für eine Kindertagespflegeperson besondere Förderungsleistungen anzuerkennen sind, wird ab dem 01.01.2014 pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind eine laufende Leistung von 3,30 EUR gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung). Ab dem 01.01.2015 beträgt die laufende Leistung bei besonderen Förderungsleistungen 3,60 EUR (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung).
Als Sachaspekte für die Anerkennung der besonderen Förderungsleistung werden entsprechend der Gesetzesbegründung zu § 23 Abs. 2a SGB VIII festgesetzt:
 1. eine gültige Pflegeerlaubnis und als Qualifizierungsvoraussetzung
 - eine Fachkraftausbildung nach der derzeit gültigen gesetzlichen Grundlage für Kindertageseinrichtungenoder
 - eine Tätigkeit von mindestens acht Jahren als Kindertagespflegeperson mit Anerkennung
 2. flexible und bedarfsgerechte Öffnungszeiten
 3. Bereitschaft und Nachweis zu einer erhöhten Aufbauqualifizierung.
- (5) Für vertraglich vereinbarte Betreuungszeiten zwischen 20:00 Uhr und 06:00 Uhr wird eine Nachtpauschale von 25,00 EUR gewährt. Die Leistungen nach Absatz 3 und 4 entfallen für diese Zeit.
Für Betreuungsleistungen in dem Zeitraum von 18:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr werden ab dem 01.01.2014 4,00 EUR pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung für die Betreuung in Randzeiten).
Für Betreuungsleistungen an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen werden ab dem 01.01.2014 3,30 EUR, ab dem 01.01.2015 3,60 EUR pro vereinbarter Betreuungsstunde und Kind gewährt (umfasst die Erstattung angemessener Kosten für den Sachaufwand sowie die Anerkennung der besonderen Förderleistung für die Betreuung an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen).

- (6) Beginnt die Kindertagespflege nach dem 15. eines Monats oder endet sie vor dem 15. eines Monats, so reduziert sich der Kostenbeitrag für diesen Monat um die Hälfte.

§ 4

Erlass oder Ermäßigung des Kostenbeitrages

- (1) Soweit mehrere Kinder einer Familie gleichzeitig eine Kindertagespflege im Sinne von §§ 23 bis 24 SGB VIII in Anspruch nehmen, ermäßigt sich der Kostenbeitrag für das zweite und dritte Kind um die Hälfte. Für die Betreuung ab dem vierten Kind wird keine Kostenbeteiligung erhoben.
- (2) Soweit die Kindertagespflege ergänzend zur Betreuung in einer Kindertageseinrichtung gewährt wird, ermäßigt sich der Kostenbeitrag um die Hälfte, wenn der Kostenbeitragspflichtige gleichzeitig eine Gebühr oder einen Teilnahmebeitrag für die Kindertageseinrichtung zu entrichten hat.
- (3) Soweit ein Beitragspflichtiger Kinderbetreuungskosten nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II) bezieht, wird der nach § 3 Abs. 1 vorgesehene Kostenbeitrag durch die zur Verfügung gestellten Betreuungskosten begrenzt.
- (4) Der Kostenbeitrag kann auf Antrag des Kostenbeitragspflichtigen im Sinne von § 2 ganz oder teilweise erlassen werden, wenn die Belastung nach § 90 Abs. 4 SGB VIII nicht zuzumuten ist. Für die Feststellung der zumutbaren Belastung gelten die §§ 82 bis 85, 87 und 88 und 92a SGB XII entsprechend.

§ 5

Entstehen der Kostenbeitragspflicht und Fälligkeit des Kostenbeitrags

- (1) Die Kostenbeitragspflicht entsteht mit Beginn des Monats, in dem das Kind in die Kindertagespflege aufgenommen wird und Leistungen nach § 3 beantragt werden.
- (2) Der Kostenbeitrag wird mit Bescheid festgesetzt. Er ist monatlich fällig und jeweils bis zum 10. eines Monats zu entrichten.
- (3) Wird mit dem Bescheid ein Kostenbeitrag für einen vergangenen Zeitraum festgesetzt, ist dieser innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe fällig.

§ 6

Mitwirkungspflicht

Soweit Ermäßigungs- und Erlassregelungen in Anspruch genommen werden sollen, sind die hierzu erforderlichen Angaben zu machen und auf Verlangen entsprechende Nachweise vorzulegen.

Der Kostenbeitragspflichtige hat Veränderungen in den Verhältnissen, die zur Ermäßigung oder zum Erlass des Kostenbeitrags geführt haben, unverzüglich und unaufgefordert dem Landkreis Gießen mitzuteilen und auf Verlangen entsprechende Nachweise vorzulegen.

Auch Wechsel und Beendigung eines Betreuungsverhältnisses sind rechtzeitig, mindestens 14 Tage vorher, dem Landkreis Gießen mitzuteilen.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 1. Oktober 2008 in Kraft.

Antrag des Kreisausländerbeirats

**Stellensituation im Team Asyl;
hier: Antrag des Kreisausländerbeirates vom 10. April 2013**

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag beschließt, dass im Team Asyl die Zahl der Sachbearbeiter für Leistungsgewährung den gestiegenen Asylbewerberzahlen entsprechend ab sofort und im Stellenplan 2014 erhöht wird um 2 Vollzeitstellen auf 4 Vollzeitstellen.

Begründung:

In den letzten Jahren ist die Belastung in Team Asyl durch die stark gestiegenen Zahlen der dem Landkreis zugewiesenen Asylbewerber ständig gestiegen.

Im Bereich der sozialpädagogischen Betreuung wurde dieser Entwicklung schon entsprochen durch die Aufstockung von 2 auf 3 Vollzeitstellen im Stellenplan 2013 und das vorübergehende „Ausleihen“ einer halben Stelle aus dem Jugendbildungswerk.

Im Bereich der Leistungsgewährung sind nur 2 Vollzeitstellen für die Asylbewerber zuständig. Diese beiden Sachbearbeiter sollen eigentlich auch noch SGB XII – Fälle bearbeiten, können das aber zurzeit nicht leisten.

Die Personalstärke ist in diesem Bereich nicht den angestiegenen Asylbewerberzahlen angepasst worden. Da die Zahl der Asylbewerber auch in 2013 aller Voraussicht nach noch weiter ansteigen wird, ist eine Anpassung der Personalkapazität in diesem Bereich unumgänglich.

Da es sich um eine Pflichtaufgabe handelt, sollte die Anpassung an die gestiegenen Anforderungen auch die Zustimmung des Regierungspräsidiums finden, im Sinne einer Erhöhung des Budgets des Stellenplanes.

Zurzeit (Stand Februar 2013) sind die Sachbearbeiter vom Team Asyl im Landkreis Gießen zuständig für 426 Personen, was einer Fallquote von 1/213 entspricht. Im Schlussbericht des Hessischen Rechnungshofes vom 7. Januar 2013 / 162. vergleichende Prüfung „Asyl-Verfahren 2012“ lagen die Fallquoten in den anderen geprüften Landkreisen im Bereich der Leistungsgewährung in 2011 bei 1/157, 1/104, 1/100 und 1/89.

Bei 4 Vollzeit-Sachbearbeiterstellen wäre eine Fallquote von 1/107 gegeben. Das erscheint verhältnismäßig, wenn man berücksichtigt, dass die Sachbearbeiter auch noch Sachbearbeitung von SGB XII-Fällen leisten sollen und dass die Zahl der Asylbewerber aller Erwartungen nach noch weiter ansteigen wird.

Es geht hier um schutzbedürftige Flüchtlinge, um Menschen die hier fremd sind und an an deren Betreuung und Integration nicht gespart werden sollte. Erstens gebietet das die Menschlichkeit, zweitens wären die Folgekosten ungleich viel höher als die kurzfristigen Einsparungen.

Auch zum Schutze der KreismitarbeiterInnen sollte den in diesem Bereich durch die drastisch erhöhten Fallzahlen offensichtlich nicht mehr vertretbare Belastungen entgegengesteuert werden.

Die Sachbearbeitung der Leistungsgewährung hat im Bereich Asylbewerber wesentlich höhere Arbeitsbelastungen als bei den regulären Sozialhilfeempfängern. Gründe dafür sind zum Beispiel Sprachbarrieren und die hohe Zahl der Kinder, die wegen Schulbesuch aufwändiger in der Leistungsabrechnung sind.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Kreisgremien und
Öffentlichkeitsarbeit

Organisationseinheit

Markéta Roska

Sachbearbeiter/in

Tim van Slobbe

Vorsitzender des
Kreisausländerbeirates

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

LIBG Linkes Bündnis

Reinhard Hamel
Eichweg 10
35418 Buseck
☎ 06408-940929

✉ reinhard.hamel@t-online.de

An den Kreistagsvorsitzenden
Herrn Karl-Heinz Funck
Riversplatz 1 - 9

35394 Gießen

Vorlage Nr.: 0775/12013
Mit Antrag
auf direkte
Ausschlußberatung

Buseck, den 20. August 2013

Antrag: Mietwerterhebung aktualisieren

Sehr geehrter Herr Kreistagsvorsitzender,

ich bitte Sie, den folgenden Antrag auf die Tagesordnung der Kreistagssitzung zu nehmen:

Antrag:

Der Kreisausschuss wird beauftragt, schnellstmöglich eine Aktualisierung, d. h. eine neue Erhebung, der Bestandsmieten in Auftrag zu geben, die für ein schlüssiges Konzept zur Ermittlung der Kaltmieten für Grundsicherungsempfänger notwendig sind.

- *Dabei ist das nach BGB § 558, Abs. 2 vorgesehene Alter von maximal vier Jahren bei der Erhebung der Mietwerte zugrunde zu legen.*
- *Sollte die dabei erhobene Zahl der Bestandsmieten nicht ausreichend sein, ist bei der Berücksichtigung älterer Verträge eine Preisbereinigung vorzunehmen.*

Begründung:

Man kann gegen die Mietwerterhebung diverse Einwände erheben. Die Methode ist vor Gericht bisher im Prinzip bestätigt worden. Unsere Kritik hat sich von Anfang an nicht auf die Methode, sondern auf die Datenerhebung bezogen. Sie ist in keiner Weise von einem Gericht bisher bestätigt worden. Im Gegenteil: Alle bisher mir bekannten, bestätigenden Urteile der Mietwerterhebungen der Fa. Analyse & Konzepte erfassen keine Bestandsmieten, die in den letzten vier Jahren nicht verändert wurden.

Nach § 558, Abs. 2 BGB müssen bei entsprechenden Erhebungen die Verträge aus den letzten vier Jahren stammen:

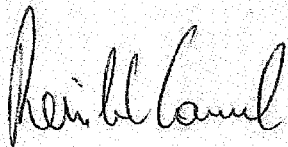
„Die ortsübliche Vergleichsmiete wird gebildet aus den üblichen Entgelten, die in der Gemeinde oder einer vergleichbaren Gemeinde für Wohnraum vergleichbarer Art, Größe, Ausstattung, Beschaffenheit und Lage einschließlich der energetischen Ausstattung und Beschaffenheit in den letzten vier Jahren vereinbart oder, von Erhöhungen nach § 560 abgesehen, geändert worden sind.“

Dies ist bei der gegenwärtig vorliegenden Mietwerterhebung offensichtlich nicht der Fall. Denn schon der Vertreter von Analyse & Konzepte hat bei der Vorstellung der Erhebung auf 31.10.2012 auf entsprechende Fragen geantwortet, dass nicht genügend Bestandsmieten aus den letzten vier Jahren vorgelegen hätten, man deswegen auch ältere Bestände erfasst habe. Diese Mietwerte wurden ohne jede Preisbereinigung in die Erhebung übernommen.

Da der Kreisausschuss und der zuständige Erste Kreisbeigeordnete bisher jede Antwort auf die Frage verweigert haben, wie groß der Anteil der erhobenen Verträge ist, die älter als vier Jahren sind, muss davon ausgegangen werden, dass die meisten erfassten Bestandsmieten nicht den Anforderungen des BGB genügen.

Die Mietwerterhebung erfasst also im Wesentlichen die Mietwerte der Jahre 2007 / 2008. Dies entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen. Weil diese Mietwerte ohne jede Preisbereinigung in die neuen Kaltmieten eingegangen sind, finden wohnungssuchende Familien heute, 2013, meist keinen entsprechenden Wohnraum.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Hamel

Beschluss des Kreisrapp vom:

Die Vorlage wird - mit Zusatzbeschluss -
genehmigt - nicht genehmigt - zurückgestellt

Zur Beglaubigung

Antrag des Kreisausländerbeirats

Stellensituation im Jugendbildungswerk (JBW)

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag beschließt, dass die Anzahl der Stellen des Jugendbildungswerks im Stellenplan 2014 erhöht wird auf 2 Vollzeitstellen, die dem Jugendbildungswerk fest zugeordnet sind.

Begründung:

Der Kreisausländerbeirat misst dem Jugendbildungswerk eine hohe Bedeutung zu. Vor allem, aber nicht nur, liegen uns die Themenbereiche Rechtsradikalismus und Demokratieförderung sehr am Herzen.

Die brisanten vorläufigen Ergebnisse der Studie über Rechtsradikalismus im Landkreis Gießen und die aktuelle Situation im Lumdatal zeigen, wie wichtig es ist, an diesem Thema dran zu bleiben.

Am 6. Juni 2013 beschloss der Kreistag einstimmig: *„Wir erkennen ausdrücklich die besondere Rolle des Engagements "gegen Rechts" als wesentlicher Schwerpunkt der politischen Bildungsarbeit des Landkreises Gießen im Rahmen der Jugendförderung an und werden diese Arbeit weiterhin unterstützen.“*

Neue Angebote und Netzwerke gegen die zunehmend ans Tageslicht tretenden rechtsradikalen Tendenzen und Strukturen in unserem Landkreis müssen entwickelt werden.

Durch die Stärkung des Demokratieverständnisses von Jugendlichen kann der Tendenz entgegengewirkt werden, dass junge Menschen sich von der Demokratie abwenden.

Kontinuität ist in diesem Arbeitsfeld sehr wichtig, weil Kenntnisse der lokalen Situation und in den langjährig gewachsenen Netzwerkstrukturen notwendig sind. Die Einarbeitung ist entsprechend langwierig.

Das JBW ist die einzige Institution im Landkreis die den Auftrag hat, soziale und politische Bildung im Jugendbereich anzubieten. Jugendbildungsarbeit ist eine Pflichtaufgabe des Landkreises.

Das Land Hessen würde dem Landkreis bis zu zwei Stellen im JBW mit ca. 60% refinanzieren. Die meisten Nachbarkreise und die Stadt Gießen haben ihre Jugendbildungswerke mit jeweils ca. zwei Stellen ausgestattet.

Hier könnte der Landkreis wirklich inhaltlich politisch wirken und Akzente setzen.

Könnte. Weil nachdem das JBW noch in 2009 mit zwei vollen Stellen ausgestattet war, erreichte der Personalstand am Anfang des Jahres 2013 seinen Tiefstand mit null Stellen.

Diese Situation entstand, nachdem beschlossen wurde, die letzte dem JBW zugeordnete halbe Stelle, die bis dahin von Herrn Patrick Amend besetzt war, dem Team Asyl auszuleihen, und die zweite halbe Stelle, bis dahin von Frau Wiebke Dierkes besetzt, an den ASD zurückgegeben wurde.

Diese Situation wurde vom Jugendhilfeausschuss in seiner Sitzung vom 9. April 2013 behandelt.

Folgender Beschluss wurde einstimmig gefasst: *„Der Jugendhilfeausschuss spricht sich nachdrücklich und dringlich für eine Schaffung bzw. unbefristete Besetzung von Jugendbildungsreferentenstellen in dem Umfang aus, wie dies vom Land Hessen finanziell gefördert wird“*. Damit waren 2 Stellen gemeint.

Jetzt ist eine halbe Stelle im JBW wieder besetzt.

Diese Stelle ist jedoch nicht dem JBW zugeordnet, sondern lediglich befristet und aus Stellenanteilen aus anderen Bereichen zusammengestückt.

Mit einem Stellenumfang von einer halben Stelle kann von einem JBW gar nicht mehr die Rede sein. Politische Jugendbildungsarbeit braucht Substanz und Kontinuität.

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Kreisgremien und
Öffentlichkeitsarbeit

Markéta Roska

Organisationseinheit

Sachbearbeiter/in

Leiter der
Organisationseinheit



Vorsitzender Ausländerbeirat

Beschlussvorlage des Kreisausschusses

Stellungnahme innerhalb der zweiten Anhörungsrunde zum Entwurf des Nahverkehrsplanes von ZOV und Universitätsstadt Gießen
--

Beschluss-Antrag:

Der Kreistag stimmt der in der Anlage aufgeführten Stellungnahme innerhalb der 2. Anhörungsrunde zum Entwurf eines gemeinsamen Nahverkehrsplanes von Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und Universitätsstadt Gießen zu.

Begründung:

Mit dem aktuellen Planentwurf legen der ZOV und die Universitätsstadt Gießen den ersten gemeinsamen Nahverkehrsplan mit einer Laufzeit ab 2014 vor. Die Planunterlagen wurden von der RMS als beauftragtem Büro zur Anhörung ins Netz gestellt. Das zur Stellungnahme vorliegende Planwerk enthält zurzeit, bis auf einen Liniennetzplan und einige Bestandsdaten von SWG-Linien, nur Aussagen über Verkehre im Verbandsgebiet des ZOV. Die Stadt Gießen wird für ihren Bereich noch entsprechende Planungen vorstellen. Sofern der Landkreis Gießen dazu angehört wird, wären die die Stadt Gießen betreffenden Anregungen und Forderungen erneut vorzutragen.

Für das ZOV-Teilgebiet des Landkreises Gießen erfolgte eine Vorstellung der Planinhalte am 26.06.2013 in Gießen (Teilraum Gießen-West, ohne Stadt Gießen) sowie in Grünberg (Teilraum Gießen-Ost).

Mit diesen Anhörungen haben die beiden Aufgabenträger das Verfahren zur 2. Anhörung zum lokalen Nahverkehrsplan eingeleitet. Den Anhörungsberechtigten wurde Gelegenheit gegeben, Anregungen und Bedenken an den beiden oben erwähnten Terminen in mündlicher Form vorzutragen. Daneben bestand Gelegenheit, diese bis zum 20.08.2013 auch in schriftlicher Form zu äußern. Dem Landkreis Gießen wurde auf Antrag eine Verlängerung dieser Frist bis zum 03.09.2013 gewährt.

Darüber hinaus konnten von den Anhörungsberechtigten die Abwägungsergebnisse der während der 1. Anhörungsrunde vorgebrachten Anregungen und Bedenken eingesehen werden.

Sofern die Vorschläge des Landkreises aus der 1. Anhörungsrunde abgelehnt wurden, haben wir diese in der vorliegenden Stellungnahme erneuert oder

präzisiert. Davon ausgenommen sind die Vorschläge zur Verbesserung des Schienenverkehrs. Diese Vorschläge wurden nicht erneut aufgegriffen, da

1. die von uns geforderten Prüfungen zur Realisierung der Bahnhaltepunkte Lindenstruth und Lich-West bereits durchgeführt wurden und zu einer negativen Bewertung geführt haben,
2. die Wiederherstellung der IR-Linie 26 in dem ehemaligen Zeittakt sich in alleiniger Zuständigkeit der Bahn AG befindet und damit keine Entscheidungskompetenz bei den regionalen oder lokalen Aufgabenträgern besteht,
3. die beiden Voruntersuchungen zur Horloffthalbahn sowie zur Lumdatalbahn bis zur Erstellung dieser Stellungnahme nicht fertiggestellt werden konnten. Damit liegen aktuell keine gutachterlichen Aussagen zu der zu erwartenden Nutzermenge für beide Strecken vor. Ein solcher Wert bildet jedoch die Eingangsvoraussetzung für die Durchführung einer umfassenden Nutzen-Kosten-Untersuchung.

Finanzielle Auswirkungen:

Es entstehen Kosten für denjenigen Teil der ÖPNV-Bedienung, die vom ZOV übernommen und als Angebot für den Landkreis Gießen beschlossen wird.

Da in Kapitel 1 der Stellungnahme gefordert wird, dass das bestehende Angebotsniveau bei der ÖPNV-Bedienung im vollen Umfang zu erhalten ist, ist mit einem Anstieg bei den Aufwendungen für den ÖPNV zu rechnen, da auch die Einheitskosten für Verkehrsleistungen zukünftig ansteigen werden.

Folgekosten:

Siehe oben

Sonstiges/Bemerkungen:

Mitzeichnung:

Fachdienst
Bauaufsicht

Organisationseinheit

Hartwig Schreiber
Sachbearbeiter/in

Wolfgang Helm
Leiter der
Organisationseinheit

Anita
Schneider
Landrätin

Dezernent

Zustimmungsvermerk/Sichtvermerk:

Zweckverband Oberhessische

Versorgungsbetriebe

Dezernat Verkehr

Hanauer Straße 15

61169 Friedberg

Unser Az: 71_NVP_2

**Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Bereich des Zweckverbandes
Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen**

hier: Stellungnahme innerhalb der 2. Anhörungsrunde

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen des 2. Anhörungsverfahrens zum gemeinsamen Nahverkehrsplan von ZOV und Universitätsstadt Gießen legen wir Ihnen die nachfolgend aufgeführten Punkte zur Prüfung und mit der Bitte um Berücksichtigung vor:

Wir orientieren uns dabei im ersten Teil unserer Ausführungen an der Gliederung unserer Stellungnahme vom 31.01.2013.

Kapitel 1: Allgemeine Grundsätze

Das bestehende Angebotsniveau bei der ÖPNV- Bedienung im Landkreis Gießen ist im vollen Umfang zu erhalten.

**Kapitel 2: Einteilung des Landkreises nach Gebieten mit unterschiedlicher
Bedienungshäufigkeit**

Der Landkreis Gießen fordert den unveränderten Erhalt der Fahrtenpaare für alle Kategorien im bisherigen Umfang.

Unser Vorschlag nach Übernahme der Werte des Nahverkehrsplanes 2009 – 2013 für das Grundangebot bei den Verbindungshäufigkeiten zum Zentrum wurde nicht berücksichtigt.

Wir fordern daher weiterhin die Übertragung der Werte für die Andienungshäufigkeiten vom bestehenden NVP in den Planentwurf ohne Abstriche. Rücknahmen des Grundangebots um ein bis drei Fahrtenpaare, wie Sie im Planentwurf vorgesehen sind, wirken sich besonders dort gravierend aus, wo bereits lediglich ein Minimalangebot besteht. Eine Ausdünnung des Fahrtenangebotes am Wochenende um bis zu drei Fahrtenpaare wirkt sich innerhalb dieser Wochenverkehrszeit besonders negativ aus, da dies für einige Orte bereits eine Reduzierung um ein Viertel ausmacht. Beispiel: Während Mainzlar zurzeit mit 13 Fahrtenpaaren zum Zentrum Staufenberg an Samstagen über ein Angebot nach Vorgabe des Nahverkehrsplanes verfügt, reduziert der Planentwurf diesen Wert zukünftig auf 10 Fahrtenpaare.

Zudem fordern wir die Streichung der Regelung, die vorsieht, das Orte der Kategorie 2, die weniger als 1000 Einwohner verzeichnen, in die Kategorie 3 zurückgestuft werden. Diese Regelung führt zu einer unzulässigen Zerschneidung von Gemeinden und damit zur Festschreibung eines Angebotsgefälles auf kleinsten Raum. Darüber hinaus ermöglicht

eine solche Regelung den Fall, dass ein Ortsteil einer Gemeinde des Ordnungsraumes in den ländlichen Raum zurückgestuft wird, obwohl er unmittelbar an das Oberzentrum angrenzt (Beispiel: Trohe). Auf Trohe wirkt sich die Halbierung des Grundangebotes besonders negativ aus, da der Nachbarort Rödgen sein Fahrtenangebot behalten wird. Es ergibt sich hier ein Gefälle beim Grundangebot von täglich ca. 65 zu 8 Fahrtenpaaren montags bis freitags.

Im Landkreis Gießen wird zudem die Gemeinde Biebertal durch diese Regelung benachteiligt. Hier erreichen die Orte Frankenbach, Krumbach, Königsberg und Vetzberg diesen Grenzwert nicht. Frankenbach verfehlt die höhere Kategorie um sieben Einwohner. Dieser äußerst geringe Einwohnerfehlbetrag führt letztendlich zu einer Halbierung des Grundangebotes, was eine unverhältnismäßige Härte darstellt.

Kapitel 3: Bedienungshäufigkeit von Gemeindezentren im ländlichen Raum

Unter dem Aspekt der Erreichbarkeit des Oberzentrums Gießen wird die Heraufstufung der Gemeindezentren Reiskirchen, Allendorf und Londorf in die Kategorie 2 von uns begrüßt.

Ergänzend ist in den Planentwurf aufzunehmen, dass für alle Kerngemeinden im ländlichen Raum eine Spätverbindung mit mindestens einer Abfahrt in Gießen in der Zeitlage zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr vorzusehen ist. Damit wird u.a. den geänderten Öffnungszeiten der Verbrauchermärkte Rechnung getragen.

Kapitel 4: Erhalt einer Mindestbedienung durch Busverkehre

Seitens des Landkreises wird die Forderung nach einer Mindest-Busbedienung aufrechterhalten. In den Nahverkehrsplan sollte eine Festlegung dahingehend aufgenommen werden, dass darin diejenigen Orte aufgeführt werden, in denen die Busbedienung zu erhalten bzw. bis zur Erfüllung des Mindestangebotes weiter zu entwickeln ist.

Wir gehen dabei von der Annahme aus, dass ein Bedienungsangebot mit Fahrten der Anruf-Linien-bzw. Sammel-Taxen qualitativ nicht die gleiche Attraktivität wie ein Angebot mit Busfahrten besitzt. Dauernutzer werden sich bei einer vollständigen Umstellung des Angebotes auf nachfrageorientierte Bedienungsformen vom ÖV abwenden. Daraus resultiert die Vorgabe, dass eine Grundversorgung im ländlichen Raum nicht ausschließlich durch nachfrageorientierte Bedienungsformen erfolgen darf. Da die Bedienungshäufigkeit von Orten im Landkreis Gießen unterschiedlich ausgeprägt ist und z.T. von Zufälligkeiten wie der räumlichen Lage abhängt, darf es nicht das Ziel darstellen, die daraus entstandenen Bedienungsunterschiede zu zementieren. Vielmehr bedarf es einer besonderen Unterstützung derjenigen Orte im ländlichen Raum, die davon bedroht sind, dauerhaft aus dem Netzgefüge des Buslinienverkehrs herauszufallen. Maßnahmen dazu wurden von uns im Kapitel 4 der Stellungnahme zur 1. Anhörungsrunde aufgezeigt.

Kapitel 5: Maßnahmen zur Verringerung der Reisezeit

Trotz Einstufung zum Prüfauftrag bitten wir zusätzlich um eine Dokumentation der genauen Inhalte unseres Planungsvorschlages im Nahverkehrsplan oder in den Abwägungsergebnissen zur 2. Anhörungsrunde, damit dieser Vorschlag auch den von der Planung betroffenen Kommunen bekannt wird.

Kapitel 6: Maßnahmen zur Erschließung von Siedlungsbereichen für den ÖPNV

Trotz Aufnahme als Prüfauftrag sollte im Nahverkehrsplan die generelle Festlegung verankert werden, dass dort, wo relevante Erschließungslücken bei der Nahverkehrsbedienung festgestellt wurden, grundsätzlich Haltestellen einzurichten sind, wenn deren Lage sich auf dem bestehenden Linienweg befindet. Da die Einrichtung von Bushaltestellen ohne großen finanziellen Aufwand zu bewältigen ist, trägt diese Regelung zu einer nachhaltigen Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten der Anwohner zum ÖV bei.

Erst in dem Fall, wo zum Erreichen einer geplanten Haltestelle Umwegfahrten notwendig werden, sollte deren Anlage vom Ergebnis einer Potentialermittlung abhängig gemacht werden.

Kapitel 7: Ausweisung von Verknüpfungshaltestellen

Wir begrüßen die positive Bewertung der vorgeschlagenen fünf neuen Umstiegshaltestellen im Abwägungsergebnis. Die Haltestellen sollten im Planentwurf aufgeführt und in ihrer Funktion beschrieben werden.

Kapitel 8: Forderungen aus dem Bereich Schülerbeförderung

In den Planentwurf ist die Festlegung aufzunehmen, dass Fahrplanänderungen sich nicht nachteilig auf die Beförderung von Schülern auswirken dürfen. Zudem bedarf es einer verbesserten Abstimmung mit den Schulen.

Darüber hinaus bitten wir, zusätzlich die unten aufgeführten Vorschläge und Anmerkungen im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen:

1. Wir vermissen im Planentwurf eine Darstellung der erzielbaren Synergieeffekte, die sich z.B. aus dem Wegfall von Doppelbedienungen zwischen SWG- und ZOV-bzw. RMV-Linien ergeben könnten. Die Herausarbeitung von Empfehlungen zu diesem Thema war einer der Hauptgründe für eine gemeinsame Planerstellung von Stadt Gießen und dem ZOV.
2. Wir fordern eine Anbindung der Kreisverwaltung am Riversplatz an die Stadtbuslinie 2 durch Andienung einer Haltestelle unmittelbar an der Straße An der Automeile oder auf dem Riversplatz.
3. Bei der Festlegung von Verbindungshäufigkeiten nichtzentraler Orte wird im Planentwurf davon ausgegangen, dass die Fahrten zum Oberzentrum Gießen i.d.R. über das jeweilige Gemeindezentrum erfolgen. Im stadtnahen Umland von Gießen tritt jedoch mehrfach der Fall auf, dass auch Fahrten von dort aus direkt nach Gießen geführt werden. Dies betrifft u.a. folgende Orte: Launsbach, Wißmar, Alten-Buseck, Trohe, Annerod, Hausen und Leihgestern. Für diese Orte gibt es keine Vorgaben für die Fahrtenhäufigkeit nach Gießen.

Es bedarf einer Sonderregelung für diese Orte, da hier die große Zahl der Fahrgäste mit Ziel Gießen Direktfahrten zum Oberzentrum rechtfertigt. Diesen Orten sollten bei den Fahrten nach Gießen das gleiche Grundangebot wie bei Fahrten zum Gemeindezentrum zugestanden werden.

4. Im Kapitel "Angebotskonzeption" wird u.a. das Angebotskonzept des RMV über regionale Busverkehre im ZOV-Verbandsgebiet vorgestellt. Darin enthalten sind auch die Planungen des RMV über Taktausdünnungen und Umstellung auf flexible Bedienungsformen.

Die Darstellung der Konzeption des RMV im regionalen Busverkehr allein ist wenig aussagekräftig. Wir schlagen daher vor, dass die RMV-Planungen über die zu lokalisierenden Linien 373,376,378 und 379 vom ZOV zusätzlich einer Bewertung unterzogen werden.

5. Angepasst an den Gießener Stadtbusverkehr wird eine Ausweitung des abendlichen Fahrtenangebotes auf der Schiene bis 23.30 Uhr auf den Strecken bis Mücke,

Hungen und Weilburg vorgeschlagen. Diese Forderungen nach Angebotsausweitungen im SPNV werden von uns begrüßt.

Ergänzend dazu bedarf es allerdings auch einer Ausweitung der Bedienungsintervalle auf die Regionalbuslinien, damit auch Orte im Umland von Gießen, die Stadt Laubach oder das Lumdatal davon profitieren können.

Es sollte die generelle Festlegung in den Planentwurf aufgenommen werden, dass eine Vernetzung der lokalen und regionalen Busverkehre mit dem Schienenverkehr und den städtischen Linien in Gießen anzustreben ist.

6. Die Forderung nach Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Direktverbindungen nach Frankfurt für die Bahnstationen nördlich des Gießener Hauptbahnhofs wird von uns begrüßt.

Allerdings bedarf es dazu einer quantitativen Einstufung von "ausreichend".

7. Eine Stellungnahme zum Zuschnitt und Umfang der Linienbündel im Busverkehr ist uns nicht möglich, da es dazu u.a. der Angabe der Verkehrsleistungen bedurft hätte. Wir regen jedoch an, Linienbündel so zu gestalten, dass innerhalb eines Bündels lukrative und weniger lukrative Linien zusammen ausgeschrieben werden, um eine „Rosinenpickerei“ zu vermeiden.
8. Neben einer Betrachtung von Verkehren zwischen einzelnen Orten und deren Zentren sollte der Nahverkehrsplan auch Aussagen über innerörtlicher Verkehre enthalten. Nachfolgend schlagen wir Kriterien für die Einrichtung von Stadt- und Gemeindeverkehren vor:

Das Ziel eines innerörtlichen Gemeinde- bzw. Stadtverkehrs sollte primär in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs liegen, um von dort auf der Schiene z.B. zum Oberzentrum Gießen zu gelangen. Daneben dient ein solches Verkehrsangebot auch der Erreichbarkeit der städtischen Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen sowie von Arbeitsstätten. Das Fahrtenangebot dieser Verkehre ist an die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der Züge in der jeweiligen Hauptlastrichtung auszurichten.

Als Einsatzraum kommen allein Orte mit Bahnanbindung in Betracht, wo auf Grund ihrer flächenmäßigen Ausdehnung der Bahnhof von dem überwiegenden Teil der Bevölkerung nicht mehr fußläufig erreicht werden kann (d.h. der Bahnhof befindet sich außerhalb des 600-Meter-Radius). Besonders geeignet hierfür sind Orte, in denen der Bahnhof an der Peripherie liegt. Darüber hinaus sollte ein solcher Ort über kein, bzw. kein sehr dichtes Angebot an Regionalbusfahrten zum Oberzentrum verfügen.

Von der Ortsgröße und der strukturellen Ausstattung eignen sich insbesondere die Mittelzentren Grünberg und Hungen für die Einrichtung eines solchen Angebotes. In Grünberg ist bereits ein Stadtverkehr vorhanden. Insbesondere die Linie 71 erfüllt eine bedeutende Funktion für die Anbindung des Bahnhofs an die bahnfern gelegenen Wohngebiete wie z.B. dem Baumgartenfeld.

Besonders geeignet ist die Kernstadt von Hungen, deren ÖV-Verbindungen zum Oberzentrum allein aus Bahnfahrten bestehen und wo der Bahnhof sich im Nordwesten des Stadtgebiets in einer Randlage befindet. Hier bedarf es für die im Osten und Süden gelegenen Wohn- und Gewerbegebiete einer schnellen Anbindung an den Bahnhof. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit einer Anbindung von Hof

Grass mit seinen kulturellen Einrichtungen an den Stadtverkehr. Darüber hinaus könnte das Erholungsgebiet am Inheidener See (saisonabhängig) in die Bedienung einbezogen werden.

Auch die Kerngemeinde Lang-Göns ist wegen des Fehlens von Regionalbusfahrten zum Oberzentrum für ein innerörtliches Verkehrsangebot geeignet. Hier befindet sich der Bahnhof zwar relativ zentral im Ort, dafür sind jedoch die großen Versorgungseinrichtungen und die Verwaltung peripher gelegen.

Notwendige Voraussetzung für die Einrichtung solcher Verkehre ist die Mitfinanzierung durch die begünstigte Stadt bzw. Gemeinde.

9. Abschließend verweisen wir auf unseren Kreistags-Beschluss vom 01.07.2013 zur Prüfung der Möglichkeit einer Einbindung privater Autofahrten in die Nahverkehrsplanung. Dieser Beschluss wurde dem ZOV mit Schreiben vom 11.07.2013 zur Berücksichtigung bei den Arbeiten zum Nahverkehrsplan vorgelegt.

Eine Kopie dieser Stellungnahme haben wir der Universitätsstadt Gießen zugeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Anita Schneider

Landrätin

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
1	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht	-	31.01.2013	Mindestbedienung	-	Die ÖPNV-Grundversorgung der Orte im Landkreis Gießen soll mit den heute zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln des Landkreises umgesetzt werden.	-	Aufgrund der realen Kostensteigerung ist dieses Ziel nicht erreichbar.	Ablehnung	nein
5	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Mindestbedienung	-	Wunsch einer zusätzlichen Definition des Grundangebotes im NVP dahingehend, dass eine Mindestbedienung durch Busverkehre (ohne AST oder Anruf-Linientaxi) festgeschrieben wird.	-	-	Ablehnung	nein
6	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Mindestbedienung	-	Jeder Ort, sofern er nicht bereits durch SPNV angedient wird, ist an eine Buslinie anzubinden, die ihn mit dem zugehörigen Zentrum, vorzugsweise dem Mittelzentrum, verbindet. Eine solche Verkehrsbedienung ist ganzjährig, zumindest Mo-Fr zu betreiben. Das Fahrtangebot mit Bussen deckt mindestens die Hälfte des in dieser Raumkategorie erforderlichen Grundangebots ab.	-	Derzeit nicht finanzierbar.	Ablehnung	nein
7	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Mindestbedienung/ Flexible Verkehre	-	Der Landkreis spricht sich gegen eine alleinige Andienung durch nachfragegesteuerte Fahrten (neben den Fahrten des Schülerverkehrs) aus. Durch einen Anmeldezwang für ÖV-Fahrten würden potenzielle Fahrgäste abgeschreckt und ein Abwandern zum IV begünstigt.	-	Derzeit nicht finanzierbar.	Ablehnung	nein
36	Landkreis Gießen	Gemeinde Reiskirchen (Gemeindevorstand)	Saasen	26.01.2013	Fahrplanangebot	-	Das z.T. unzulängliche Beförderungsangebot mit Bussen von und zur Theo-Koch-Schule in Grünberg wird kritisiert, weil manche Busse nur an der Haltestelle Abzw. Veitsberg an der B49 (weit außerhalb des OT Saasen) halten. Mit zwei Fahrten in den Ortsteil hinein könne man dieses Problem lösen.	-	Nach den erfolgten Anpassungen bietet der derzeitige Fahrplan eine ausreichende Anbindung für Saasen.	Ablehnung	nein
37	Landkreis Gießen	Gemeinde Reiskirchen (Gemeindevorstand)	Lindenstruth	26.01.2013	Fahrplanangebot	110	Es bestehen lediglich 3 Busverbindungen nach Grünberg (7, 12 und 0 Uhr). Alle anderen Busse wenden in Lindenstruth und fahren wieder zurück Richtung Gießen.	-	Fahrgastnachfrage von Lindenstruth nach Grünberg im einstelligen Bereich	Ablehnung	nein
55	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	4	Herauslösen der Linie 4 zwischen Heuchelheim-Kinzenbach und GI-Rathenaustr. aus der Linie 24.	-	Die Linie 4 wird nicht wieder eingeführt	Ablehnung	nein
94	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Ortsvorsteher Altenburg)	Altenburg	12.09.2012	Fahrplanangebot	Stadtbus	Der Wegfall der Anbindung an die Linien des Alsfelder Stadtbusses stellt einen bedeutenden Verlust in der Attraktivität Altenburgs dar, der sich bei Wohnungsnachfragen, vor allem aber bei den Senioren und Arbeitnehmern negativ auswirkt. Es wird darum gebeten, die Linienführung im Interesse der Bewohner Altenburgs und im Interesse einer besser frequentierten Nutzung noch einmal zu überdenken und den Stadtbus so bald wie möglich wieder die Haltestellen in Altenburg anfahren zu lassen.	-	Das Angebot in Altenburg entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes.	Ablehnung	nein
108	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Berstadt	31.01.2013	Erschließungsqualität	-	Das Gewerbegebiet des Ortsteiles Berstadt muss durch die Schaffung einer Bushaltestelle in das ÖPNV-Angebot adäquat eingebunden werden.	-	Kein ausreichendes Potential erkennbar.	Ablehnung	nein
126	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Flexible Bedienungsformen	-	AST/ALT sind auch eine Möglichkeit um den Nachtverkehr an den Wochenenden zu ermöglichen. Insbesondere ist hier an Zubringer- Abholerlinien zu der neu geschaffenen Nachtbuslinie Frankfurt - Karben zu denken.	-	Die Ausweitung der Bedienzeiten im ZOV ist nicht Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung und wird bei der n33 daher nicht mitfinanziert. Für die anschließende Einzelbeförderung stehen Mietwagen- und Taxiverkehre zur Verfügung.	Ablehnung	nein
129	Wetteraukreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	Laubach	Jan 13	Linienverlauf	FB 27	Es gilt zu prüfen, ob die Linie FB 27 nicht nach Laubach verlängert werden kann, da auch Schüler aus dem Wetteraukreis die Schule "Laubachkolleg" in Laubach besuchen.	-	Beförderung zu einzelnen Schulstandorten ist nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans.	Ablehnung	nein
131	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Fahrplanauskunft	-	Die internetgestützte Fahrplanauskunft der VGO muss verbessert werden, so müssen in den Liniennetzplänen die Fahrpläne durch anklicken einer Linie sichtbar werden. Bei der Fahrplanauskunft müssen alle Straßen eines Ortes erfasst sein, sodass man einen Startpunkt und einen Zielpunkt unabhängig von Bus- oder Bahnlinien angeben kann und eine passende ÖPNV-Verbindung inkl. Fußweg angegeben bekommt (siehe www.rmv.de und www.bahn.de).	-	Neben dem RMV soll keine weitere derart ausgestaltete Informationsplattform eingerichtet werden	Ablehnung	ja
132	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Anhörung	-	Die Fortschreibung des NVP ist eine Angelegenheit von öffentlichem Interesse. Deshalb fordert der VCD neben der öffentlichen Anhörung eine Veröffentlichung im Internet und Zeitungen, bevor dieser beschlossen wird, um der Bevölkerung eine Möglichkeit der Mitsprache zu geben.	-	Über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Beteiligungen sollen über die Gebietskörperschaften, Verbände etc. in geeigneter Weise erfolgen	Ablehnung	nein
157	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Münzenberg	-	14.11.2012	Finanzierung/Schüler	-	Aufgrund der finanziellen Lage wird angeregt, über Kürzungen oder günstigere Alternativen der vorgehaltenen Angebote zu verkehrsschwachen Zeiten nachzudenken und insoweit Mittel in den erforderlichen Schülerverkehr umzuschichten.	-	ZOV ist verpflichtet, nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit eine ausreichende Verkehrsbedienung, auch in verkehrsschwachen Zeiten, sicherzustellen. Etwaige Einsparungen im Regelverkehr stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit der Finanzierung einer besseren Schülerbeförderung.	Ablehnung	nein
167	Landkreis Gießen	VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Grundlegendes	-	Anregung, im NVP das Ziel eines konstanten oder steigenden Modal Split-Anteils für den ÖPNV zu verankern	-	Das Ziel der Fortschreibung des NVP ist die Sicherung/Verbesserung der Attraktivität und des Nutzungsumfangs des ÖPNV.	Ablehnung	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
174	Universitätsstadt Gießen	Magistrat der Universitätsstadt Gießen - Tiefbauamt	Gießen	12.11.2012	Infrastruktur	-	Frage, ob im Zuge der Mängelanalyse für den NVP auch der bauliche Zustand der Haltestellen untersucht werden soll	-	Im Rahmen der Analysen für den NVP werden üblicherweise lediglich die Ausstattungsmerkmale der Bushaltestellen (z.B. Ausstattung mit Hochbord, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz) untersucht.	Ablehnung	nein
2	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht	-	31.01.2013	Flexible Bedienungsformen	-	Für den Erhalt einer Mindest-Busanbindung im ländlichen Raum sind ggf. in den besser versorgten Gebieten Verkehre auf nachfrageorientierte Bedienungsformen umzustellen. Für deren Erhalt sollten auch die Städte und Gemeinden finanzielle Verantwortung übernehmen (z.B. durch Mitfinanzierung von AST-Verkehren).	+	Bereits jetzt gängige Praxis.	Zustimmung	nein
4	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Reiskirchen, Allendorf/ Lumda, Londorf	31.01.2013	Bedienungshäufigkeit	-	Zukünftig sollen die Kernorte Reiskirchen, Allendorf/Lumda und Londorf der Kategorie 2 zugeordnet werden, um insbesondere für das obere Lumdatal ein besseres Grundangebot zu sichern.	+	-	Zustimmung	nein
15	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schülerbeförderung	-	Zukünftige Fahrplanänderungen bzw. Änderung bei der Fortschreibung des NVP sollen nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen bezüglich Wartezeiten und Fahrzeiten in der Schülerbeförderung führen.	+	-	Zustimmung	nein
32	Landkreis Gießen	Amt für soziale Angelegenheiten	-	15.01.2013	Barrierefreiheit	-	In den Bussen sollen ständige, zuverlässige und gut hörbare akustische Ansagen vorhanden sein.	+	-	Zustimmung	nein
34	Landkreis Gießen	Amt für soziale Angelegenheiten	-	15.01.2013	Anschlussicherung	-	Insbesondere am Wochenende bei größeren Taktungen sollen Umsteigebeziehungen trotz Verspätungen gesichert werden.	+	-	Zustimmung	nein
39	Landkreis Gießen	Gemeinde Wettenberg	Wettenberg	09.01.2013	Umsteigebeziehungen	"800"- Linien	Der Anschluss der "800er"-Linien an den Bahnhof soll optimiert werden.	+	-	Zustimmung	nein
42	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Liniennetzplan	-	Im Linienschema und im Liniennetzplan für das Stadtgebiet Gießen sind alle im Stadtgebiet vorhandenen Haltestellen und Linien darzustellen (inklusive Umland-Linien). Des Weiteren sollten auch im Fahrplanheft Gießen, Teilbereich 6A, alle im Stadtgebiet Gießen verkehrenden Linien, ggf. durch Teilfahrpläne aufgenommen werden.	+	Die schematische Darstellung des gesamten ÖV-Angebots (Linien, Haltestellen) beinhaltet eine hohe graphische Problematik, eine geeignete Lösung wird gesucht	Zustimmung	nein
43	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Busbeschleunigung	-	Eine effektivere Busbeschleunigung ist erforderlich. Zudem sollen die Regionalbusse in die Busbeschleunigung aufgenommen werden.	+	Das Busbeschleunigungssystem ist auf den aktuellen Fahrplan abgestimmt (Fahrplaneinhaltung), die Stadt stellt die technische Ausstattung im Straßenraum, für Regionalbusse besteht die Möglichkeit der Mitbenutzung, bedarfsgerecht weiterentwickeln.	Zustimmung	nein
48	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013		-	Es sind Mindeststandards für die Fahrgastinformation und Haltestellenausstattung vorzusehen.	+	Mindeststandards werden ausgearbeitet und (nach Prioritäten) umgesetzt.	Zustimmung	nein
50	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Marketing	-	NVP soll fundierte Aussagen zum Marketing machen.	+	Marketing ist ein verbundübergreifendes Themenfeld; NVP wird auch Empfehlungen für die Beibehaltung der Vertriebswege und -stellen enthalten	Zustimmung	ja
51	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Lützellinden	15.01.2013	Fahrplanangebot	1	Neukonzeption des Angebots nach Lützellinden.	+	Wird ausgearbeitet	Zustimmung	nein
76	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Homberg (Ohm)		14.01.2013	Anschlussicherung	-	Es ist darauf hinzuwirken, dass durch ein geeignetes Kommunikationssystem Anschlüsse bei Verspätungen des vorangegangenen Verkehrsträgers aufrechterhalten werden können.	+	-	Zustimmung	ja
86	Vogelsbergkreis	Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis	Alsfeld, Lauterbach	10.01.2013	Anschlussicherung	-	Ein generelles Problem ist der Übergang von Bahn auf Bus in Alsfeld und Lauterbach. Vor allem in den Abendstunden oder wenn zur letzten Busverbindung die Bahn verspätet ist, fahren diese letzten Busse oft ab und der Fahrgast erreicht den Bus nicht mehr. Demnach müssen technische Voraussetzungen geschaffen werden, um Anschlüsse zu sichern.	+	-	Zustimmung	ja
88	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	-	11.09.2012	Fahrplanangebot	-	Das Angebot sollte noch stärker auf die Kundenwünsche ausgerichtet werden, um eine stärker Akzeptanz aufzubauen.	+	Es existiert ein Arbeitskreis Verkehr in der Stadt Alsfeld.	Zustimmung	nein
102	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Ortenberg	Konradsdorf	14.01.2013	Schülerverkehr	-	Die Ergebnisse einer Erhebung im Rahmen des Projekts "Smart Mobil", die signifikante Erkenntnisse zum Schulstandort Konradsdorf liefern und zur 2. Anhörungsrunde vorliegen werden, sollen unbedingt in eine Fortschreibung des NVP einfließen.	+	-	Zustimmung	nein
103	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Ortenberg	-	14.01.2013	Grundlegendes	-	Die Fortschreibung des NVP sollte unbedingt die Arbeitsergebnisse des an der Gesamtschule, durch den Kreistag eingerichteten Runden Tisches und dessen Arbeitsgruppen berücksichtigen.	+	-	Zustimmung	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
110	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	-	31.01.2013	Fahrgastinformation	-	Grundsätzlich ist die Information der Fahrgäste an den Haltestellen bzw. den Bahnhöfen verbesserungswürdig. Dies betrifft zum Einen die Information im Zusammenhang mit aktuellen Änderungen des Fahrplans (Verspätungen/Ausfälle) und zum Anderen die Aufnahme der Umsteigeverbindungen, die von den jeweiligen Anschlussstellen bestehen, in die offiziellen Aushänge des Fahrplanes.	+	Das Thema Fahrgastinformation ist von großer Bedeutung und die eingeleiteten Maßnahmen werden begrüßt. Die Ausstattung von Verknüpfungsbahnhöfen mit dynamischen Fahrgastinformationsanlagen ist ein besonders wichtiges Erfordernis an die Schnittstelle Bahn/Bus.	Zustimmung	ja
113	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Fahrplanangebot	-	Die jetzige Qualität der ÖPNV-Bedienung in Bad Vilbel sollte nicht angetastet werden. Vor allem sollte an dem 15-Minuten-Takt der S6 nichts geändert werden.	+	Der 15-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit wird bei gegebener Nachfrage grundsätzlich begrüßt.	Zustimmung	ja
116	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	-	24.01.2013	Spätverkehre	Nachtbus	Die neue Nachtbusverbindung Frankfurt - Bad Vilbel - Karben hat sich nach ersten Erkenntnissen bewährt. Die Linie sollte sowohl im regionalen als auch im lokalen NVP verankert werden.	+	-	Zustimmung	ja
120	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Bedienungsqualität	-	Die Einbeziehung Bad Vilbels in das Verkehrsgebiet Kategorie 1 war wegen der Lage Bad Vilbels in direkter Nachbarschaft zu Frankfurt richtig. Die Stadt regt an auch im Rahmen der Überarbeitung des NVP die Stadt Bad Vilbel in der höchsten Kategorie als Verdichtungsraum zu belassen und daran die erforderliche Bedienqualität für den ÖPNV auszurichten.	+	-	Zustimmung	nein
125	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Flexible Bedienungsformen	-	Der Betrieb von AST/ALT in verkehrsschwachen Zeiten bzw. als Zubringer zu Hauptlinien wird ausdrücklich begrüßt. Bevor es zu Streckenstilllegungen kommt, müsse man auf diese Formen des ÖPNV zurückgreifen.	+	Ist bereits gängige Praxis.	Zustimmung	nein
127	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Flexible Bedienungsformen	-	Bei der Einführung neuer Systeme muss die Informationspolitik, die Werbung massiv intensiviert werden. Hier sind auch die Kommunen und Verbände wie z.B. der VCD in der Pflicht.	+	Die Herausforderung besteht darin, nachhaltig wirksame und zudem finanzierbare Instrumente für eine bessere Vermarktung des ÖPNV zu finden.	Zustimmung	ja
134	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Grundlegendes	-	Dem ÖPNV mangelt es nach wie vor an einem positiven Image. Hier sind alle gesellschaftlichen Gruppen insbesondere die Parteien und politisch Verantwortlichen in Stadt und Landkreis aufgefordert, an der Erstellung eines positiven Bildes des ÖPNV mitzuarbeiten.	+	-	Zustimmung	ja
136	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	Petterweil	17.01.2013	Fahrplanangebot	-	Es wird begrüßt, dass der RMV die Regionalbusverbindung Nidderau - Karben - Bad Homburg in den Entwurf des RNVP aufgenommen hat. Es wird gefordert, dass die Verbindung mit Einbindung des Stadtteils Petterweil auch in den lokalen NVP als umzusetzendes Projekt aufgenommen wird. In Abstimmung mit dem RMV und der Stadt Bad Homburg ist bis zur Umsetzung der Regionalbuslinie eine vorläufige Buslinie zwischen Bahnhof Groß-Karben, Petterweil und Bad Homburg einzurichten, um die Defizite im Schüler- und Alltagsverkehr zwischen Petterweil und Bad Homburg auszugleichen.	+	Befindet sich in Vorbereitung	Zustimmung	ja
140	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	-	17.01.2013	Spätverkehre	n 33	Die seit 14. Dezember 2012 an Wochenenden verkehrende Nachtbuslinie n33 von Frankfurt über Bad Vilbel nach Karben ist in den NVP aufzunehmen.	+	-	Zustimmung	ja
160	Landkreis Gießen	Stadtwerke/Stadt Marburg	-	12.11.2012	Flexible Bedienungsformen	-	Mit der Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans des RMV (RNVP) werden Vorschläge für eine einheitliche Produktbezeichnung im Bereich flexibler Angebotsformen unterbreitet. Es wird angeregt, diese Vorschläge auf lokaler Ebene zu übernehmen und so zu einer aus Sicht der Fahrgäste wünschenswerten Vereinheitlichung der Produktbezeichnungen beizutragen.	+	Unter Berücksichtigung der bestehenden Genehmigungen und tariflichen Rahmenbedingungen wird mittelfristig eine Angleichung angestrebt.	Zustimmung	nein
161	Landkreis Gießen	Mini-Bus Peter Holzapfel	Grünberg	12.11.2012	Flexible Bedienungsformen	ALT Grünberg	Mit Blick auf das ALT Grünberg ist festzustellen, dass das Angebot der Bevölkerung nicht in ausreichendem Maße bekannt ist. Durch gezieltes Marketing und Erläuterung des Systems (z.B. Notwendigkeit der Anmeldung des Fahrtwunsches) sollte der Bekanntheitsgrad des Angebotes gesteigert werden. Ein Ansatz wäre beispielsweise, den früher existierenden Faltplan neu aufzulegen.	+	Eine Bekanntgabe erfolgt bereits – z.B. im Fahrplanbuch. Die Anstrengungen könnten allerdings noch intensiviert werden.	Zustimmung	nein
175	Vogelsbergkreis	Stadt Alsfeld	-	28.11.2012	innovative Mobilitätsansätze	-	Mit Bezug auf die angesprochenen innovativen Ansätze wird auf die derzeit in Hessen laufenden Modellversuche verwiesen. Frage, ob es hier bereits Ergebnisse gibt und wie der aktuelle Stand ist.	+	Die Feldversuche in den Modellregionen laufen gerade erst an – zum Teil mit Verzögerung. Es ist demnach noch zu früh, hier eine erste Einschätzung zur Übertragbarkeit der Modelle auf das Verbandsgebiet abzugeben. Ablauf und Ergebnisse der Versuche werden verfolgt und fließen in den NVP ein, sofern sie noch rechtzeitig zur Verfügung stehen.	Zustimmung	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
178	Vogelsbergkreis	Stadt Homberg	-	28.11.2012	Anschlussicherung	-	Es ist zu bemängeln, dass die Übergänge zwischen Bahn und Bus im Verspätungsfall oftmals nicht funktionieren. Dies hat insbesondere bei der letzten Fahrt des Tages für den Fahrgast äußerst unangenehme Konsequenzen. Hier geht es oftmals nur um ein paar Minuten. Im Zusammenhang mit den Themen Kooperation der befördernden Unternehmen sowie Anschlussregelungen und Wartezeitvorgaben ist zu prüfen, was zur Verbesserung der unbefriedigenden Situation getan werden kann.	+	Es werden die Möglichkeiten des Einsatzes von technischen Lösungen für eine verbesserte Anschlusssicherung untersucht – z.B. der Einsatz von mobilen Endgeräten (PDA), mit denen Echtzeitdaten wie Informationen zu Verspätungen abgerufen werden können.	Zustimmung	ja
186	Wetteraukreis	Stadt Ortenberg	-	19.11.2012	Finanzierung	-	Mit Blick auf die Finanzierung des Verkehrssystems ist zu konstatieren, dass das Pareto-Prinzip auch hier gilt: 20% der Aufwendungen stiften 80% des verkehrlichen Nutzens. Diese Gesetzmäßigkeit darf aber nicht als Vorwand für einen Rückzug aus der Fläche genutzt werden. Periphere Bereiche sollten nicht auch noch zusätzlich für ihre schwierigere Topographie bestraft werden	+	Über die Definition von Mindeststandards für die Verkehrsbedienung wird ZOV-Verkehr mit dem NVP vorgeben, dass auch in Zukunft eine Grundversorgung im gesamten Verbandsgebiet vorzuhalten ist	Zustimmung	ja
187	Wetteraukreis	Stadt Ortenberg	-	19.11.2012	Flexible Bedienungsformen	-	Wertschöpfung auf kommunaler Ebene findet vielfach durch Ehrenamt statt. Hier muss in Bezug auf die Schaffung ergänzender Verkehrsangebote mehr Flexibilität gezeigt werden. Die Systeme müssen sich sinnvoll ergänzen	+	Die NVP-Fortschreibung wird sich auch mit alternativen Bedienungsformen und innovativen Ansätzen befassen und auch entsprechende Pilotversuche ermöglichen.	Zustimmung	nein
188	Wetteraukreis	Stadt Ortenberg	-	19.11.2012	Finanzierung	-	Die Kommunen übernehmen bereits häute vielfältige Aufgaben und organisieren z.B. Veranstaltungsverkehre. Defizite sind überall vorhanden. Es muss dafür gesorgt werden, dass letztlich mehr Geld für das operative Geschäft zur Verfügung steht.	+	Eine adäquate Mittelbereitstellung sowie ein effizienter Mitteleinsatz sind stets anzustreben. Der finanzielle Rahmen wird durch die Politik auf verschiedenen Ebenen bestimmt.	Zustimmung	ja
191	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat für den Wetteraukreis	-	08.11.2012; 09.11.2012	Schülerbeförderung	-	Im Bereich der Schülerbeförderung sieht man sich mit dem Paradoxon konfrontiert, dass sich trotz der zurückgehenden Schülerzahlen ein steigender Beförderungsbedarf ergibt. Auch die Vollzahler werden für die Finanzierung des Systems benötigt. Es ist daher auch auf ein attraktives Angebot mit leicht merkbaren Takten zu achten, was bei zu starker Orientierung an der Schülerbeförderung nicht umsetzbar ist („Rütteltakt“). Das ÖPNV-Angebot darf als Standortfaktor für die junge Generation nicht unterschätzt werden. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ist daher eine adäquate Finanzierung des öffentlichen Verkehrs dringend geboten.	+	-	Zustimmung	ja
194	Wetteraukreis	Kreisausschuss des Wetteraukreises - Strukturförderung und Umwelt	-	19.11.2012	innovative Mobilitätsansätze	-	Der NVP sollte als Chance genutzt werden, dem System ÖPNV insgesamt mehr Flexibilität zu geben und die Grenzen zu anderen Systemen aufzuweichen. So ist beispielsweise eine verbesserte Verknüpfung mit dem Individualverkehr anzustreben – etwa durch Mitnahme-Systeme	+	Die NVP-Fortschreibung wird sich auch mit alternativen Bedienungsformen und innovativen Ansätzen befassen und auch entsprechende Pilotversuche ermöglichen.	Zustimmung	nein
197	Wetteraukreis	VCD Kreisverband Wetterau-Vogelsberg	-	19.11.2012	Marketing	-	Es kann die Erfahrung gemacht werden, dass der Bevölkerung das ÖPNV-Angebot zumeist nicht hinreichend bekannt ist. Dies gilt auch für die dichter besiedelten Bereiche, in denen oftmals eine Fülle an Fahrtmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr besteht. Daraus kann das Fazit gezogen werden, dass das Angebot des ÖPNV zwingend besser bekannt gemacht werden muss.	+	Die Herausforderung besteht darin, nachhaltig wirksame und zudem finanzierbare Instrumente für eine bessere Vermarktung des ÖPNV zu finden.	Zustimmung	ja
112	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Schülerverkehr	-	Die in der ZOV-Vorlage auf Seite 12 enthaltene Aussage von tendenziell sinkenden Schülerzahlen für Bad Vilbel ist nicht zutreffend. Der NVP sollte die durch die Geburtenzahlen und Wanderungsbewegung entstehenden Besonderheiten des näheren Umfeldes um Frankfurt mit den Bedürfnissen für den Schülertransport berücksichtigen.	+	Wird im Rahmen des Nahverkehrsplanes geprüft und entsprechend korrigiert.	-	nein
33	Landkreis Gießen	Amt für soziale Angelegenheiten	-	15.01.2013	Barrierefreiheit	-	Zumindest an größeren Knotenhaltestellen sollen akustische Bedarfsansagesäulen eingeplant werden, ausschließlich Niederflrbusse verwandt sowie das Fahrpersonal für Unterstützungsleistungen bei gehandicapten Fahrgästen geschult werden.	(+)	Im NVP wird zum Thema Barrierefreiheit ausgeführt; (Bus-) Haltestellen werden von den Kommunen eingerichtet	Bedingte Zustimmung	nein
124	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Schülerverkehr	-	Schulanfangs- und Endzeiten müssen, da wo dieses noch nicht geschehen ist, so entzerrt werden, dass Busse wirtschaftlicher eingesetzt werden können.	(+)	Die Gestaltung der Stundentafel liegt nicht in der Zuständigkeit des ZOV.	Bedingte Zustimmung	nein
128	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Flexible Bedienungsformen	-	Der Betrieb solcher Bedarfslinien muss der Zeit angepasst werden. Eine Bestellung muss über Internet (Mobile App) möglich sein. Vielleicht lassen sich dadurch auch Vorlaufzeiten reduzieren. Eine Beispielmöglichkeit ist die Seite der Mitfahrbörse "Flinc".	(+)	Zur Zeit ist dieser nachvollziehbare Wunsch wirtschaftlich nicht darstellbar. Aufgrund der oft beachtlichen Distanzen im ländlichen Raum stellen die betriebsinternen Vorlaufzeiten (Disposition von Bereitschaftsdiensten, teilweise lange Anfahrt) den zeitlich relevanten Engpassfaktor dar	Bedingte Zustimmung	nein
130	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Fahrplanangebot	Stadtbusse	Stadtbuslinien sollten keine Sightseeing-Touren sein, sondern ein effektives Transportmittel, das die Fahrgäste schnell in die City oder zum Bahnhof bringt.	(+)	Beschleunigungsreserven werden ermittelt	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
11	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Erschließungsqualität	-	In der Stellungnahme werden detaillierte Vorschläge für neue Haltestellen zur Erschließung der im NVP 2009-2013 aufgezeigten Lücken dargestellt. Des Weiteren werden zusätzliche Standorte für die Anlage von Haltestellen vorgeschlagen, dabei handelt es sich um Flächen, wo sich aufgrund der Siedlungsentwicklung oder des Wegfalls einer ÖV-Bedienung (z.B. AST Staufenberg) neue Erschließungslücken aufgetan haben.	(+)	Wesentliche Erschließungslücken werden im Nahverkehrsplan-Entwurf aufgezeigt.	-	nein
12	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Verknüpfungshaltestellen	-	Es werden detaillierte Vorschläge für 5 neue Verknüpfungshaltestellen gegeben. Die Verknüpfungshaltestellen dienen zum einen dem Erreichen des Zentrums, sofern in eine andere Buslinie umgestiegen werden muss und zum anderen dem Erreichen benachbarter Gemeinden, die nicht auf direktem Weg erreicht werden können.	(+)	Verknüpfungen zwischen Schiene und Bus bestehen bereits jetzt an den zentralen Umsteigeknoten (Bf Gießen, Grünberg, Hungen und Lich). Desweiteren gibt es Übergangsmöglichkeiten u.a. an den Bahnstationen in Großen-Linden, Oswaldsgarten, Erdkauter Weg, Licher Straße und Reiskirchen.	-	nein
13	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Gießen	31.01.2013	Verknüpfungshaltestellen	-	a) Innerhalb der Stadt Gießen fällt dem Haltestellenkomplex Berliner Platz/Behördenzentrum/Stadttheater/Südanlage eine besondere Funktion zu. Hier treffen die Regionalverkehre auf sämtliche Stadtlinien mit Ausnahme der Linie 10. Daraus ergibt sich für die Verknüpfungshaltestelle eine herausragende Position. b) Die Andienung der Haltestelle Berliner Platz durch Regionalbuslinien ist daher zu erhalten. Für die Südanlage wird der Bau einer Wetterschutzvorrichtung gefordert.	(+)	a) Die hohe Bedeutung wird bei der künftigen Gestaltung sowie bei der Bedienung als Maßstab gelten; aktuell werden aber bereits auch Kapazitätsgrenzen sichtbar. b) An der Haltestelle Südanlage (stadtauswärts) fehlt im Gehwegbereich die Fläche für eine Wetterschutteinrichtung in der bisher gebräuchlichen Bauweise	-	nein
29	Landkreis Gießen	Stadt Lollar	Lollar	15.01.2013	Fahrplanangebot	51	Wiederherstellung des Stadtbussystems das zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 aufgehoben wurde. Wesentlicher Bestandteil des Stadtbussystems war die Umsteigebeziehung zur Linie 520 in der Kernstadt Lollar nach Gießen.	(+)	Ausweitung des Lokalverkehrs nur bei entsprechender finanzieller Beteiligung der Stadt Lollar.	-	nein
31	Landkreis Gießen	Amt für soziale Angelegenheiten	-	15.01.2013	Barrierefreiheit	-	Bei der Analyse einer barrierefreien Haltestelle müssen unter anderem auch die Auffindbarkeit dieser Haltestelle für blinde Reisende mittels Bodenindikatoren und für sehbehinderte Menschen und Senioren gut lesbare Anzeigen, Schilder und Pläne vorhanden sein, damit die Haltestelle als barrierefrei bezeichnet werden kann.	(+)	Im NVP wird zum Thema Barrierefreiheit ausgeführt; (Bus-) Haltestellen werden von den Kommunen eingerichtet	-	nein
45	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Umsteigebeziehungen	-	Der Rendezvous-Anschluss am Berliner Platz zu Nebenverkehrszeiten ist beizubehalten und entsprechend den Fahrgästen zu kommunizieren.	(+)	eine grundsätzliche Änderung ist nicht vorgesehen, bei Linie 5 sind eventl. Veränderungen der Zeitlage vorzunehmen, Linienlänge bzw. Umlaufzeiten	-	nein
47	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013		-	Alle Einstiegshaltestellen sind mit einer Wartehalle zu versehen.	(+)	Das ist in der Praxis nicht umzusetzen, da vielfach der erforderliche Platz nicht zur Verfügung steht; Empfehlungen zu Ausbauprioritäten (z.B. Haltestellenbelastung) werden ausgearbeitet	-	nein
69	Übergreifend	Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	419/420	Das jetzige Fahrplanangebot sollte beibehalten werden. Der Verknüpfungspunkt Lohra-Weipoltshausen mit der Linie MR-30 hat sich bewährt. Die Anschlüsse 419/420 (Anschlüsse Fellingshausen) sollten auch in einer Anschlussleiste im Fahrplan dargestellt werden. Es wäre (falls umlauftechnisch machbar) hierbei sinnvoll, jeweils nur eine Umsteigehaltestelle (möglichst Fellingshausen Schule) auszuweisen.	(+)	Neukonzept ab 2014	-	ja
70	Übergreifend	Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf	-	15.01.2013	Linienausschreibung	-	Empfehlung, im Zuge der Fortschreibung des NVP Linienbündel unter Beachtung der Laufzeiten zusammen zu führen und statt 10 Bündeln künftig nur noch die Hälfte in die Ausschreibung zu geben, da vermutet wird, dass die Kosten die Nutzen der eigenwirtschaftlichen Verkehre übersteigen (die Stellungnahme liefert eine detaillierte Beschreibung der durch die Vergabe von 10 Linienbündel entstehenden Kosten).	(+)	Linienbündelzuschnitt ist Thema im Nahverkehrsplan	-	nein
71	Übergreifend	Regierungspräsidium Gießen	-	19.11.2012	Mindestbedienung	-	Gemäß dem Regionalplan Mittelhessen 2010 ist eine flächendeckende Erschließung aller Ortsteile > 200 EW mit einer Mindestbedienung zum jeweiligen Mittelzentrum von drei Fahrtenpaare/Werktag in max. 45 Minuten zu gewährleisten. Für die Erreichbarkeit des jeweiligen Oberzentrums sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren ebenfalls mind. drei Fahrtenpaare/Werktag vorzusehen. Eine Abkopplung der strukturschwachen Gebiete vom öffentlichen Personennahverkehr ist unbedingt zu vermeiden.	(+)	Insbesondere im ländlichen Raum ist der zeitlichen Zielwert von 45 Minuten nicht durchgängig realisierbar	-	nein
77	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Homberg (Ohm)	Homberg (Ohm)	14.01.2013	Mobilitätssystem	-	Entwicklung eines Pilotprojekts für ein verbessertes Mobilitätssystem auf gemeindlicher Ebene, da eine zunehmende Alterung und der Rückgang der Bevölkerung im ländlichen Raum Anlass bieten, zusätzliche, fahrplanunabhängige und effektive Beförderungssysteme auf den Weg zu bringen. Eine Kurzfassung eines Mobilitätskonzeptes liegt der Stellungnahme bei.	(+)	Problematik wird im Nahverkehrsplan untersucht.	-	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
78	Vogelsbergkreis	Büro des Bürgermeisters Lauterbach	Lauterbach	15.01.2013	Infrastruktur	-	Bitte um Beibehaltung des Kundenzentrums im Bahnhof Lauterbach.	(+)	Das Kundenzentrum in Lauterbach Nord wird durch DB Vertrieb betrieben	-	nein
79	Vogelsbergkreis	Ortsvorsteher Wallenrod	Wallenrod	15.01.2013	Infrastruktur	-	Bitte um Beibehaltung der Infrastruktur in Wallenrod. Zudem sollte eine Wartehalle (Unterstellmöglichkeit) im Zentrum des Ortes eingerichtet werden.	(+)	Vorhaltung von Bf-Infrastruktur: bedingte Zustimmung; Zuständigkeit liegt jedoch bei EIU (hier: DB Station & Service); die Errichtung von Buswartehallen erfolgt ggf. durch die Stadt Lauterbach	-	nein
87	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	Altenburg	15.01.2013	Fahrplanangebot	-	In den meisten der 16 Stadtteile wird das Angebot im bestehenden Umfang als ausreichend wahrgenommen. Dies gilt jedoch nicht für das Stadtbusangebot und den Stadtteil Altenburg. Damit der ländliche Raum nicht noch weiter an Fahrgästen verliert (demografischer Wandel), müssen den nicht mobilen Kunden attraktive Angebote gemacht werden. Hierbei sollten auch neue unkonventionelle Möglichkeiten, die die Mobilität verbessern - gerne auch in Alsfeld - erprobt werden. Das bestehende Angebot in der Fläche sollte in der Quantität aber nicht weiter eingeschränkt werden.	(+)	Das Angebot in Altenburg entspricht den Vorgaben des Nahverkehrsplanes.	-	nein
119	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Fahrplanangebot	-	Bitte um Anhörung der Stadt bzgl. der in der Presse zu lesenden Diskussion einer Busverbindung Bad Homburg-Karben-Nidderau. Möglicherweise ist es sinnvoll diese Linienführung auf die Stadt Bad Vilbel zu erweitern.	(+)	Federführend werden die Planungen vom RMV betreut. Einbindung der Kommunen erfolgt zu gegebener Zeit.	-	ja
122	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Schülerverkehr	-	Für den Schülerverkehr werden oftmals Verstärkerbusse eingesetzt. Hier gilt es zu Überlegen, ob diese nicht durch den Betrieb von Bussen mit Anhängern reduziert werden können, so wie es im Main-Kinzig-Kreis schon seit langem praktiziert wird.	(+)	Der Einsatz von Buszügen setzt entsprechende Haltestelleninfrastruktur voraus. Grundsätzlich wird im Nahverkehrsplan der Einsatz von Buszügen als Option gesehen.	-	nein
133	Wetteraukreis/ Vogelsbergkreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Fahrgastinformation	-	Der ÖPNV kann nur funktionieren wenn alle Verkehrsmittel vernetzt werden. Hier kann an ein Internetportal gedacht werden.	(+)	Information ist nur ein Baustein für eine funktionierende Vernetzung	-	ja
138	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	-	17.01.2013	Schülerbeförderung	-	Die Aussagen im bestehenden NVP zum Angebotsraster (2-An- und 3 Abfahrten für Grundschulen und Gesamtschulen) sind aufrecht zu erhalten.	(+)	Konkretisierung: Maximal zwei An- und drei Abfahrten je Schulstandort	-	nein
142	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Limeshain	Limeshain		Fahrplanangebot	-	Es wird davon ausgegangen, dass die bestehenden Busverbindungen von Limeshain nach Altenstadt, Büdingen und Hanau zur Zeit ausreichend sind und auch in Zukunft Bestand haben werden.	(+)	-	-	nein
153	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	-	17.12.2012	Finanzierung	-	Wunsch, die Art und Weise der Finanzierung des ÖPNV abzuändern. Alle Kommunen, nicht nur die unmittelbaren Anliegerkommunen, sollten an den Kosten des ÖPNV, hier insbesondere der Bahnangebote, beteiligt werden.	(+)	Reformbedarf der Finanzierungsinstrumente im RMV ist gegeben und befindet sich z.T. in Vorbereitung bzw. Umsetzung.	-	ja
192	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat für den Wetteraukreis	-	08.11.2012; 09.11.2012	Schülerbeförderung	-	Als Option für die Schülerbeförderung sollte das Thema Buszug geprüft werden	(+)	Der Einsatz von Buszügen setzt entsprechende Haltestelleninfrastruktur voraus. Grundsätzlich wird im Nahverkehrsplan der Einsatz von Buszügen als Option gesehen.	-	nein
193	Wetteraukreis	Kreisausschuss des Wetteraukreises - Schuldezernent	-	09.11.2012	Schülerbeförderung	-	Angesichts des hohen Anteils der Schülerbeförderung an der Gesamtnachfrage im ländlichen Raum sollte auch das Verkehrsangebot entsprechend stark auf die Belange der Schüler ausgerichtet werden	(+)	Entsprechend der Vorgaben der Schulentwicklungspläne ist dies jetzt schon der Fall. ZOV ist ebenso verpflichtet eine ausreichende Verkehrsbedienung, auch in verkehrsschwachen Zeiten, sicherzustellen. Es muss daher eine sorgfältige Abwägung zwischen den Belangen der Schüler, Berufspendler und der Daseinsvorsorge vorgenommen werden.	-	nein
82	Vogelsbergkreis	Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Osthessen e.V.	-	10.01.2013	Fahrplanangebot	-	Folgende Begebenheiten sollen beibehalten werden: - Kundenzentren in Mücke, Alsfeld, Lauterbach mit kundenfreundlichen Öffnungszeiten (mind. 7h pro Tag) - Infrastruktur in Wallenrod - Haltestelle "Hessenhalle" in Alsfeld - 30 Min. Takt Stadtbus Lauterbach	+ (+) P	Zustimmung zum Punkt Kundenzentrum (für Mo-Fr); bedingte Zustimmung zur Infrastruktur Wallenrod: Zuständigkeit liegt jedoch bei EIU (hier: DB Station & Service); zum Bedienkonzept des Stadtbusse Alsfeld erfolgt eine Abstimmung mit dem bestehenden Arbeitskreis Verkehr der Stadt	Zustimmung / Prüfauftrag	ja
8	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Mindestbedienung	-	Es werden detaillierte Vorschläge in Bezug auf Änderungen im Nahverkehrsangebot für die Orte Stangenrod, Weitershain, Dornholzhausen, Altenhain, Bettenhausen, Lumda, Cleeburg, Niederkleen, Oberkleen, Freienseen, Röthges und Winnerod formuliert.	P	-	Prüfauftrag	nein
9	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Laubach, Hungen	31.01.2013	Reisezeit	-	Neben dem oberen Lumdataal verzeichnen vor allem die Städte Laubach und Hungen hohe Zeitwerte bei Fahrten zum Oberzentrum Gießen - eine Verringerung der Reisezeit wird gewünscht. Hierzu werden detaillierte Vorschläge ausformuliert.	P	-	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
16	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Ettingshausen	31.01.2013	Schülerbeförderung	79	Zur Beförderung der Schüler/innen aus Ettingshausen sollte die Haltestelle Flugplatzsiedlung in die Linie 79 zur Grundschule Ettingshausen (Unterrichtsbeginn 7:45 Uhr) mit aufgenommen werden.	P	Operative Planung	Prüfauftrag	nein
17	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Pohlheim-Holzheim, Pohlheim-Dorf-Güll, Pohlheim-Garbenteich, Fernwald-Steinbach und Fernwald-Albach	31.01.2013	Schülerbeförderung	-	Zur Beförderung der Schüler/innen aus den Ortschaften Holzheim, Dorf-Güll, Garbenteich, Steinbach und Albach zur Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Lich soll eine neue Verbindung beginnend zum Unterrichtsbeginn 8:10 Uhr eingerichtet werden. Es sind 2 Rückfahrten (13:15 Uhr und 15:20 Uhr) erforderlich.	P	Schriftliche Zustimmung des Schulträgers Landkreis Gießen ist Voraussetzung für entsprechende Planungen.	Prüfauftrag	nein
18	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Heuchelheim-Kinzenbach	31.01.2013	Schülerbeförderung	24	Die Beförderung der Schüler/innen aus Kinzenbach zur Grundschule Wilhelm-Leuschner-Schule in Heuchelheim soll mit der Linie 24 erfolgen. Hierfür müsste eine Haltestelle an der Schule in den Fahrplan aufgenommen werden.	P	Abstimmung zwischen Stadt Gießen, ZOV und Busunternehmen ESE notwendig.	Prüfauftrag	nein
19	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Hungen-Bellersheim, Hungen-Obbornhofen	31.01.2013	Schülerbeförderung	61, 363	Die Anbindung der Ortschaften Bellersheim und Obbornhofen zu der Gesamtschule Hungen (Unterrichtsbeginn 8:00 Uhr) mit der Linie 61 und der Linie 363 soll durch spätere Beförderung erfolgen.	P	Operative Planung; auch Regionalverkehr betroffen	Prüfauftrag	ja
27	Landkreis Gießen	Stadt Lollar	Lollar	15.01.2013	Bedienungshäufigkeit	-	Vorgaben aus dem NVP 2008 in Sachen Fahrtenangebote Stadtteile zur Kernstadt wurden nicht erreicht.	P	Mo-Fr: Angebotsniveau nahezu erreicht Wochenende: verbliebene Defizite	Prüfauftrag	nein
28	Landkreis Gießen	Stadt Lollar	Lollar	15.01.2013	Flexible Bedienungsformen	-	Bei den Bedienungstagen Sa und So+Fe, sowie zu Schwachlastzeiten können vermehrt flexible Angebotsformen zum Einsatz kommen.	P	-	Prüfauftrag	nein
30	Landkreis Gießen	Stadt Lollar	Lollar	15.01.2013	Infrastruktur	-	Wunsch nach einer bahnhofsnaheren Bushaltestelle in der Kernstadt.	P	-	Prüfauftrag	nein
40	Landkreis Gießen	Gemeindevorstand Hüttenberg (Lahn-Dill-Kreis)	Hüttenberg	07.01.2013	Schülerverkehr	-	Die Anbindung an die Schulen in Linden und Pohlheim ist für die Hüttenberger Bürger weiterhin wichtig und soll somit auch in den neuen Planungen berücksichtigt werden.	P	Schriftliche Zustimmung des Schulträgers Landkreis Gießen ist Voraussetzung für entsprechende Planungen.	Prüfauftrag	nein
41	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Erschließungsqualität	-	Zusätzlich zur bereits geplanten Untersuchung sollte die Erschließungsqualität auch auf Basis der Mindestanforderungen an das Verkehrsangebot untersucht werden.	P	Analyse ist sehr aufwendig und kostenintensiv.	Prüfauftrag	nein
46	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Infrastruktur	-	Wunsch nach der Einrichtung einer zentralen Haltestelle Klinikum vor dem Haupteingang des Klinikums an der Einmündung Gaffkystraße/Klinikstraße.	P	Im Zuge der Überlegungen zur Linie 1 wird dieser Anregung nachgegangen	Prüfauftrag	nein
49	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Samstagsfahrplan	1, 2, 5, 801/802	Anpassung an die geänderten Ladenöffnungszeiten durch eine Verlegung des dichten Takts am Vormittag um ein paar Stunden nach hinten.	P	Die Bedienung ausgewählter Linien in den Nachmittags-/ Abendstunden wird überarbeitet	Prüfauftrag	nein
52	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	1	Optimierung der bisherigen langen Standzeiten um ggf. einen 10-Minuten-Takt auf der Stammstrecke (Grünberger Straße - Kleinlinden) zu erreichen.	P	Linie 1 -Führung u. Taktung werden überarbeitet und am aktuellen Bedarf ausgerichtet	Prüfauftrag	nein
53	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	1	Beibehaltung der Linienführung über die Haltestelle Brüder-Grimm-Schule.	P	Linie 1 -Führung u. Taktung werden überarbeitet und am aktuellen Bedarf ausgerichtet	Prüfauftrag	nein
54	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	3, 13	Attraktive Fahrtzeiten aus Südviertel und Schlangenzahl in die Innenstadt durch einen direkten Linienverlauf zwischen Berliner Platz und Leihgesterner Weg.	P	Linie 3/13 -Führung u. Taktung werden überarbeitet und am aktuellen Bedarf ausgerichtet	Prüfauftrag	nein
56	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	6	Ausweitung des Sonn- und Feiertagsverkehrs auch auf Samstage.	P	Ein wirtschaftlich vertretbarer Bedarf ist nicht zu erkennen	Prüfauftrag	nein
57	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	7, 12	Optimierung der bisherigen langen Standzeiten durch Taktverdichtung, Linienverlängerung oder andere Linien-/ Linienast-Verknüpfungen.	P	Bei Überlegungen zu Linie 1 und 3/13 einbeziehen	Prüfauftrag	nein
58	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	11	Anpassung des Linienkonzepts an den Wunsch, zwischen Dutenhofen und Kleinlinden durch die Wetzlarer Straße zu verkehren. Zudem Einrichtung einer Haltestelle in Höhe der Straße Zum Weiher und Schaffung einer gesicherten Umsteigebeziehung zur Linie 1 in Kleinlinden für die Relation Lützellinden/Allendorf-Wetzlar.	P	Linie 11 wird voraussichtlich durch die Wetzlarer Straße verkehren; die genaue Lage der Haltestellen ist noch zu erarbeiten	Prüfauftrag	nein
59	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Fahrplanangebot	11	Wunsch nach einer besseren Erschließung des Klinikums und der Universitätsbereiche.	P	Eine Änderung der Führung bei Linie 1 wird geprüft	Prüfauftrag	nein
61	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	15	Neue Linie zur Erschließung des Wohngebiets Marburger Str./West übernimmt im Süden den Linienast der bisherigen Linie 13.	P	Die Linien 3/13 u. ggf. 15 werden in die Überlegungen einbezogen.	Prüfauftrag	nein
63	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	8, 10	Die Abendlinie 800 bleibt unverändert. Es soll eine verlängerte Abendbedienung zwischen Juridicum, Phil. 1+2, Ostschule/ Rathenaustraße zum Unterhof hergestellt werden.	P	Die abendliche Bedienung des Phil. und die Anbindung an die Innenstadt werden überarbeitet	Prüfauftrag	nein
64	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	Venus, Saturn	Die Nachtbuslinien mit den Anschlussstaxis sollen in der bisherigen Konzeption erhalten bleiben. Nach Fertigstellung der Bushaltestelle Behördenzentrum Richtung Wieseck sollen beide stündlichen Abfahrten der Nachtbusse auf die Rathausseite verlegt werden.	P	Nachtbusangebot wird in Abhängigkeit von den finanziellen Rahmenbedingungen fortgeführt, eventl. alternative Linienführungen werden dabei überprüft.	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
65	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	378/379	Die AST-Linien könnten vom Unterhof kommend über den Aulweg (Hst. Aulweg/Wartweg) über den Wartweg (Hst. Petruskirche) und weiter über die Haltestelle Otto-Eger-Heim Richtung Ludwigstraße auf den bestehenden Linienweg geführt werden. Bei gleichzeitiger Bedienung der neuen zentralen Haltestelle Klinikum entsteht eine optimale Verbindung für Unter- und Oberhof, Leihgestern und Großen-Linden. Die Linien sind besser zu vertakten sowie das Angebot abends und am Wochenende auszuweiten.	P	-	Prüfauftrag	nein
66	Universitätsstadt Gießen	Universitätsklinikum Gießen und Marburg GmbH	-	09.01.2013	Fahrplanangebot	-	Eine Linienführung durch das Gelände der UKGM im Bereich der Klinik- und Gaffkystraße wird als sinnvoll erachtet. Das erforderliche Kreuzen von Schranken kann technisch gelöst werden. Vorstellbar wäre die Einrichtung einer Bushaltestelle in der Gaffkystraße in Höhe des neuen Parkhauses.	P	der Vorschlag wird in der Realisierungsfähigkeit bei den weiteren Überlegungen (s.o.) geprüft.	Prüfauftrag	nein
67	Universitätsstadt Gießen	SPD (Fraktion im Ortsbeirat Wieseck)	-	03.06.2012	Linienverlauf	140	Zukünftig sollen sämtliche Busse ab Haltestelle Albert-Oswald-Platz nicht mehr über die Kornblumenstraße sondern wie Busse der Stadtwerke über den Lichtenauerweg usw. fahren.	P	Entlastung der Kornblumenstraße, weitere Spreizung der Linienführung	Prüfauftrag	nein
68	Universitätsstadt Gießen	SPD (Fraktion im Ortsbeirat Wieseck)	-	03.06.2012	Erschließungsqualität	-	Das Neubaugebiet Marburger Straße West muss nach 75 % der Bebauung und nach Fertigstellung der Straßen angebunden werden.	P	es werden Varianten untersucht, die Linien 3/13 u. ggf. 15 und 520 werden in die Überlegungen einbezogen.	Prüfauftrag	nein
74	Vogelsbergkreis	Magisrat der Stadt Homberg (Ohm)	Homberg (Ohm)	14.01.2013	Fahrplanangebot	MR-87	Wunsch nach Verbesserung der Nahverkehrsanbindung an die Stadt Marburg. Der Bedarf erwächst aus der arbeits- und wohnpolitischen Situation der Stadt Homberg (Ohm). Erforderliche Verbesserungen in der Harmonisierung mit dem Liniennetz der Marburger Verkehrsbetriebe ergäben sich diesbezüglich am Verknüpfungspunkt Erfurtshausen durch die Verlängerung der MR-87 über Schweinsberg - Nieder-Ofleiden - Ober-Ofleiden bis nach Homberg (Ohm) mit Rückroute über Ober-Ofleiden - Gontershausen - Haarhausen nach Erfurtshausen.	P	-	Prüfauftrag	ja
75	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Homberg (Ohm)	Homberg (Ohm)	14.01.2013	Umsteigebeziehungen	-	Die Wartezeiten an den die Erreichbarkeit der Stadt Homberg (Ohm) tangierenden Umsteigepunkten Bahn - Bus sowie Bus - Bus sind hinsichtlich ihrer möglichen Verkürzungen zu überprüfen.	P	Hinweis auf Forderung in Bezug auf eine Direktverbindung Alsfeld - Marburg	Prüfauftrag	ja
80	Vogelsbergkreis	Kreisausschuss (Amt für Schulen und Liegenschaften)	-	15.01.2013	Schülerbeförderung	-	Die Festlegungen unter Punkt 4.9 des bisherigen NVP werden für ausreichend gehalten. Die bestehenden Standards wie z.B. Angebotsraster, direkte Fahrtangebote oder Wartezeiten sollten auch bei der Fortschreibung des NVP unverändert übernommen werden.	P	Grundlegende Veränderungen beim Angebotsraster und den Wartezeiten sind nicht vorgesehen	Prüfauftrag	nein
81	Vogelsbergkreis	Fahrgastverband Pro Bahn & Bus Osthessen e.V.	-	10.01.2013	Fahrplanangebot	-	Grundsätzlich wird das bestehende ÖV-Angebot als Mindeststandard als ausreichend bewertet. Verbesserungspotential wird in folgenden Punkten gesehen: - Anschlusssicherung für Mittelzentren und Unterzentren - Wochenendverkehr von/nach Alsfeld, Lauterbach, Fulda auch in den Abendstunden samstags und sonntags bis 1 Uhr - Sonder- bzw. Eventverkehre - werktags bessere Stadtbusanbindung zum Eichhof-Krankenhaus Lauterbach - bessere Verbindungen Alsfeld-Neustadt/Treysa - ALT-Verbindung (von Lauterbach) über Schlitz nach Hünfeld - inkl. Anschlussverbindung von Schlitz/Unter-Wegfurth nach Niederaula (Anschluss/Weiterführung bis Bad Hersfeld)	P	-	Prüfauftrag	ja
85	Vogelsbergkreis	Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis	Lauterbach	10.01.2013	Fahrplanangebot	Stadtbus	Im Zuge des Kommunalen Schuttschirmes wird ab 2014 der Stadtbus in Lauterbach von erheblichen Kürzungen (-33.000€) betroffen sein. Bevor hier radikale Einschnitte kommen, sollte überlegt werden, den Stadtbus vom halbstündigen auf den einstündigen Takt zu erhöhen, um alle Linien bedienen zu können.	P	Neukonzept ab 2015 befindet sich in Abstimmung mit der Stadt Lauterbach	Prüfauftrag	nein
89	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	Schwabenrod	11.09.2012	Fahrplanangebot	-	Wunsch nach einer Ausweitung des AST-Angebots auch auf das Wochenende.	P	-	Prüfauftrag	nein
101	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	Niddatal-Assenheim	08.01.2013	Infrastruktur	-	Im Bereich Mühlweg Niddatal-Assenheim würde sich die Einrichtung einer Bushaltestelle anbieten.	P	-	Prüfauftrag	nein
139	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	Okarben	17.01.2013	Schülerbeförderung	7	Zur besseren Anbindung des Stadtteils Okarben an die Kurt-Schumacher-Schule sind weitere, direkte Verbindungen (bisher morgens und mittags jeweils nur 1 Direktverbindung) im Zuge der Linie 7 zu berücksichtigen.	P	-	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
144	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Reichelsheim	Reichelsheim	15.01.2013	Spätverkehre	FB 03	Wunsch den Spätverkehr auf der Linie FB 03 bis 22:00 Uhr auszuweiten. Der Wunsch wurde bereits zur 1. Anhörung der Fortschreibung des alten NVP geäußert. Aktuell verkehrt der letzte Bus gegen 19:30 Uhr vom Bahnhof Friedberg Richtung Reichelsheim, obwohl viele Pendler aus Frankfurt erst später am Bahnhof in Friedberg ankommen und so gezwungen sind die Strecke von Friedberg nach Reichelsheim mit dem Pkw zurückzulegen. Sollte die angeregte Busverbindung in den Abendstunden aus finanziellen oder anderen Gründen nicht umsetzbar sein, wird um die Prüfung von Alternativlösungen wie zum Beispiel die Einrichtung und den Einsatz von ALT oder AST gebeten.	P	Für die Neuvergabe 2015 erfolgt Überplanung	Prüfauftrag	nein
146	Wetteraukreis	Ordnungsamt Ober-Mörlen	Ober-Mörlen	15.01.2013	Erschließungsqualität	-	Die Arbeiter der Betriebe im Gewerbegebiet beanstanden, dass das Ober-Mörlar Gewerbegebiet nicht angefahren wird. Der Bus hält ausschließlich an der Haltestelle Usinger Straße / Hasselhecker Straße. Die Arbeitnehmer müssen somit die komplette Hasselhecker Straße hochlaufen.	P	-	Prüfauftrag	nein
147	Wetteraukreis	Ordnungsamt Ober-Mörlen	Ober-Mörlen	15.01.2013	Erschließungsqualität	-	Wunsch nach einer Haltestelle am oder in der Nähe zum REWE-Markt. Der Bus könnte über den Kreisverkehr drehen.	P	-	Prüfauftrag	nein
150	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	-	17.12.2012	Wochenendverkehr	-	Wunsch nach Erfüllung des Vorhabens (Schreiben von ZOV vom 31.01.2008 bzgl. der Stellungnahme von Altenstadt zur Fortschreibung des NVP vom 21.08.2007) neben den Ortsteilen Lindheim, Höchst und Altenstadt, die durch die Aufnahme des Wochenendverkehrs auf der Niddertalbahn am Wochenende angedient werden auch für die anderen Ortsteile ein Angebot durch einen einzurichtenden AST-Verkehr umzusetzen.	P	-	Prüfauftrag	nein
151	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	-	17.12.2012	Anschlussbedingungen	-	Weiterhin wird die Verbesserung der Anschlussbedingungen in Stockheim von der Niddertalbahn an die Lahn-Kinzig-Bahn gefordert, um an Sonn- und Feiertagen die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Büdingen für die Bevölkerung Altenstadts über den ÖPNV zu gewährleisten. Die im Schreiben von ZOV vom 31.01.2008 angekündigten AST-Angebote wurden bislang nicht umgesetzt.	P	-	Prüfauftrag	ja
159	Landkreis Gießen	Kreisausschuss des Landkreises Gießen – Behindertenbeauftragter	Gießen	12.11.2012	Fahrplandetails	-	Die barrierefreie Anbindung der Kreisverwaltung sollte geprüft werden, da sie ein wichtiges Ziel auch für Menschen mit Behinderung darstellt. Von der bestehenden Bushaltestelle aus ist die Verwaltung nur schwer zu erreichen, die Distanz ist für Personen mit Einschränkungen zu groß.	P	Die bestehenden Verbindungen zwischen der Innenstadt und der Kreisverwaltung sind besser als vielfach angenommen. So bestehen im laufenden Fahrplan Montags - Freitags an Schultagen 37 Fahrtmöglichkeiten und an Ferientagen 30 Fahrtmöglichkeiten in beide Richtungen. Das von der Stadtwerke Gießen AG eingerichtete Linientaxi wird leider nur schwach genutzt. Offensichtlich besteht hier ein kommunikatives Problem, da Klagen über eine vermeintlich schlechte Anbindung schon öfter vorgetragen wurden. Sofern - besonders für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen - weitere Bedienungslücken geschlossen werden sollen, wird um Konkretisierung der entsprechenden Zeiten gebeten. Eine direkte Einfahrt der Linie 220 auf das Gelände der Kreisverwaltung ist im Hinblick auf den zusätzlichen Zeitbedarf und den nicht auf einen Omnibuslinienverkehr ausgelegten Innenhof zur Zeit nicht vorstellbar. Für den Linientaxenverkehr wird diese Option geprüft	Prüfauftrag	nein
163	Landkreis Gießen	RNV Marburg-Biedenkopf/Stadt Lollar/VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Grundlegendes	-	Bei der Darstellung der Entwicklung des Verkehrsaufwandes bis zum Jahr 2019 wurde lediglich die Kostenseite berücksichtigt. Auch die Einnahmeseite muss an dieser Stelle betrachtet werden, um die Gesamtsituation besser bewerten zu können	P	Im Zuge der Ausarbeitung von Szenarien wird auch die Entwicklung der Einnahmen mit in die Betrachtung einbezogen. Es sind im dargestellten Zeitraum zwar Einnahmesteigerungen zu erwarten, die Steigerungsrate wird aber deutlich unter den Kostensteigerungen liegen - im ländlichen Raum ggf. bei 0 liegen.	Prüfauftrag	nein
165	Landkreis Gießen	VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Erschließungsqualität	-	Es wird kritisiert, dass bei der für die Analyse der Erschließungsqualität zur Anwendung kommenden Methode die Angebotsqualität keine Berücksichtigung findet. So gilt beispielsweise auch der Einzugsbereich einer Haltestelle, die lediglich durch eine einzige Fahrt an Schultagen bedient wird, als ausreichend erschlossen	P	Analyse ist sehr aufwendig und kostenintensiv.	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
168	Landkreis Gießen	VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Fahrplandetails	11	Bei Linie 11 sollte im Abschnitt zwischen Wetzlar und Dutenhofen geprüft werden, ob hier eine unerwünschte Parallelbedienung zur Bahn erfolgt. Zudem wird angeregt, eine veränderte Linienführung zur besseren Erschließung des Klinikums zu prüfen. Ggf. könnte der Linienweg auch über den Berliner Platz hinaus verlängert werden (z.B. zum Juridicum, Arbeitsamt oder Waldstadion).	P	Der Vorschlag wird mit der Stadt Wetzlar als zuständigem Aufgabenträger erörtert	Prüfauftrag	nein
169	Landkreis Gießen	VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Barrierefreiheit	-	Zur barrierefreien Fahrzeugausstattung ist zu ergänzen, dass auch die Anzeigen im Fahrzeug (z.B. Haltewunschanzeige) in Bezug auf die Kontrastgebung zu wünschen übrig lassen.	P	Zur Beteiligung der Verkehrsunternehmen wird es einen separaten Termin geben, bei dem auch ein Austausch über die Ausstattungsmerkmale der Fahrzeuge stattfinden soll. Im Betriebsalltag sind funktionsfähige Anlagen einzusetzen.	Prüfauftrag	nein
170	Universitätsstadt Gießen	Stadt Wetzlar	Gießen	12.11.2012	Fahrplandetails	11, 24	Man hat sich darauf verständigt, den Fahrplan der Linie 11 zu ändern. Durch die veränderte Bedienung entsteht Handlungsbedarf bezüglich der Anbindung der Gießener Stadtteile Lützellinden und Allendorf. An der Kreuzung Frankfurter/Wetzlarer Straße in Kleinlinden wäre eine Verknüpfung der Linie 11 mit dem Stadtbusverkehr (Linie 1) möglich, allerdings existiert im Kreuzungsbereich lediglich für eine Fahrtrichtung eine hierfür geeignete Haltestelle. Für die Linie 24 wird von Seiten der Politik (Stadtteil Wetzlar-Naunheim) die Forderung nach einer Durchbindung über den ZOB hinaus in das Innenstadtgebiet von Wetzlar erhoben.	P	An welcher Stelle eine Verknüpfung der Linien 1 und 11 künftig idealerweise erfolgen kann wird geprüft. Im Kreuzungsbereich Frankfurter/Wetzlarer Straße erscheint dies aus räumlichen Gründen derzeit eher schwierig. Zur Frage der Durchbindung der Linie 24 wird um Darlegung der konkreten Vorstellungen gebeten.	Prüfauftrag	nein
171	Universitätsstadt Gießen	Behindertenbeirat der Stadt Gießen	Gießen	12.11.2012	Barrierefreiheit	-	Es wird auf die hohe Bedeutung der Qualität der Barrierefreiheit in den Fahrzeugen hingewiesen. Als Beispiel wird die technische Vorrichtung für akustische Ansagen außerhalb der Fahrzeuge erwähnt. Insbesondere bei komplexeren Haltestellen ohne feste Abfahrtspositionen sind Außenansagen erforderlich, um blinden Fahrgästen den Einstieg in das richtige Fahrzeug zu ermöglichen. Im neuen NVP sollten die Anforderungen an die Barrierefreiheit der Fahrzeuge stärker Berücksichtigung finden. Als weiteres Beispiel können die an den Stationen und Haltestellen aushängenden Pläne angeführt werden, deren Lesbarkeit und Positionierung mit Blick auf die Barrierefreiheit nicht zufriedenstellend ist. Hier sollte geprüft werden, wie die Pläne für Menschen mit Behinderungen und ältere Menschen besser nutzbar gemacht werden können.	P	Im NVP wird zum Thema Barrierefreiheit ausgeführt	Prüfauftrag	nein
172	Universitätsstadt Gießen	Behindertenbeirat der Stadt Gießen	Gießen	12.11.2012	Linienführung	3, 13	Hinweis auf den anstehenden Ausbau eines Wohngebietes (Schlangenzahl) und die dadurch erforderliche Veränderung der Erschließung durch die Linien 3 und 13	P	In der Stadt Gießen entsteht durch die Erschließung neuer Wohngebiete sowie durch die Konversion vormals militärisch genutzter Flächen in mehreren Fällen die Notwendigkeit, das bestehende Liniennetz zu überprüfen. Der hier entstehende Handlungsbedarf wird analysiert, Lösungsansätze werden im NVP dokumentiert.	Prüfauftrag	nein
176	Vogelsbergkreis	Stadt Homberg	-	28.11.2012	Schülerbeförderung	-	Zum Thema Schülerbeförderung und Fahrzeugkapazitäten wird angemerkt, dass kleinere Fahrzeugeinheiten, die in dichterem Fahrtenfolge verkehren, in anderen EU-Ländern erfolgreich zum Einsatz kommen (z.B. Frankreich). Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb derartige Ansätze nicht auch in Deutschland realisiert werden können. Hier sollte geprüft werden, inwiefern sich für solche Systeme EU-Fördermöglichkeiten bieten	P	Mit der Prüfung der Handlungsoptionen wird auch das Thema Fahrzeugeinsatz und Gefäßgrößen untersucht. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass sich die Kapazitäten am Spitzenbedarf orientieren müssen und die Anzahl der benötigten Fahrer das maßgebliche Kostenelement darstellt. Kleine Busse werden demnach nicht die adäquate Lösung für die Kostenfrage sein.	Prüfauftrag	nein
181	Wetteraukreis	Gemeinde Glauburg	Glauburg	19.11.2012	Kindergartenverkehr	Kindergartenbus	Die Gemeinde ist als Schutzschirm-Kommune zu Einsparungen verpflichtet. Von Seiten des Landes wurde die Forderung erhoben, den Kindergartenbus zu streichen und stattdessen eine Nutzung des ÖPNV zu veranlassen.	P	Für die Nutzung des ÖPNV als regelmäßige An- und Abfahrt der Kindergartenkinder von ihrem Wohnort zur Kindertagesstätte ist u.a. aus Sicherheitsgründen nicht unproblematisch und muss daher im Einzelfall hinsichtlich der Erfüllung von besonderen Voraussetzungen geklärt werden. Gesonderte Fahrten für die Kindergartenbeförderung sind nicht vorgesehen.	Prüfauftrag	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
182	Wetteraukreis	Gemeinde Glauburg	Glauburg	19.11.2012	Freizeitangebot	-	Aus Sicht der Kommune ist die Entwicklung des Tourismus rund um den Glauberg ein wichtiges Thema. Das ÖPNV-Angebot ist als Teil der Wertschöpfung im touristischen Bereich anzusehen. In diesem Zusammenhang wäre beispielsweise eine verbesserte Anbindung der Keltenwelt wünschenswert. Auch die Einrichtung spezieller Fahrtenangebote mit touristischem Focus zur verbesserten Anbindung der relevanten Ziele wäre zu prüfen	P	Bedarfsprüfung erforderlich; alleinige Finanzierung seitens ZOV nicht möglich	Prüfauftrag	ja
195	Wetteraukreis	Stroh Bus-Verkehrs GmbH	-	08.11.2012	Fahrzeuge	-	Mit Blick auf die Definition von Standards für den Fahrzeugeinsatz im Busbereich stellt sich die Frage, inwiefern hier das Thema Abgasstandards eine Rolle spielen wird. Hier wären die Konsequenzen, die hohe Standards wie z.B. die Euro-6-Norm für die Kosten der Leistungserbringung mit sich bringen würden, zu beachten. Bei Forderung nach Euro-6 würden Netto-Mehrkosten von rund 10.000 € pro Fahrzeug entstehen. Angesichts der finanziellen Auswirkungen sollte die Norm Euro-5 als ausreichend angesehen werden.	P	Das Thema Abgasstandards wird im Rahmen der NVP-Fortschreibung in den Gremien zu diskutieren sein. Die Konsequenzen der Entscheidung sind sorgfältig abzuwägen	Prüfauftrag	nein
60	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	Fahrplanangebot	11	Verlängerung bei entsprechenden Fahrzeitpotential, über den Berliner Platz hinaus.	P	Linie 11 wird von den WVB betrieben; seitens der Stadt Gießen ist hier keine Verlängerung vorgesehen	-	nein
62	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	-	15.01.2013	Fahrplanangebot	24	Die Linie wird mit der Linie 240 durchgebunden und ergibt somit einen 30-Min-Takt zwischen Gießen und Wetzlar.	P	Diese Frage ist mit VLDW zu erörtern, Bedarf ermitteln, LK-überschreitender Verkehr	-	nein
166	Landkreis Gießen	VCD Kreisverband Gießen	-	12.11.2012	Fahrplandetails	24, 240	Es wird angeregt, die Linien 240 und 24 zu einem Linienband zusammenzuschließen, was nach erster Prüfung ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf realisierbar sein dürfte.	P	diese Frage ist mit VLDW zu erörtern, Bedarf ermitteln, LK-überschreitender Verkehr	-	nein
183	Wetteraukreis	Gemeinde Limeshain	-	19.11.2012	Schülerbeförderung	-	Es werden bessere Verbindungen zum Zweck der Schülerbeförderung nach Konradsdorf gefordert. Es gibt Berichte von überfüllten Schulbussen nach Konradsdorf. Auch die Parkplatzsituation am Schulstandort ist kritisch.	(P) / P	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen. Kapazitätsprobleme: Bisher durchgeführte Stichproben haben keine Überfüllung im Sinne der einschlägigen Verordnungen ergeben.	Prüfauftrag	nein
184	Wetteraukreis	Stadt Ortenberg	-	19.11.2012	Schülerbeförderung	-	Es bestehen massive Forderungen nach Einrichtung einer Busverbindung zum Zwecke der Schülerbeförderung von Büdingen nach Ortenberg Konradsdorf. Es wird gefordert, die Kindergartenkinder-Beförderung im Linienverkehr abzuwickeln.	(P) / P	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen. Für die Nutzung des ÖPNV als regelmäßige An- und Abfahrt der Kindergartenkinder von ihrem Wohnort zur Kindertagesstätte ist u.a. aus Sicherheitsgründen nicht unproblematisch und muss daher im Einzelfall hinsichtlich der Erfüllung von besonderen Voraussetzungen geklärt werden. Gesonderte Fahrten für die Kindergartenbeförderung sind nicht vorgesehen.	Prüfauftrag	nein
155	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Münzenberg	Gambach, Münzenberg	14.11.2012	Schülerbeförderung	210	Für die zunehmende Anzahl an Schülern aus Gambach und Münzenberg, die die Singbergschule in Wölfersheim besuchen (mittlerweile über 100) besteht weiterhin ein erhöhter Beförderungsbedarf auf der Linie 210. Morgens wird für diese Schüler ein zweiter Bus eingesetzt. Wie die Schüler jedoch wieder zurückfahren wurde bisher noch nicht gelöst.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	Bedingter Prüfauftrag	nein
156	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Münzenberg	Gambach, Münzenberg	14.11.2012	Schülerbeförderung	210	Die Schüler kommen bereits 60 bzw. 47 Minuten vor Schulbeginn an der Singbergschule an. Hier müssen spätere Abfahrtszeiten eingerichtet werden.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	Bedingter Prüfauftrag	nein
10	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Erschließungsqualität	-	Die Festlegungen des NVP 2009-2013 zur Erreichbarkeit der Zugangsstellen zum ÖPNV-Netz in Kapitel 3.1 sollten in den neuen Plan übernommen werden. Allerdings sind bei der Bewertung der Flächenerschließung nur solche Haltestellen zu berücksichtigen, die permanent, d.h. auch während der Ferienzeit, angedient werden.	(P)	Analyse ist sehr aufwendig und kostenintensiv.	-	nein
44	Universitätsstadt Gießen	VCD Gießen	Gießen	15.01.2013	morgendliche Verkehrsspitzen	-	Zur Vermeidung der Überlagerung der morgendlichen Verkehrsspitzen zum Schulbeginn und zum Hochschulbeginn sollen sich die Hochschulen darauf verständigen, nach den Schulen zu beginnen.	(P)	Gespräche mit JLU u. THM werden geführt; zeitnahe Ergebnisse im Sinne des Antrags sind eher weniger zu erwarten; als langfristige Option/ Empfehlung beibehalten	-	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
123	Wetteraukreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	Büdingen	Jan 13	Schülerverkehr	-	Das Schulzentrum Konradsdorf muss an die Stadt Büdingen angebunden werden.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
143	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Limeshain	Limeshain		Schülerbeförderung	-	Als besonders wichtig wird eine bessere Verbindung zur Gesamtschule Konradsdorf angesehen.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
145	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Reichelsheim	Dorn-Assenheim, Weckesheim	15.01.2013	Freizeitangebot	FB 03	Unabhängig von einer noch offenen Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Reichelsheim zur endgültigen Nutzung des Bergwerksees zwischen den Stadtteilen Dorn-Assenheim und Weckesheim wird darum gebeten, vorsorglich zu prüfen, ob eine Bedarfshaltestelle der Linie FB 03 in den Sommermonaten am Randbereich des Bergwerksees an der Landstraße L 3187 eingerichtet werden kann.	(P)	Es gibt keine "Bedarfshaltestellen". Bei entsprechendem Beschluss der Stadt Reichelsheim wird die Einrichtung einer regulären Haltestelle geprüft.	-	nein
148	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	Oppelshausen	17.12.2012	Schülerbeförderung	-	Wunsch nach der Einbindung der Schülerbeförderung von Oppelshausen zu den Altenstädter Schulen in den ÖPNV. Die Anzahl der Schüler steigt in den kommenden Jahren.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
149	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	Hammersbach	17.12.2012	Schülerbeförderung	-	Wunsch nach einer Verbesserung der Beförderung nach Hammersbach, da die Limeschule mittlerweile über eine gymnasiale Oberstufe verfügt.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
179	Wetteraukreis	Gemeinde Altenstadt	Oppelshausen	19.11.2012	Fahrplandetails	-	Es besteht der politische Wunsch einer verbesserten Anbindung von Oppelshausen nach Altenstadt im Rahmen der Schülerbeförderung	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
189	Wetteraukreis	Gemeinde Wölfersheim	Rockenberg	09.11.2012	Schülerbeförderung	-	Für die Schülerbeförderung zwischen Rockenberg und Wölfersheim besteht mittlerweile eine Nachfrage von weit über 60 Schülern. Hier besteht aus Sicht der Gemeinde Handlungsbedarf. Da die Politik die freie Schulwahl zulässt, muss sie auch für die Organisation des entstehenden Beförderungsbedarfs die Verantwortung übernehmen	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
196	Wetteraukreis	Stroh Bus-Verkehrs GmbH	-	08.11.2012	Anschlussicherung	-	Eine verbesserte Abstimmung zwischen Bus und Bahn wäre wünschenswert. Bereits kleinere Fahrplanänderungen auf der Schiene können durch die erforderliche Anpassung der Anschlusszeiten im Busbereich dazu führen, dass bestehende Fahrzeugumläufe nicht mehr möglich sind und den Verkehrsunternehmen zusätzlicher Aufwand entsteht. Es wird angeregt, die Verknüpfung zwischen Bahn und Bus im NVP zu thematisieren.	(P)	Das Thema Verknüpfung Bahn-Bus wird durch den NVP aufgegriffen. Aufgrund der Dominanz der Schiene werden sich auch künftig Zwangspunkte für den BPNV ergeben. Die Anhörungsberechtigten werden gebeten, eklatante Mängel im Bereich der Abstimmung Bus-Bahn zu benennen.	-	ja
24	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Lindenstruth	31.01.2013	Schienenverkehr	Vogelsberg-bahn	Bitte an den ZOV, beim RMV darauf hinzuwirken, dass eine erneute Prüfung der Inbetriebnahme des Haltepunktes Lindenstruth durchgeführt wird	Z	Prüfung ist seitens des RMV bereits erfolgt; Lindenstruth weist einen zu geringen Nutzen auf, eine erneute Überprüfung ist erst bei veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Neubaugebiet, ausreichende Fahrplantrassen) sinnvoll.	Ablehnung	ja
25	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	Lich	31.01.2013	Schienenverkehr	Lahn-Kinzig-Bahn	Bitte an den ZOV, beim RMV darauf hinzuwirken, dass eine erneute Prüfung der Inbetriebnahme des Haltepunktes Lich West durchgeführt wird.	Z	Prüfung ist seitens des RMV bereits erfolgt; Lich West weist (derzeit) einen zu geringen Nutzen auf; mit der Einrichtung des geplanten Haltes Hausen sind die Fahrplantrassen zwischen Gießen und Lich erschöpft	Ablehnung	ja
35	Landkreis Gießen	Gemeinde Reiskirchen (Gemeindevorstand)	Saasen	26.01.2013	Fahrplanangebot	-	Während des abendlichen Berufsverkehrs dienen viele Züge aus Gießen kommend den Haltepunkt Saasen nicht an. Zudem fährt der morgendliche Zug Richtung Gießen gegen 6:40 Uhr an Saasen vorbei, obwohl er insbesondere von Schülern regelmäßig genutzt wird.	Z	Eine ausreichende stündliche Anbindung ist gegeben. Der morgendliche Halt ist im Dezember 2012 eingerichtet worden.	Ablehnung	ja
72	Übergreifend	Regierungspräsidium Gießen	-	19.11.2012	Erschließungsqualität	-	Der Regionalplan Mittelhessen sieht die Einrichtung neuer Bahnhaltepunkte (Lich West, Hausen, Garbenteich (Verlegung in Richtung Pfahlgraben) und Altenburg) vor, deren Realisierung bei der Fortschreibung des NVP zu prüfen ist.	Z	Prüfung ist Seitens des RMV bereits erfolgt. Lich West und Altenburg weisen einen zu geringen Nutzen auf. Eine erneute Überprüfung ist erst bei veränderten Rahmenbedingungen (z.B. Neubaugebiet, freie Fahrplantrassen) sinnvoll.	Ablehnung	ja

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
73	Übergreifend	Regierungspräsidium Gießen	-	19.11.2012	Infrastruktur	-	Die Wiederinbetriebnahme folgender Schienenstrecken, die zurzeit ohne Nutzung durch den Personenverkehr sind, ist zu prüfen: a) Laubach - Hungen - Wölfersheim-Södel b) Lollar - Londorf c) Homberg (Ohm) - Burg- und Nieder Gemünden	Z	Zu a) und b): Zustimmung unter dem Vorbehalt eines positiven Ergebnisses der Vorstudien zu Laubach - Hungen und c) Ablehnung, da Strecken nach Kenntnisstand ZOV-Verkehr bereits entwidmet und abgebaut.	Prüfauftrag / Ablehnung	ja
95	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Nidda	Nidda	08.01.2013	Fahrplanangebot	RMV 32	Wunsch nach einer besseren Schienen-Direktanbindung vom Bahnhof Nidda nach Frankfurt und zurück. Die derzeitige Fahrtanzahl von 2 bzw. 3 Fahrten am Tag sollen intensiviert werden (auch am Wochenende).	Z	Z.Zt. keine Mitfinanzierung seitens ZOV möglich	Zustimmung	ja
98	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	Friedberg	08.01.2013	Infrastruktur	-	Die barrierefreie Umgestaltung des Busbahnhofes Friedberg Bhf. sollte vorangetrieben werden.	Z	Zuständigkeit liegt bei der Stadt Friedberg	Zustimmung	ja
99	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	Nieder-Wöllstadt	08.01.2013	Infrastruktur	-	Eine barrierefreie Gestaltung des Busbahnhofes in Nieder-Wöllstadt würde die Aufenthaltsqualität dort wesentlich verbessern (wichtiger Umsteigepunkt und Tarifgrenze).	Z	Zuständigkeit liegt bei der Gemeinde Wöllstadt	Zustimmung	ja
105	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Beienheim	31.01.2013	Infrastruktur	-	Wunsch nach einem baldigen Ausbau des Bahnhofes Beienheim mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung und Optimierung de Zugverbindungen von und nach Wölfersheim. Die Gemeinde Wölfersheim erklärt sich unter der Berücksichtigung der jeweiligen Haushaltslage zu einer Beteiligung am Ausbau des Bahnhofs Beienheim in Höhe von maximal 200.000 € bereit.	Z	Die angestrebten Mindeststandards an den Stationen Oberhessens sollen flächendeckend umgesetzt werden. Von besonderer Relevanz für die Weiterentwicklung der beiden Horloffthalbahn-Äste ist die Umgestaltung (Gleise) und Modernisierung (Bahnsteige) im Abzweigbahnhof Beienheim.	Zustimmung	ja
106	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Melbach	31.01.2013	Infrastruktur	-	Vor dem Hintergrund der Attraktivitätssteigerung des Bahnhofes in Wölfersheim sollte auch die Bahnhofsanlage in Melbach auf einen zeitgemäßen Standard ausgebaut werden.	Z	Die angestrebten Mindeststandards an den Stationen Oberhessens sollen flächendeckend umgesetzt werden.	Zustimmung	ja
114	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Fahrplanangebot	-	a) Die Stadt befürwortet den Bau des dritten und vierten Gleises zwischen Frankfurt West - Bad Vilbel und von Bad Vilbel nach Freidberg. Dies schafft die erforderliche Kapazität, damit die S-Bahn in einem sauberen 15-Min-Takt fahren kann und sich Verspätungen des Fernverkehrs nicht auf den S-Bahn-Verkehr auswirken. b) Vielleicht ermöglichen die neuen Gleiskapazitäten zusätzliche Halte des Mittelhessen-Express in Bad Vilbel und c) der Stockheimer Linie in Eschersheim. d) Neue Gleiskapazitäten zwischen Bad Vilbel und Frankfurt könnten es ermöglichen, noch mehr Züge der Stockheimer Linie nach Frankfurt durchzubinden.	Z	a) Zustimmung b) Bedarfsprüfung c) nach Kenntnisstand ZOV sind die neuen Gleise nur für die S-Bahn bestimmt; somit wäre der Vorschlag nicht realisierbar; ferner spricht die notwendige Fahrzeitverlängerung gegen einen Zusatzhalt in Eschersheim d) Bedarfsprüfung erforderlich; keine Mitfinanzierung seitens ZOV möglich	Zustimmung / Prüfung	ja
117	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Fahrplanangebot	Mittel-hessen-Express	Augenscheinlich wird der Mittelhessen-Express insbesondere für die Verbindung nach Friedberg und Gießen auch von Fahrgästen in Bad Vilbel sehr gut angenommen. Die Stadt wünscht daher, Zählungen durch den RMV anzuregen und gegebenenfalls über weitere Halte des Mittelhessen-Express am Bad Vilbeler Bahnhof nachzudenken.	Z	-	Zustimmung	ja
135	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	-	17.01.2013	Schienenverkehr	-	Die Stadt Karben fordert weiterhin den viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt West und Friedberg.	Z	-	Zustimmung	ja
137	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	Karben	17.01.2013	Bedienungsqualität	S 6	Im Bereich der S-Bahnlinie 6 wird für die Relation Bahnhof Groß-Karben - Bad Vilbel - Frankfurt eine zusätzliche Kategorie, in der werktags ein 15-Min-Takt als Mindeststandard definiert ist, gefordert, um der besonderen Verkehrsbedeutung des ÖPNV in der Stadt Karben gerecht zu werden.	Z	Die Darstellung des Taktangebotes in Abb. 75 des RNVP entspricht nicht dem derzeitigen Angebot, welches von ZOV und Stadt Karben mitfinanziert wird, und ist daher zu korrigieren	Zustimmung	ja
152	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	-	17.12.2012	Anschlussbedingungen	-	Die Anschlussbedingungen in Nidderau von der Niddertalbahn an die Strecke Hanau - Friedberg sind verbesserungswürdig.	Z	-	Zustimmung	ja
180	Wetteraukreis	Stadt Bad Nauheim	Bad Nauheim	08.11.2012	Fahrplandetails	RMV 30/40	Bei der Ausarbeitung des NVP sollten auch die über das Verbandsgebiet hinaus führenden Verbindungen betrachtet werden. Für die Stadt Bad Nauheim sind dabei insbesondere die Umsteigebeziehungen für Verbindungen nach Frankfurt am Main relevant. Die bestehenden Taktlagen sind aus Sicht der Stadt nicht optimal.	Z	ZOV-Verkehr wird sich weiterhin für eine Verbesserung der Taktung des Regionalverkehrs auf der Main-Weser-Bahn sowie der Andienung von Bad Nauheim (und auch Butzbach) einsetzen. Auf die infrastrukturellen Beschränkungen und den daraus resultierenden Fahrplanzwänge wird verwiesen.	Zustimmung	ja
190	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat für den Wetteraukreis	-	08.11.2012; 09.11.2012	Schienenverkehr	-	Es ist immer wieder zu beobachten, dass es aufgrund von Überholungen durch Güterzüge zu Verspätungen im Bereich des SPNV kommt. Hier ist im Sinne der Fahrgäste ein klarer Vorrang des Personenverkehrs vor dem Güterverkehr zu fordern.	Z	Eine Priorität für die Personenbeförderung ist mit Blick auf die Fahrgäste sicherlich zu begrüßen. Entsprechende Forderungen sind an die Bundes- und auch EU-Politik heranzutragen, da sie die Rahmenbedingungen für etwaige Priorisierungen bei der Trassenvergabe vorgibt.	Zustimmung	ja
20	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schienenverkehr	Main-Weser-Bahn	Die Halte der Regionalbahnzüge der HLB an allen Stationen zwischen Gießen und Marburg sind beizubehalten, da ca. 35 Prozent der Fahrgäste an diesen Stationen ein- oder aussteigen.	Z	Bei der vom RMV geplanten Neugestaltung des Regionalbahnverkehrs nördlich von Gießen muss eine ausreichende und bedarfsgerechte Bedienung der Zwischenhalte gewährleistet sein	Prüfauftrag	ja

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
22	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schienenverkehr	Lumdata- bahn	Vorschlag, die Ergebnisse der Vorstudie (liegen im Frühjahr 2013 vor) zur Prüfung der Wiederinbetriebnahme der Lumdatabahn für den Personenverkehr bei der Erstellung des NVP zu berücksichtigen. Diese Bewertung sollte im lokalen NVP vorgenommen werden, da die Vorprüfung der Strecke auch Aussagen zum straßengebundenen ÖPNV enthalten wird.	Z	Die (noch nicht vorliegenden) Ergebnisse der Vorstudie werden zu gegebener Zeit berücksichtigt	Prüfauftrag	ja
23	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schienenverkehr	Horlofftal- bahn	Im lokalen NVP sollte eine Bewertung der Ergebnisse (liegen im Frühjahr 2013 vor) der Vorstudie zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Horlofftalbahn im Abschnitt Beienheim - Hungen vorgenommen werden.	Z	Die (noch nicht vorliegenden) Ergebnisse der Vorstudie werden zu gegebener Zeit berücksichtigt	Prüfauftrag	ja
38	Landkreis Gießen	Magistrat der Stadt Staufenberg	-	14.01.2013	Erschließungsqualität	RMV 30/40	Forderung einer Festschreibung der Zughalte auf der Main-Weser-Bahn zwischen den Halten Marburg und Gießen. Bereits zum Fahrplanwechsel 2011 wurden in Friedelhausen Mo-Fr täglich 11 Zughalte gestrichen. Weitere Streichungen können nicht hingenommen werden. Die Mobilität im ländlichen Raum darf nicht weiter eingeschränkt werden.	Z	Bei der vom RMV geplanten Neugestaltung des Regionalbahnverkehrs nördlich von Gießen muss eine ausreichende und bedarfsgerechte Bedienung der Zwischenhalte gewährleistet sein	Prüfauftrag	ja
83	Vogelsbergkreis	Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis	-	10.01.2013	Umsteigebeziehungen	Vogelsberg- bahn	Die Anschlüsse in Gießen in Richtung Frankfurt sind bei den durchgehenden Verbindungen zu knapp bemessen. Auch die Anschlüsse in Fulda sind zu knapp bemessen.	Z	-	Prüfauftrag	ja
84	Vogelsbergkreis	Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis	-	10.01.2013	Umsteigebeziehungen	Vogelsberg- bahn	Der Regionalverkehr von Fulda nach Frankfurt ist für den Vogelsberger Nutzer sehr umständlich, da in Fulda 39 Minuten Wartezeit zu überwinden sind. Ähnlich geht es Nutzern des Nahverkehrs nach Bad Hersfeld, Bebra sowie Gersfeld.	Z	Mögliche Alternativen prüfen und abwägen (viele Fahrgäste haben Interesse an einer schnellen Anschlussverbidnung nach Frankfurt per ICE)	Prüfauftrag	ja
96	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	-	08.01.2013	Fahrplanangebot	RMV 30/33	Für eine zukünftige Ausschreibung besteht u.E. Bedarf an einer täglichen Spätverbindung Friedberg Abfahrt 22:20 Uhr; Ankunft 23:37 Uhr - eine Durchbindung von/nach Gießen wäre möglich, ebenso der Übergang vom/zum schnellen RE 30 Richtung Kassel.	Z	Bedarfsprüfung erforderlich; keine Mitfinanzierung seitens ZOV möglich	Prüfauftrag	ja
97	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	-	08.01.2013	Fahrplanangebot	RMV 16	Die Anschlusssituation am Nachmittag in Friedberg Richtung Norden ist suboptimal. Ebenso ist der "Taktwechsel" im Laufe des Tages schlecht merkbar.	Z	-	Prüfauftrag	ja
104	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	-	31.01.2013	Schienenverkehr	-	Der Personenverkehr auf der Schiene zwischen Wölfersheim und Hungen soll wiederaufgenommen werden. Damit verbunden werden soll zum einen die Umsteigefreiheit aus bzw. in Richtung Hungen und zum anderen die teilweise Durchbindung der Züge bis Frankfurt auf einer dann viergleisig ausgebauten Main-Weser-Bahn.	Z	Sofern die derzeit durchgeführten Voruntersuchungen zu einem positiven Ergebnis führen und die Schienenwürdigkeit gemäß dem Regionalen NVP des RMV erfüllt ist, soll die Strecke einer tiefergehenden Betrachtung zugeführt werden.	Prüfauftrag	ja
107	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Wohnbach, Berstadt	31.01.2013	Fahrplanangebot	-	Die aktuelle unzureichende Andienung der Ortsteile Wohnbach und Berstadt ist dringend zu verbessern. Hier fehlen die Anschlussbusse, so dass das Verkehrsangebot von und nach Norden eingeschränkt und dementsprechend unattraktiv ist.	Z	Prüfung unter Beachtung der tatsächlichen Potentiale.	Prüfauftrag	ja
118	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	-	24.01.2013	Schienenverkehr	-	Bitte um Klärung, ob die Zahlenbasis des RMV hinsichtlich der Auslastung der Stockheimer Linie noch stimmig ist. Hierbei wird an die Diskussion in der AGNV angeknüpft, wo über die Frage der richtigen Datenermittlung zur Errechnung der erforderlichen Kapazität und der darauf basierenden Ausschreibung und Zusatzbestellungen gesprochen wurde.	Z	-	Prüfauftrag	ja
121	Wetteraukreis	Verkehrsclub Deutschland - Kreisverband Wetterau/Vogelsberg	-	Jan 13	Schienenverkehr	-	Die Bahnlinien sind das Rückgrat des ÖPNV. Deshalb fordert der VCD die Reaktivierung der Bahnstrecke Hungen-Wölfersheim mit der Einbindung in die Strecke Nidda-Friedberg.	Z	Sofern die derzeit durchgeführten Voruntersuchungen zu einem positiven Ergebnis führen und die Schienenwürdigkeit gemäß dem Regionalen NVP des RMV erfüllt ist, soll die Strecke einer tiefergehenden Betrachtung zugeführt werden.	Prüfauftrag	ja
141	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Karben	Karben	17.01.2013	Schienenverkehr	S 6	Es wird beantragt, eine Weiterführung der S 6 bis Bad Nauheim in den NVP als Projekt mit aufzunehmen, da die Stadt Bad Nauheim über eine Vielzahl von Schul- und Berufsschuleinrichtungen sowie medizinischen Einrichtungen verfügt, die von den Karbenern Bürgern genutzt werden.	Z	Prüfung, sofern ausreichende Streckenkapazität zwischen Friedberg und Bad Nauheim gegeben; dringender Handlungsbedarf wird nicht gesehen	Prüfauftrag	ja
162	Landkreis Gießen	PRO BAHN & BUS	-	12.11.2012	Fahrplandetails	363	Anregung, mit der Linie 363 einen durchgehenden Verkehr zwischen Hungen und Grünberg einzurichten. Derzeit besteht eine Verbindung mit Umstieg, die eine Wartezeit sowie die Nutzung eines Linientaxis erforderlich macht.	Z	Aufgrund der geringen Nachfrage wurde hier ein bedarfsgesteuerter Verkehr eingerichtet. Generell sind die Regionalbuslinien, die entlang stillgelegter Schienenstrecken verkehren, auf den Prüfstand zu stellen und in Bezug auf die Nachfrage zu bewerten	Prüfauftrag	ja
21	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schienenverkehr	Main- Weser- Bahn	Zur Wiederherstellung einer stündlichen Anbindung von Marburg an das Rhein-Main-Gebiet mit schnellen Zügen ist es erforderlich, dass die IC-Linie 26 wieder in die frühere Zeitlage zurückgedreht wird, damit im Wechsel mit den Regionalexpresszügen wieder ein 60-Min-Takt entsteht.	Z	Schienenfernverkehr wird in Eigenverantwortung des EVU (hier: DB AG) durchgeführt und ist kein originärer Bestandteil des lokalen NVP	-	ja
26	Landkreis Gießen	Stadt Lollar	Lollar	15.01.2013	Tarif	-	Das Ziel einer einzigen Tarifstufe sollte für die Stadt Lollar in einer A0-Tarifwabe münden	Z	RMV-Tarifstruktureform derzeit in Arbeit	-	ja

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
93	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	-	11.09.2012	Tarif	-	In Verbindung mit der Schülerbeförderung innerhalb des Stadtgebietes oder auch bei der Stadtbushlinie gibt es Handlungsbedarf. Die CleverCard gilt für das gesamte Kreisgebiet, was viele Alsfelder SchülerInnen gar nicht brauchen und günstigere Kurzstreckenangebote gibt es nicht.	Z	RMV-Tarifstrukturreform derzeit in Arbeit	-	ja
111	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Wölfersheim	31.01.2013	Tarif	-	Wunsch, das Wölfersheimer Tarifgebiet 2301 an die Wabe 25 (Friedberg) anzuschließen. Insgesamt sollte seitens des Nahverkehrsträger darüber nachgedacht werden, die Tarife stärker streckengebunden auszugestalten.	Z	RMV-Tarifstrukturreform derzeit in Arbeit	-	ja
115	Wetteraukreis	Magistrat der Stadt Bad Vilbel	Bad Vilbel	24.01.2013	Fahrplanangebot	30	Die Andienung des Busses der Linie 30 sollte beibehalten werden, denn trotz S-Bahn nimmt er eine wichtige Verkehrsfunktion wahr.	Z	Zuständigkeit liegt nicht bei ZOV.	-	nein
154	Wetteraukreis	Gemeindevorsand Altenstadt	Oberau	17.12.2012	Finanzierung/Schüler	-	Die Schulkinder des Ortsteils Oberau sollen auch in den Genuss der Buskostenübernahme durch den Wetteraukreis kommen.	Z	Keine Zuständigkeit des ZOV.	-	nein
158	Landkreis Gießen	Gemeinde Reiskirchen	Saasen	12.11.2012	Fahrplandetails	Vogelsberg bahn	Bedienung des Haltepunktes der Vogelsbergbahn im Ortsteil Saasen gegen 6:45 Uhr	Z	Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 wird Saasen wieder wie früher bedient	-	nein
164	Landkreis Gießen	RNV Marburg- Biedenkopf/Stadt Lollar/VCD Kreisverband Gießen	Lollar	12.11.2012	Tarif	-	Aus der Perspektive der Stadt Lollar sollte die Tarifwabe 1558 komplett aufgegeben werden, damit die gesamte Kommune lediglich eine Preisstufe umfasst.	Z	RMV-Tarifstrukturreform derzeit in Arbeit	-	ja
173	Universitätsstadt Gießen	Behindertenbeirat der Stadt Gießen	Gießen	12.11.2012	Barrierefreiheit	-	Die barrierefreie Erreichbarkeit der Kreisverwaltung ist von den Haltestellen in der Umgebung aus nicht sichergestellt. Auch wenn die Haltestellen selbst den Ansprüchen an die Barrierefreiheit genügen würden, wäre die Zuwegung zum Verwaltungsgebäude (z.B. Ampelanlagen) nicht barrierefrei.	Z	Der Hinweis wird an den für die Zuwegung zuständigen Straßenbaulastträger weitergeleitet.	-	nein
177	Vogelsbergkreis	Stadt Homberg	-	28.11.2012	Liniennetz	-	Es wird auf die hohe verkehrliche Bedeutung der Verbindung Homberg – Marburg hingewiesen. Hier besteht größerer Bedarf insbesondere von Seiten der Studenten, die aufgrund der Wohnraumknappheit auch weitere Wege in Kauf nehmen müssen und hierfür oft auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Einer solchen Verbindung wird eine höhere Relevanz beigemessen als der Anbindung an Alsfeld. Im Sinne der Kunden ist zu fordern, dass die Angebote auch über die Kreisgrenzen hinweg die Kundennachfrage abbilden müssen.	Z	Im Zuge der Aufstellung des NVP erfolgt auch eine kreisgrenzen-übergreifende Analyse der Nachfrage. Daher handelt es sich um regionale Verkehre, für die der RMV als Aufgabenträger zuständig ist. Der RMV weist auf die Regionalbuslinie 382 hin, die für gute Verbindungen in Richtung Kirchhain sorgt. Derzeit laufen Planungen, Anschlüsse über die Linie MR 82 nach Marburg einzurichten. Allerdings müssen dabei auch die Zwangspunkte für Linie 382 beachtet werden (insbesondere die Bedienung zweier großer Schulstandorte).	-	ja
185	Wetteraukreis	Stadt Ortenberg	-	19.11.2012	Grundlegendes	-	In Bezug auf den vorgestellten Ansatz des Kostenvergleichs ÖV/IV wird angemerkt, dass nicht nur die Spritpreise betrachtet werden sollten. Innerhalb des Verbandsgebietes ist ein deutlicher Unterschied in Bezug auf den Kaufkraftindex zu registrieren, der von Bad Vilbel in Richtung Vogelsbergkreis stark abnimmt. Hier kommt also zur Notwendigkeit, größere Entfernungen zurücklegen zu müssen (z.B. zum Arbeitsplatz) auch noch hinzu, dass die Bevölkerung in den eher strukturschwachen Bereichen im Schnitt über weniger finanzielle Mittel verfügt	Z	Der Kostenvergleich zeigt in aller Regel die finanzielle Vorteilhaftigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV. Hinweis: Die Tarifhoheit liegt beim RMV.	-	ja
3	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Bedienungshäufigkeit	-	Der Landkreis stimmt der vorgesehenen Untergliederung des Kreisgebietes außerhalb der Stadt Gießen in die Raumkategorien Verdichtungsraum, Ordnungsraum und ländlicher Raum zu.	-	-	-	nein
14	Landkreis Gießen	Kreisausschuss, FD Bauaufsicht/Schule	-	31.01.2013	Schülerbeförderung	-	Die Punkte 4.9.1 Angebotsraster bis einschließlich 4.9.4 Generelle Forderungen können aus dem NVP 2009-2013 übernommen werden.	-	-	-	nein
90	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	Reibertenrod	11.09.2012	Kapazität	-	Es wird auf überfüllte Busse hingewiesen.	-	Operativer Hinweis, der nicht im Rahmen des NVP zu behandeln ist	-	nein
91	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	Hattendorf	11.09.2012	Fahrplanangebot	VB-19	Es ist zu prüfen, wieso der Bus die Haltestelle in Hattendorf morgens verspätet anfährt und die Schülerinnen und Schüler 10-15 Minuten zu spät zum Unterricht kommen.	-	Operativer Hinweis, der nicht im Rahmen des NVP zu behandeln ist (Info wird an den RMV als zuständigem Besteller dieser Regionalbuslinie weitergeleitet)	-	nein
92	Vogelsbergkreis	Magistrat der Stadt Alsfeld (Fachbereich 4 - Wirtschaftsförderung Tourismus Soziales Kultur)	-	11.09.2012	Fahrpersonal	-	Es gibt häufige Beschwerden über das Verhalten der Busfahrer (z.B. Handybenutzung während der Fahrt). Zudem werden Haltestellen vor den festgesetzten Zeiten verlassen.	-	operativer Hinweis, der nicht im Rahmen des NVP zu behandeln ist	-	nein
100	Wetteraukreis	Fahrgastbeirat Wetteraukreis	-	08.01.2013	Fahrplanangebot	Bündel FB 05/FB 71	Im Bündel FB 05-FB 71 sollte auch weiterhin ein Sonntagsverkehr angeboten werden.	-	-	-	nein
109	Wetteraukreis	Gemeindevorstand Wölfersheim	Wölfersheim	31.01.2013	Schülerverkehr	-	Bedingt durch die Einrichtung des Gymnasialzweigs der Singbergschule wird der Beförderungsbedarf in den kommenden Jahren steigen. Dieser Tatsache sollte im neuen NVP Rechnung getragen werden.	-	Betrifft operatives Geschäft.	-	nein

Nr.	Gebiet	Institution	Stadt-/Ortsteil	Datum	Thema	Linie	Inhalt	Bewertung	Begründung	Entscheidung	Relevanz RNVP
								+	Zustimmung		
								-	Ablehnung		
								P	Prüfauftrag		
								Z	Zuständigkeit nicht bei Stadt / ZOV		
								(...)	bedingt		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
1	Berücksichtigung und Weiterverfolgung der Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme werden begrüßt. Es wird jedoch um weitere Auskünfte bezüglich des weiteren Vorgehens gebeten.	Ablehnung	Konkrete Umsetzung gehört zum operativen Geschäft. NVP ist Rahmenplan.		
2	Es wird eine weitere An- und Abfahrt je Tag für den Schulstandort Konradsdorf gefordert, um die Erschließung des Standortes besser zu gewährleisten. 2 An- und 3 Abfahrten genügen für die angehende Ganztagschule nicht. Die Lage des Schulstandortes rechtfertigt darüber hinaus eine Abweichung vom Standard, da der Schulstandort nicht mit anderen Schulen im Kreis vergleichbar ist.	Ablehnung	Dies widerspricht dem Anforderungsprofil. Letztlich obliegt es dem Schulträger, welches Angebot er für die einzelnen Schulen wünscht.		
8	Kritik an der Kategorisierung der Verkehrsgebiete, da die Einordnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen bzw. in Anlehnung an die Vorgaben der Raumordnung vorgenommen wird. Hier ist eine klare Diskriminierung des ländlichen Raumes als Wohnstandort zu sehen. Der Bedarf an Mobilität bleibt bei dieser Betrachtungsweise außer Acht. Die Menschen im ländlichen Raum werden somit zwangsläufig zum Individualverkehr gebracht, weil der Mobilitätsbedarf durch den ÖPNV nicht gedeckt werden kann. Eine Ermittlung der tatsächlichen Bedarfe an Mobilität wäre geeignetere Basis für die Festlegung des Grundangebotes.	Ablehnung	Die Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs an Mobilität ist nur unter enormem Aufwand und auch dann nur näherungsweise möglich. Die im NVP angewandte Methodik reicht für den Zweck eines Rahmenplanes aus. Die Kritik wird bei der Planung insoweit berücksichtigt, dass eine Einzelbetrachtung der Kommunen vorgenommen wird.		
13	Rosbach liegt neben anderen Kommunen in direkter Umgebung von Frankfurt und gehört somit zum Ballungsraum. Die Einwohnerzahlen werden, wie in der Vergangenheit, nicht stagnieren oder zurückgehen, sondern auch in den kommenden Jahren weiterhin zunehmen. Demnach stellt sich grundsätzlich die Frage, ob die Abgrenzung des bisherigen Kernraums in Zukunft noch den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht oder ob die Grenzen nicht erweitert werden müssen.	Ablehnung	Die ÖPNV-Anbindung von Rosbach wird als ausreichend angesehen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
17	Die Gemeindevertretung hält die Einrichtung einer Schulbusverbindung Rockenberg-Wölfersheim für erforderlich. Die zuständigen Stellen werden aufgefordert, eine solche Verbindung kurzfristig zu schaffen. Der Stellungnahme liegt eine Resolution zur Schaffung einer Schulbusverbindung des Gemeindevorstandes bei. Hierin heißt es, dass die Errichtung einer gymnasialen Oberstufe an der Singbergschule in Wölfersheim begrüßt und unterstützt wird. Die Zahlen belegen, dass zunehmend vom Recht der freien Schulwahl Gebrauch gemacht wird. In diesem Zusammenhang ist ein Ansteigen der Verkehrsnachfrage zwischen Rockenberg und Wölfersheim zu erwarten.	Ablehnung	Die Schülerbeförderung im Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt. Das Angebot an schulrelevanten Fahrten von Rockenberg zum nächstgelegenen Schulstandort Butzbach wird als ausreichend angesehen.		
26	Die Gemeinde ist eine von wenigen Zuwachskommunen in den Bereichen Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen und Schulentwicklung. Deshalb ist Wölfersheim beim Beförderungsangebot besser als bisher zu bewerten und folglich auszustatten.	Ablehnung	Ein Ausbau über das Grundangebot hinaus ist möglich, bedarf aber der maßgeblichen Mitfinanzierung der Kommune.		
29	Eine Umstellung des Bus-Fahrtenangebotes auf flexible Anruflinien- und Anrufsammeltaxen wird kritisch gesehen.	Ablehnung	Eine Umstellung von Bus auf flexible Verkehre kommt immer dann in Frage, wenn dies aus ökologischer und ökonomischer Sicht sinnvoll ist. Gut nachgefragte Busverbindungen sollen bestehen bleiben.		
30	Hochbodenbusse haben im Vogelsberg Vorteile gegenüber Niederflurbussen. Da durch die topographische Lage sehr starke Gefällstrecken zu bedienen sind, kann im Winter mit Hochbodenbussen die Sicherheit der Fahrgäste eher gewährleistet werden. Zudem sind die Anschaffungs- und Reparaturkosten für Hochbodenfahrzeuge niedriger als bei Niederflurbussen. Auch der Reifenverschleiß ist bei hochflurigen Bussen geringer als bei Niederflurbussen.	Ablehnung	Die Aussagen zur größeren Sicherheit von Hochbodenbussen gegenüber Niederflurbussen werden nicht geteilt. Hochbodenfahrzeuge sollen im Regelverkehr nicht eingesetzt werden, um den Vorgaben der aktuellen Rechtsprechung zu genügen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
38	Es ist eine umsteigefreie Verbindung zwischen Rodheim-Bieber und Wetzlar anzustreben.	Ablehnung	Das Fahrgastpotential reicht für eine solche Verbindung nicht aus.		
40	Die Linie 311 ist mit Teilen der Linie FB-100 mit der Zahl von mindestens zehn Fahrten von Montag bis Freitag zu verknüpfen, so dass ein durchgängiger Linienverkehr zwischen Rechtenbach und Butzbach entsteht.	Ablehnung	Das Fahrgastpotential reicht für eine solche Verbindung nicht aus.		
43	Für Laubach wird eine "Schnellbuslinie" Schotten - Laubach - Gießen vorgeschlagen, welche den Linienweg nimmt, den auch der Autofahrer wählt, um eine konkurrenzfähige Verbindung bieten zu können. Die Linie soll nur an wenigen Punkten entlang der B 276, L 3481 und B 457 halten, um eine Fahrzeit von 30 bis 40 Minuten einzuhalten. Die Linie 372 und andere Linien in der Region sind auf die neue Linie 701 auszurichten, so dass Umsteigemöglichkeiten bestehen, soweit dies irgendwie möglich ist. Angebrachter wäre es anstatt der fiktiven "701" der Schnellbuslinie die Nummer 700 und der heutigen Linie 700 von Lich nach Grünberg die Liniennummer 601 zu geben.	Ablehnung	Der Bedarf für eine solche Linie wird nicht gesehen. Durch eine solche Schnellbuslinie würde einem Großteil der bisherigen Fahrgäste der Vorteil einer Direktverbindung genommen.		ja
44	Die Linie 375 ist zukünftig nicht über Pohlheim sondern über Fernwald nach Lich zu führen, da zwischen Fernwald und Lich hohes Fahrgastpotential besteht. Die Fahrten der Linie 220 und der Linie 375 werden im Abschnitt Albach - Gießen in einen Takt gebracht. Es können Fahrten der Linie 220 anstelle der 375 entfallen. Die Linie 375 erhält auf dem gesamten Streckenabschnitt die neue Liniennummer 221. Die entfallenen Fahrten der 375 im Bereich Pohlheim - Gießen können von der 377 (Gießen - Pohlheim - Gambach) übernommen werden.	Ablehnung	Die Linie 375 wird auf dem bisherigen Linienweg benötigt, um die Fahrgastnachfrage in diesem Bereich zu befriedigen. Zwischen Lich und Fernwald wird kein hohes Fahrgastpotential gesehen.		
63	Die Linien 378 und 379 sollten komplett umgestaltet werden. In Linden wohnende Studenten bemängeln eine schlechte Taktung. Aufgrund der Anpassung an den Schülerverkehr verkehren die Linien unregelmäßig. Auch die Abfahrtszeit von der Johanneskirche sollte neu geregelt werden, da aktuell die Haltestelle nach Vorlesungsende nicht rechtzeitig erreicht werden kann.	Ablehnung	Die Linien 378 und 379 sind bedarfsgerecht. Eine Ausrichtung rein auf studentische Belange zu Lasten der Schüler und Pendler ist nicht zu vertreten.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
65	Häufige Beschwerden sind, dass die Busse der überregionalen Linien, insbesondere der Linien 375, 377 und 600, zwischen 7:30 Uhr und 9:00 Uhr und zwischen 16:00 Uhr und 17:30 Uhr überfüllt sind. Die Linien sollten verstärkt werden.	Ablehnung	Eine grundsätzliche Verbesserung der Situation könnte durch die Verlegung der Vorlesungszeiten erreicht werden. Was im ländlichen Raum durch die Schulzeitstaffelung (Abstimmen der Unterrichtszeiten mit den Fahrplänen) gelebte Praxis ist, sollte auch im universitären Bereich möglich sein.		
76	Es wird eine neue Umsteigehaltestelle im Außenbereich zwischen den Orten Reichelsheim, Bingenheim, Leidhecken und Blofeld angeregt, da dort zahlreiche Nahverkehrsbeziehungen zwischen den beiden Linien bestehen. Diesen Bedarf hat PRO BAHN festgestellt. Da es sich um eine Haltestelle im Außenbereich handelt, muss geprüft werden, mit welchen technischen Einrichtungen diese neue Haltestelle auszustatten ist. Wie an anderer Stelle auch, muss "Hessen mobil-Straßen- und Verkehrsmanagement" davon überzeugt werden, dass es auch außerhalb geschlossener Ortschaften die Notwendigkeit zum Umsteigen zwischen Buslinien gibt.	Ablehnung	Die Einrichtung neuer Haltestellen außerhalb der Ortsbebauung sollte nur in absoluten Ausnahmefällen erfolgen. Die Kosten für die notwendigen Baumaßnahmen, welche bei Umsetzung des Vorschlags unabdingbare Voraussetzung wären, stehen in keinem positiven Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.		
78	Wiedereröffnung des 1995 stillgelegten Bahnhofpunkts Erbstadt-Kaichen, um eine Umsteigebeziehung zwischen Pkw und Bahn entstehen zu lassen. Die umliegenden Ortsteile werden Siedlungserweiterungen erfahren, was zu einer steigenden Nachfrage führt.	Ablehnung			ja
79	Es wird die Forderung erhoben, wieder alle Fahrten der Linie 362 mit dem Bahnhof Nidda zu verbinden, um die Regionalbuslinie wieder attraktiver zu machen.	Ablehnung			
80	Es macht keinen Sinn die beiden Orte Geiß-Nidda und Bad Salzhausen zeitweise nicht anzufahren. Ein einheitlicher Linienweg würde auch zur Übersichtlichkeit des Fahrplans beitragen.	Ablehnung	Geiß-Nidda und Bad Salzhausen sind bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
81	Im Zentrum von Nidda sind die Haltestellen an der Sparkasse und der Kath. Kirche in der Taktfolge aller Buslinien zu optimieren, so dass ansatzweise ein Stadtverkehr entsteht und auch Umsteigebeziehungen ermöglicht werden.	Ablehnung	Ein Stadtverkehr Nidda ist durch die Einrichtung eines ALT-Verkehres und die Neuordnung der Buslinien bereits gegeben.		
82	In Nidda ist ein neuer Haltepunkt "Am Rummelshof" einzurichten, damit die dort bestehenden Wohngebiete besser an den ÖPNV angebunden werden.	Ablehnung			ja
85	Die Anschlusssituation für die Anbindung der Kernstadt ist derzeit nicht zufriedenstellend. Hier sollte ein Umsteigepunkt mit kurzen Umsteigezeiten geschaffen werden, um zumindest über die Kernstadt die Möglichkeit zu schaffen, die umliegenden Orte mit dem ÖPNV zu erreichen.	Ablehnung	Die verbesserte Bedienung in Nidda ist durch die Einrichtung eines ALT-Verkehres und die Neuordnung der Buslinien bereits gegeben.		
89	Aus Sicht des BUND ist keines der drei vorgestellten Szenarien akzeptabel. Aus ökologischen, sozialpolitischen und demografischen Gründen sind die Verlagerung des Personenverkehrs vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und dafür der Ausbau des ÖPNV-Angebots dringend erforderlich. Im NVP müssen alle Restriktionen zum Trotz Signale für eine qualitative Verbesserung gesetzt, Ausbauperspektiven vorgestellt und entsprechende finanzielle Forderungen an Kommunen (einschließlich RMV), Land und Bund formuliert werden, auch wenn vieles erst nach 2017 verwirklicht werden kann. Insbesondere im überörtlichen Verkehr müssen dringend Verbesserungen erreicht werden.	Ablehnung	Der Nahverkehrsplan hat unter anderem die Aufgabe, die "ausreichende Verkehrsbedienung" zu definieren. Ein reiner Hinweis auf Zuständigkeiten von Land und Bund reichen an dieser Stelle nicht aus.		ja
93	Grundsätzlich sollten aneinander anschließende Linien miteinander verknüpft werden, um umsteigefreie Verbindungen zu schaffen.	Ablehnung	Verknüpfte Linien dienen dem Umstieg.		
97	Um bereits kurzfristig Verbesserungen zu erreichen, wird eine Sofortmaßnahme "Zusätzliches ALT-Fahrtenpaar Alsfeld - Fulda und zurück" vorgeschlagen, die bereits zum Fahrplanwechsel 2013 umgesetzt werden soll. Die genaue Ausgestaltung dieses Fahrtenpaares kann der Stellungnahme entnommen werden.	Ablehnung			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
102	Zusätzliche Halte zwischen Alsfeld und Lauterbach: spätestens bei der nächsten Vergabe soll die Bedienung der folgende Orte eingeplant werden: Rimlos, Wallenrod, Schwalmthal (Renzendorf, Brauerschwend), Hergersdorf, Alsfeld-Altenburg. Details zur Ausgestaltung können der Stellungnahme entnommen werden.	Ablehnung	Aufgrund des Betriebskonzepts ist eine Umsetzung nicht möglich. Zudem fehlt das notwendige Fahrgastpotential.		
103	Wiedereinführung beschleunigter Züge (RE) mit Durchbindung Richtung Koblenz und Montabaur (mit ICE-Anschluss Richtung Köln und Rhein-Ruhr) zusätzlich zum beizubehaltenden RB-Studentakt. So können die bestehenden überregionalen Verkehrsbedürfnisse abgedeckt werden. Auch im Vergleich zu den bestehenden IC- und ICE-Verbindungen über Fulda und Gießen bietet die vorgeschlagene RE-Linie (ggf. zusätzlich mit Neigetechnik) ein großes Beschleunigungspotential für die EinwohnerInnen der Orte zwischen Fulda und Gießen im Fernverkehr.	Ablehnung	Aufgrund des Betriebskonzepts ist eine Umsetzung nicht möglich.		
104	Anerkennung von DB-Fahrkarten in Schienenersatzfahrten parallel zur Vogelsbergbahn (SEV 35, AST 35). Bisher werden die DB-Fahrkarten nicht anerkannt. Somit entstehen Nachteile für die Fahrgäste. Wahrscheinlich geht es hier um dreistellige Beträge pro Jahr, so dass eine Einigung zwischen HLB, DB, VGO und RMV erreichbar sein müsste.	Ablehnung	Eine Öffnung der Tarife auf VGO-Linien wird wegen der ausgesprochen geringen Nachfrage als nicht praktikabel gesehen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
118	Schaffung eines reinen 30- bzw. 60- Minutentaktes am Mo-Fr. Soweit aus dem Fahrplan ersichtlich fahren die Busse der Linien Blitzenrod-Taunusstraße bzw. Blitzenrod-Auf dem Stück umlaufmäßig unabhängig voneinander. Die Verschiebung der Linie zur Taunusstraße um 2 Minuten schafft einen kürzeren Übergang zur Vogelsbergbahn und bewirkt zusätzliche Reserve beim Übergang aus verspäteten Zügen.	Ablehnung	Weit über 90% der Fahrgäste in VGO-Buslinien im Vogelsbergkreis sind Schülerinnen und Schüler. Zusätzliche Busverkehre zur Schaffung eines Angebots für andere Fahrgastgruppen würden kostenmäßig den zu erwartenden Nutzen um ein vielfaches überschreiten. Um eine Optimierung und Ausweitung im Regellinienverkehr zu erreichen, wird die Einrichtung von flexiblen Linien (ALT/AST) angestrebt.		
127	Die Stadtlinie nach Blitzenrod soll stündlich (oder zweistündlich mit Verdichtungen) bis nach Frischborn verlängert werden, um dem Verkehrspotential in Richtung Lauterbach und zum Nordbahnhof zu entsprechen.	Ablehnung	Ein Stadtbus kann in der Regel keine Erschließung von außenliegenden Stadtteilen herstellen (Kosten).		
135	Analog zu den Abbringerfahrten sollen am Sonntagabend von den Orten des Kreises zu den Bahnhöfen Zubringerfahrten zu den Zugabfahrten zwischen 19 Uhr und 20:30 Uhr Richtung Fulda bzw. Gießen angeboten werden.	Ablehnung	Das Fahrgastpotential reicht für eine solche Verbindung nicht aus.		
144	Die im NVP vorgesehene Grundbedienung von 2 Anfahrten und drei Abfahrten für den Schülerverkehr genügen nicht. Die Stadt fordert eine Neuermittlung der Verkehrsnachfrage durch die Schülerinnen und Schüler im Zusammenwirken mit den Schulen und ein darauf ausgerichtetes Verkehrsangebot.	Ablehnung	Die Schülerbeförderung im Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt. Die Aussagen im Nahverkehrsplan beinhalten grundsätzliche Vorgaben.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
161	Der Landkreis fordert den unveränderten Erhalt der Fahrtenpaare für alle Kategorien im bisherigen Umfang.	Ablehnung	Der NVP dient nicht dazu, ein vorhandenes, gutes ÖPNV-Angebot zu verschlechtern. Ziel des NVP ist es, Schwachstellen in der ÖPNV-Andienung aufzudecken und Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu beschreiben. Abbestellungen kommen nur in Frage, wenn nachweislich die vorhandene Nachfrage für eine regelmäßige ÖPNV-Bedienung nicht ausreichend ist. In der Regel wird vor Wegfall einer Leistung eine Flexibilisierung der schwach nachgefragten Verkehre umgesetzt (ALT/AST statt Bus).		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
162	Der Vorschlag nach Übernahme der Werte des NVP 2009-2013 für das Grundangebot bei den Verbindungshäufigkeiten zum Zentrum wurde nicht berücksichtigt. Der Landkreis fordert daher weiterhin die Übertragung der Werte für die Andienungshäufigkeiten vom bestehenden NVP in den Planentwurf ohne Abstriche. Rücknahmen des Grundangebotes um ein bis drei Fahrtenpaare wirken sich besonders dort gravierend aus, wo bereits lediglich ein Minimalangebot besteht.	Ablehnung	Der NVP dient nicht dazu, ein vorhandenes, gutes ÖPNV-Angebot zu verschlechtern. Ziel des NVP ist es, Schwachstellen in der ÖPNV-Andienung aufzudecken und Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu beschreiben. Abbestellungen kommen nur in Frage, wenn nachweislich die vorhandene Nachfrage für eine regelmäßige ÖPNV-Bedienung nicht ausreichend ist. In der Regel wird vor Wegfall einer Leistung eine Flexibilisierung der schwach nachgefragten Verkehre umgesetzt (ALT/AST statt Bus).		
167	Es wird die Forderung nach einer Mindest-Busbedienung aufrechterhalten. In den NVP sollte eine Festlegung dahingehend aufgenommen werden, dass darin diejenigen Orte aufgeführt werden, in denen die Busbedienung zu erhalten bzw. bis zur Erfüllung des Mindestangebotes weiter zu entwickeln sind. Der Landkreis geht dabei davon aus, dass ein Bedienungsangebot mit Fahrten der Anruf-Linien- bzw. Sammel-Taxen qualitativ nicht die gleiche Attraktivität wie ein Angebot mit Busfahrten besitzt. Dauernutzer werden sich bei einer vollständigen Umstellung des Angebotes auf nachfrageorientierte Bedienungsformen vom ÖV abwenden.	Ablehnung	Eine grundsätzliche Festlegung auf die Form einer ÖPNV-Anbindung (BUS oder ALT/AST) kann für das ZOV-Verbandsgebiet durch den NVP nicht erfolgen. Vielmehr bedarf es hier einer Einzelfallbetrachtung. Gerade im ländlichen Raum ist die Linienführung zur kleinräumigen Erschließung mit Bussen vielerorts von den Bürgerinnen und Bürgern nicht gewünscht.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
168	Eine Grundversorgung im ländlichen Raum darf nicht ausschließlich durch nachfrageorientierte Bedienungsformen erfolgen. Vielmehr bedarf es einer besonderen Unterstützung derjenigen Orte im ländlichen Raum, die davon bedroht sind, dauerhaft aus dem Netzgefüge des Buslinienverkehrs herauszufallen. Maßnahmen dazu wurden vom Kreisausschuss im Kapitel 4 der Stellungnahme zur 1. Anhörungsrunde aufgezeigt.	Ablehnung	Eine grundsätzliche Festlegung auf die Form einer ÖPNV-Anbindung (BUS oder ALT/AST) kann für das ZOV-Verbandsgebiet durch den NVP nicht erfolgen. Vielmehr bedarf es hier einer Einzelfallbetrachtung. Gerade im ländlichen Raum ist die Linienführung zur kleinräumigen Erschließung mit Bussen vielerorts von den Bürgerinnen und Bürgern nicht gewünscht.		
169	Trotz Einstufung zum Prüfauftrag wird um eine zusätzliche Dokumentation der genauen Inhalte des geschilderten Planungsvorschlages im NVP oder in den Abwägungsergebnissen zur 2. Anhörungsrunde gebeten, damit dieser Vorschlag auch den von der Planung betroffenen Kommunen bekannt wird.	Ablehnung	Der NVP ist ein Rahmenplan. Es ist nicht die Aufgabe des Nahverkehrsplans, konkrete Aussagen zu Haltestellenstandorten, Linienverläufen und Fahrplänen zu machen. Bei Neuplanungen werden die Kommunen soweit als möglich berücksichtigt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
170	Trotz Aufnahme als Prüfauftrag sollte im NVP die generelle Forderung verankert werden, dass dort, wo relevante Erschließungslücken bei der Nahverkehrsbedienung festgestellt wurden, grundsätzlich Haltestellen einzurichten sind, wenn deren Lage sich auf dem bestehenden Linienweg befindet. Erst in dem Fall, wo zum Erreichen einer geplanten Haltestelle Umwegfahrten notwendig werden, sollte deren Anlage vom Ergebnis einer Potentialermittlung abhängig gemacht werden.	Ablehnung	Die Einrichtung einer Haltestelle bedarf in jedem Fall einer Einzelprüfung. Diese schließt einen Vor-Ort-Termin mit allen Verantwortlichen sowie eine verkehrsrechtliche Anordnung durch den Straßenbaulastträger ein. Im NVP werden Erschließungslücken dargestellt. Die hieraus resultierenden Haltestellenvorschläge stellen einen Prüfauftrag an den Bereich Planung dar.		
176	Im Kapitel Angebotskonzeption wird das Angebotskonzept des RMV über regionale Busverkehre im ZOV-Verbandsgebiet vorgestellt. Die Darstellung der Konzeption des RMV im regionalen Busverkehr ist wenig aussagekräftig. Es wird daher vorgeschlagen, dass die RMV-Planungen über die zu lokalisierenden Linien 373, 376, 378 und 379 vom ZOV zusätzlich einer Bewertung unterzogen werden.	Ablehnung	ZOV-Verkehr hat bezüglich der Regionalbuslinien eine Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan abgegeben.		
191	Trotz der Zugehörigkeit von Heuchelheim, Linden und Lollar zum Verdichtungsraum erfolgen hieraus keine Konsequenzen für die Einteilung in Verkehrskategorien	Ablehnung	Die genannten Kommunen profitieren automatisch von ihrer Lage. Eine Gleichstellung der Orte mit Gießen wird als nicht sinnvoll erachtet.		
219	In der Tabelle "Linienbündel im Landkreis Gießen - Bestand 2013" sollen Aussagen zur Größe der Linienbündel (Fahrplankilometerleistung/Jahr, Anzahl Fahrzeuge in der Spitze) hinzugefügt werden.	Ablehnung	Der Nutzen einer solchen Darstellung wäre gering und nur kurzfristig aktuell. Jeder Vergabe geht eine Detailplanung voraus.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
222	Anmerkung zum Text "Sonstige Maßnahmen", Abschnitt Neukonzept Liniennummern: Wieso erfolgt die Umsetzung über mehrere Jahre? Dies ergibt einen jährlichen Kommunikationsaufwand. Zusätzliche Kosten sollten auch während Bündellaufzeit überschaubar bleiben. Die Haltestelleninfrastruktur (Beschriftung) sollte bei dieser Gelegenheit gleichzeitig optimiert werden.	Ablehnung	Die Umsetzung erfolgt im Rahmen von Neuvergaben der Linienbündel. Zusätzliche Kosten entstehen durch die Vorgehensweise im Vergleich zu einer Gesamtmaßnahme nicht. Die Beschriftung der Haltestellen wird ständig bedarfsgerecht angepasst.		
233	Die Zuordnung des gesamten ländlichen Raumes zu lediglich einer Verkehrsgebiets-Kategorie erscheint fragwürdig. Hier wäre eine differenziertere Einteilung wünschenswert gewesen.	Ablehnung	Die gewählte Systematik führt auch im Vogelsbergkreis zu einer Einteilung der Stadt- und Ortsteile in unterschiedliche Kategorien. So wurden die Kernbereiche der Städte häufig der Verkehrsgebiets-Kategorie 2 zugeordnet. Die Einteilung dient zudem lediglich dazu, das Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge festzulegen. Ein an die Situation vor Ort und insbesondere die Nachfrage angepasstes Angebot stellt hierzu keinen Widerspruch dar.		
275	Bei der Stadt Bad Vilbel handelt es sich um ein Zuzugsgebiet. Die im Angebotsraster für die Schülerbeförderung vorgesehenen zwei An- und drei Abfahrten reichen hier nicht aus.	Ablehnung	Das Angebotsraster wird als Rahmenvorgabe im NVP definiert. Es wird in diesem Zusammenhang aber auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der konkrete Beförderungsbedarf im Einzelfall zu prüfen ist.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
7	Es sollte angemerkt werden, dass dieser Standard (PBefG-Vorgaben zur Barrierefreiheit) durch den Gesetzgeber geschaffen und auf die kommunale Ebene "herunter delegiert" wurde. Sollten im Rahmen der Schaffung von Barrierefreiheit des ÖPNV Aufwendungen für Investitionen in die Infrastruktur oder in Fuhrparke der Busunternehmer entstehen, sollte eine ausreichende Mitfinanzierung des Landes bzw. des Bundes als Gesetzgeber für das PBefG geprüft und eingefordert werden (Konnexität). Die Stadt begrüßt die komplette Barrierefreiheit des ÖPNV als Maßnahme, möchte jedoch sichergestellt wissen, dass die Kosten für so eine Maßnahme nicht alleine bei den Kommunen verbleiben.	+			
14	Der Ausbau der Strecke S6 (Frankfurt - Bad Vilbel - Friedberg) wird ausdrücklich begrüßt, da es eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen in ballungsraumnahen Landkreisen gab, wie bereits im Entwurf des RNVP festgestellt wurde.	+			ja
47	Wesentliche Teile der Angebote zur Daseinsvorsorge können nur noch im Kernort angeboten und aufrecht erhalten werden. Daher sollten die ÖPNV-Verbindungen zwischen den Ortsteilen besser ausgestaltet werden. Dies kann anhand unterschiedlichster Beförderungsformen erfolgen.	+	Die Ausweitung lokal relevanter Linienverkehre, welche über die Daseinsvorsorge hinausgeht, bedarf der kommunalen Mitfinanzierung.		
68	Es wird eine Neukonzipierung der Fahrtrouten mit erhöhter Taktzahl angeregt. Die Andienung der Haltestelle "Neue Mitte" hat mit Blick auf die vorhandene Nahversorgung und die Ansiedlung von zahlreichen Ärzten sowie einer Seniorenwohnanlage stark an Bedeutung gewonnen. Auch sollte hier die wachsende Wohnbebauung des Stadtteils in Richtung Garbenteich (starker Bevölkerungszuwachs) berücksichtigt werden.	+	Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.		
70	Hinsichtlich der Verbesserung des ÖPNV in den Stadtteilen Dorf-Güll, Holzheim und Grüningen wurde im Oktober 2012 eine Bürgerbefragung mit einer hohen Rücklaufquote durchgeführt. Es wird auf die Ergebnisse der Befragung verwiesen und auch hier eine Verbesserung des Angebotes angeregt. Wünschenswert ist insbesondere eine Ausdehnung der Angebote in den Abendstunden sowie an den Wochenenden.	+	Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
88	Wesentliche Teile der Angebote zur Daseinsvorsorge können nur noch im Kernort angeboten und aufrecht erhalten werden. Dies gilt insbesondere für den östlichen Kreisteil. Daher sollten die ÖPNV-Verbindungen zwischen den Ortsteilen besser ausgestaltet werden. Dies kann anhand unterschiedlichster Beförderungsformen erfolgen. Der Wohnwert in diesen Orten muss zumindest auf dem aktuellen Stand gehalten werden, sonst werden Immobilien in den abgeschiedenen Orten unverkäuflich, die junge Generation wird in noch stärkerem Maße abwandern.	+	Die Ausweitung lokal relevanter Linienverkehre, welche über die Daseinsvorsorge hinausgeht, bedarf der kommunalen Mitfinanzierung.		
10	Es wird beantragt, die Fahrtenpaare am Samstag und Sonntag auf die Mindestvorgaben auszuweiten, um ein besseres Fahrtenangebot für die Menschen zu erlangen.	+			
20	Es wird um Fristverlängerung bis zum 30. August 2013 gebeten, da die Stadtverordnetenversammlung erst am 22. August 2013 tagt.	+			
21	Die Wiederaufnahme des Streckenbetriebes auf der Strecke Wölfersheim - Hungen hat für die Gemeinde höchste Priorität. Es wird eine Aufnahme des Themas sowohl in den lokalen als auch in den regionalen NVP gefordert.	+			ja
22	Ein Umbau des Bahnhofs Beienheim ist dringend erforderlich, um beide Horloffthalbahn-Äste entsprechend weiterzuentwickeln. Planungen am Bahnhof Beienheim dürfen die Möglichkeit des Koppeln und Flügeln nicht beeinträchtigen und damit eine umsteigefreie Verbindung Richtung Wölfersheim nicht gefährden.	+			
150	Nach erster kurzer Beobachtungszeit der neuen Nachtbuslinie Frankfurt - Bad Vilbel - Karben hat sich diese Verbindung bewährt. Die Stadt regt erneut an, die Nachtbuslinie sowohl im regionalen als auch im lokalen NVP zu verankern.	+	Die Weiterführung des Angebots bedarf der Mitfinanzierung durch Bad Vilbel.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
151	Augenscheinlich wird der Mittelhessen-Express insbesondere für die Verbindung nach Friedberg und Gießen auch von Fahrgästen in Bad Vilbel sehr gut angenommen. Die Stadt regt an, Zählungen durch den RMV anzuregen und gegebenenfalls über weitere Halte des Mittelhessen-Express am Bad Vilbeler Bahnhof nachzudenken.	+			ja
153	In der Bestandsaufnahme des Regionalen Schienenverkehrs der Linien 30/40 und der S-Bahnlinie 6 sollte Bad Vilbel erwähnt werden.	+	Bad Vilbel wird an den entsprechenden Stellen in den Text des NVP eingefügt.		
155	In der Presse wurde über die Frage einer Busverbindung Bad Homburg - Karben - Nidderau diskutiert. Die Stadt würde darum bitten, im Rahmen dieser Planung auch die Stadt Bad Vilbel anzuhören. Denn möglicherweise ist es sinnvoll, diese Linienführung auf die Stadt Bad Vilbel zu erweitern.	+	Die Planungen zu einer solchen Linie bedürfen der Einbeziehung der Stadt Bad Vilbel und der Stadt Karben.		ja
158	Die Stadt fordert die Beteiligung, wenn Linien hinsichtlich Verlauf, Häufigkeit und/oder Bedienungsqualität geändert oder wenn Linien neu eingerichtet werden sollen.	+	Eine Beteiligung bedarf der finanziellen Mitwirkung.		
166	Unter dem Aspekt der Erreichbarkeit des Oberzentrums Gießen wird die Heraufstufung der Gemeindezentren Reiskirchen, Allendorf/Lumda und Londorf in die Kategorie 2 begrüßt. Ergänzend ist aufzunehmen, dass für alle Kerngemeinden im ländlichen Raum eine Spätverbindung mit mindestens einer Abfahrt in Gießen in der Zeitlage zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr vorzusehen ist. Damit wird u.a. den geänderten Öffnungszeiten der Verbrauchermärkte Rechnung getragen.	+			
180	Der Kreisausschuss regt an Linienbündel so zu gestalten, dass innerhalb eines Bündels lukrative und weniger lukrative Linien zusammen ausgeschrieben werden, um eine "Rosinenpickerei" zu vermeiden.	+	Diese Aussage ist bereits Bestandteil des Nahverkehrsplans.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
183	Die Stadt beantragt, dass die Kernstadt Karben mit den Stadtteilen Groß-Karben, Klein-Karben und Kloppenheim (S-Bahnhof Groß-Karben) im NVP 2014 weiterhin in Kategorie 1 der Verbindungsqualität eingestuft wird. Aufgrund der bestehenden Pendlerverflechtungen Karbens und der wirtschaftlichen Bedeutung der Stadt Karben ist eine Abstufung der Kernstadt in die Kategorie 2 und damit eine Gleichstellung beispielsweise mit Florstadt, Reichelsheim, Wölfersheim und Niddatal nicht akzeptabel. Sie wird der großen Bedeutung Karbens als Lebens- und Wirtschaftsstandort im Süden des Wetteraukreises und den damit verbundenen starken Pendlerverflechtungen nach Frankfurt nicht gerecht.	+			
184	Die Stadt unterstützt die Berücksichtigung von Dynamischen Fahrgastanzeigern an wichtigen Knotenpunkten wie z.B. den Bahnhof Groß-Karben. Hierbei sind die Systeme aber auch auf den S-Bahnverkehr anzuwenden, damit auch bei Verspätungen der S-Bahn die Linienbusse einen Anschluss gewährleisten können.	+			ja
240	Bei der Linienbündelung sind neben einer Mindestgröße auch weitere Faktoren wie die Bündelung ertragsstarker mit ertragsschwachen Linien zu beachten.	+	Das Thema Linienbündel muss im NVP aufgegriffen werden. Die Kriterien für die Bildung wirtschaftlich sinnvoller Linienbündelung sind bekannt und werden bei den entsprechenden Planungen berücksichtigt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
241	Auch aus Sicht des Fahrgastbeirates ist die zunehmende Alterung der Gesellschaft ein Thema, dem der ÖPNV durch den Abbau von Barrieren – auch im ländlichen Raum – Rechnung tragen muss. Hierfür muss die Politik die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen.	+	Bei der Barrierefreiheit handelt es sich um ein komplexes, vielschichtiges Thema. Auf Ebene des Landes sowie des RMV wird derzeit daran gearbeitet, geeignete Vorgaben für den Umgang mit der Forderung des PBefG zu entwickeln. Obwohl die Ergebnisse dieser Arbeiten noch ausstehen, sollte sich der aktuell für das ZOV-Verbandsgebiet in Arbeit befindliche NVP mit diesem Thema befassen. Ein in diesem Kontext zu beachtender Aspekt ist auch, dass das PBefG keine unmittelbare Gültigkeit im Bereich des SPNV entfaltet, dieser jedoch im Sinne durgängig barrierefreier Reiseketten ebenfalls ausgebaut werden muss.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
242	Ergänzend zur Elektromobilität sind ggf. auch weitere Fahrzeugkonzepte wie z.B. Anhängerbusse als Ansatz interessant. Auch wenn an dieser Stelle die Fahrwege und insbesondere die Haltestelleninfrastruktur die Voraussetzungen für einen Einsatz langer Buszüge erfüllen müssen.	+	Das Thema Elektromobilität wird im NVP aufgegriffen, ein Nachweis der Realisierbarkeit in der Praxis steht jedoch – insbesondere für Verkehre im ländlichen Raum – derzeit noch aus. Der Einsatz von Buszügen wurde als Option bereits im Vorgängerplan genannt, ein entsprechender Hinweis kann erneut aufgenommen werden.		
247	Mit Blick auf die Bedienung der Stationen ist es wichtig, dass die einzelnen Kommunen nicht gegeneinander ausgespielt werden.	+			
248	Der NVP sollte auch Aussagen zur Qualität treffen. Hier ist derzeit die Zuverlässigkeit als nicht optimal anzusehen. Insbesondere lässt auch die Fahrgastinformation im Störfall zu wünschen übrig, die z.T. eher an Zuständigkeitsfragen als an technischen Schwierigkeiten scheitert.	+	Eine Verbesserung der Fahrgastinformation – insbesondere im Störfall – wird angestrebt. Mit verbundweiten Projekten wie dem Aufbau einer Datendrehscheibe (vDDS) werden aktuell die technischen Voraussetzungen für eine umfassendere Verwendung von Echtzeitdaten geschaffen.		
255	Die Verbesserungen beim Takt der Vogelsbergbahn werden begrüßt. Es wird zudem angeregt, die Modernisierung des Bahnhofs Burg- und Nieder-Gemünden noch zusätzlich in den Maßnahmenplan aufzunehmen. Hier sollten auch Anlagen zur Fahrgastinformation (DSA) installiert werden.	+	Die Anregungen werden aufgenommen.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
258	Die Standards zur Barrierefreiheit sind nicht zuletzt auch durch die Kommunen zu bewerten, da die Finanzierung und Gestaltung der entsprechenden Infrastruktur eine kommunale Aufgabe ist. Hier ist zu fordern, dass der Gesetzgeber, sofern er den Kommunen umfangreiche Maßnahmen aufbürdet, auch das entsprechende Finanzierungsinstrumentarium bereitstellt.	+	Auch aus Sicht von ZOV-Verkehr steht fest, dass das Thema nicht nur im NVP behandelt werden muss, sondern ebenfalls auf die politische Agenda gehört. Hier muss insbesondere das Land für eine einheitliche Definition von Barrierefreiheit und entsprechende Richtlinien für den Umgang mit dem Thema sorgen. Auch ist zu klären, ob und in welchem Umfang von den möglichen Ausnahmetatbeständen Gebrauch gemacht werden soll.		
261	Bei der Darstellung der künftigen Standards für die Mindestbedienung wäre die Möglichkeit eines direkten Vergleichs mit den Vorgaben des Vorgängerplanes wünschenswert gewesen.	+	Die Standards wurden nur geringfügig angepasst. Für den Verkehr Montag-Freitag erfolgte - in Kategorie 1 eine Reduktion von 34 auf 32 Fahrtenpaare, - in Kategorie 2 eine Reduktion von 17 auf 16 Fahrtenpaare und - in den Kategorien 3 bzw. 4 von 11 bzw. 8 Fahrtenpaaren auf künftig einheitlich 8 Fahrtenpaare. Im September 2013 wurde eine Synopse für die politischen Gremien erstellt. Die Anhörungsberechtigten wurden über die Änderungen in zwei Anhörungsrunden informiert.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
268	Frage, welche Fahrzeuganforderungen im Anforderungsprofil des künftigen NVP definiert werden sollen. Bei der Definition von Fahrzeugstandards muss darauf geachtet werden, dass die Anforderungen nicht zu hoch werden, um den Unternehmen eine auskömmliche Kalkulation zu ermöglichen.	+	Die Einschätzung wird geteilt. Die Standards wurden mit den Unternehmen im Rahmen der Beteiligung diskutiert. Auch die Kommunen müssen Interesse an einer maßvollen Festlegung der Standards haben, damit die Grundstruktur des ÖPNV im ländlichen Raum auch künftig beibehalten werden kann.		
278	Es wird angeregt, den Büdinger Stadtteil Düdelsheim der Verkehrsgebiets-Kategorie 2 zuzuordnen.	+	Die Anpassung ist erfolgt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
279	Die Kommunen sind bei der erforderlichen Umgestaltung der Infrastruktur „mit im Boot“, es ist jedoch zu beachten, dass ein entsprechender Umbau nicht überall erfolgen kann. Das gilt z.B. dort, wo die erforderlichen hohen Bordsteine wegen in der Nähe liegender Grundstückseinfahrten nicht realisiert werden können.	+	Bei der Barrierefreiheit handelt es sich um ein komplexes, vielschichtiges Thema. Auf Ebene des Landes sowie des RMV wird derzeit daran gearbeitet, geeignete Vorgaben für den Umgang mit der Forderung des PBefG zu entwickeln. Obwohl die Ergebnisse dieser Arbeiten noch ausstehen, sollte sich der aktuell für das ZOV-Verbandsgebiet in Arbeit befindliche NVP mit diesem Thema befassen. Ein in diesem Kontext zu beachtender Aspekt ist auch, dass das PBefG keine unmittelbare Gültigkeit im Bereich des SPNV entfaltet, dieser jedoch im Sinne durchgängig barrierefreier Reiseketten ebenfalls ausgebaut werden muss.		
280	Mit Blick auf die Verkehrsgebiete ist eine Zuordnung der Kernstadt von Karben zur Verkehrsgebiets-Kategorie 1 zu fordern.	+	Die Anpassung ist erfolgt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
285	Mit Blick auf das Thema PBefG und den dort getroffenen Aussagen zur Barrierefreiheit stellt sich die Frage, was hier die Kommunen konkret tun können. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung kommt dem Thema nicht nur in Ballungsräumen, sondern gerade auch im ländlichen Raum eine wachsende Bedeutung zu. Von den im Gesetz vorgesehenen Ausnahmetatbeständen sollte in der Region nicht unreflektiert Gebrauch gemacht werden. Vielmehr sind eine übergreifende Definition von Barrierefreiheit sowie das geeignete Instrumentarium zur Finanzierung erforderlich, um Mindeststandards auch im ländlichen Raum umsetzen zu können.	+	Bei der Barrierefreiheit handelt es sich um ein komplexes, vielschichtiges Thema. Auf Ebene des Landes sowie des RMV wird derzeit daran gearbeitet, geeignete Vorgaben für den Umgang mit der Forderung des PBefG zu entwickeln. Obwohl die Ergebnisse dieser Arbeiten noch ausstehen, sollte sich der aktuell für das ZOV-Verbandsgebiet in Arbeit befindliche NVP mit diesem Thema befassen. Ein in diesem Kontext zu beachtender Aspekt ist auch, dass das PBefG keine unmittelbare Gültigkeit im Bereich des SPNV entfaltet, dieser jedoch im Sinne durchgängig barrierefreier Reiseketten ebenfalls ausgebaut werden muss.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
291	Beim Zuschnitt der Linienbündel ist im Ergebnis auf eine wirtschaftliche Anzahl und Größe der einzelnen Bündel zu achten.	+	Die Kriterien für die Bildung wirtschaftlich sinnvoller Bündel werden auch bei der erforderlichen Überprüfung des bisherigen Linienbündelzuschnitts beachtet. Die Vergabe gemischter Bündel ist im Verbandsgebiet nicht möglich, es besteht die Notwendigkeit einer vorherigen Klärung der Lokalisierungsfrage.		
214	Echtzeitdaten sollen überall geliefert werden, nicht nur wo DFI im Einsatz sind. Die Bereitstellung von IST-Daten ist für jede Linie im Rahmen der nächsten Ausschreibung vorzusehen, da diese gerade im ländlichen Raum mit unregelmäßigen Takten einen wesentlichen Informationsgewinn für die Fahrgäste darstellt.	+	Grundsätzliche Zustimmung.		
9	Das derzeitige Fahrtenangebot mit insgesamt 33 Fahrtenpaaren für die Kerngemeinde soll unbedingt beibehalten werden.	(+)	Die Beibehaltung wird angestrebt. Aus Wirtschaftlichkeitsgründen sollten schwach nachgefragte Verkehre gegebenenfalls als ALT durchgeführt werden.		ja, Linie 520
11	Die Fahrten zur Lumdatalerschule sind so zu optimieren, dass keine längeren Wartezeiten für die Schülerinnen und Schüler entstehen. Entsprechende Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis und der Schulleitung sind zu führen.	(+)	Die Schülerbeförderung im Linienvorkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt.		bedingt

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
19	Bezüglich des Gesamtverkehrs im Raum Florstadt erwartet die Stadt, dass die neuen Linien in Zukunft so zugeschnitten werden, dass die Stichverkehre sowohl werktags als auch an Wochenenden entfallen. Dies müsste bei gleicher Bedienungshäufigkeit durch die Zusammenlegung von Linien zu gewährleisten sein.	(+)	Ein grundsätzlicher Verzicht auf Stichverkehre würde zu erheblichen Mehraufwendungen führen. Wo es betrieblich und verkehrlich möglich ist, sollen Stichverkehre auf ein Minimum reduziert werden.		
23	Die Andienung der Ortsteile muss dringend verbessert werden.	(+)	Eine weitere Verbesserung des lokalen ÖPNV-Angebots bedarf der maßgeblichen Mitfinanzierung der Kommune.		
31	Da der Schwerpunkt der Beförderung im Vogelsbergkreis auf der Schülerbeförderung über größere Distanzen liegt, sollte in den Fahrzeugen eine höhere Anzahl an Sitzplätzen zur Verfügung gestellt werden.	(+)	Vor dem Hintergrund rückläufiger Schülerzahlen wird sich künftig das Problem voller Busse weniger oft stellen. Zurzeit bestehen im Vogelsbergkreis keine Kapazitätsprobleme auf den VGO-Linien.		
71	In Anlehnung an die Anregung der Stadt zur 1. Anhörung wird eindringlichst darum gebeten, am derzeitigen Fahrtenangebot der Linie FB-03 nichts zu ändern, zumal die derzeitige Vorgabe von 16 Fahrtenpaaren von Mo-Fr und am Sa von 10 Fahrtenpaaren nicht erfüllt wird (14/8). Eine weitere Ausdünnung des Fahrtenangebotes wäre für die Stadt Reichelsheim und die betroffenen Stadtteile Blofeld und Dorn-Assenheim nicht mehr hinnehmbar. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Stadt eine überaus hohe Auspendlerquote (91%) von Arbeitskräften hat, deren Hauptziel Frankfurt, Friedberg und Bad Nauheim sind. Diese sind u.a. auf gute Zugverbindungen angewiesen.	(+)	Durch die Umsetzung eines Neukonzepts wird zum Fahrplanjahr 2015 die ÖPNV-Andienung von Reichelsheim deutlich verbessert. Insbesondere am Wochenende sowie im Spätverkehr werden zusätzliche Fahrten eingerichtet.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
86	Die Linien sind in den Tagesrandlagen zu verstärken, um insbesondere die Gemeinde Kefenrod besser an den ÖPNV anzubinden. In die entsprechenden Planungen sollten die kommunalen Gremien von Gedern und Kefenrod direkt eingebunden werden.	(+)	Die Ausweitung lokal relevanter Linienverkehre, welche über die Daseinsvorsorge hinausgeht, bedarf der kommunalen Mitfinanzierung.		
96	Verlängerung der Betriebszeiten auf der Vogelsbergbahn am Abend: Der BUND fordert den Stundentakt auf der Gesamtstrecke zeitlich auszudehnen, da die Erreichbarkeit der Region sowie die autofreie Mobilität der Bewohner des Kreises durch die aktuelle Fahrplangestaltung massiv beeinträchtigt wird.	(+)	grundsätzliche Zustimmung. Der Vorschlag bedarf der Prüfung gemeinsam mit RMV.		ja
105	Verbesserung der Fahrplaninformationen für die Ersatzfahrten zur RB 35 (SEV 35, AST 35). Die parallelen Busfahrten und insbesondere die AST-Fahrten fehlen in vielen Fahrplanmedien und sind daher potentiellen NutzerInnen nur unzureichend bekannt. Der BUND fordert daher nachdrücklich - Sicherstellung, dass diese Fahrten im Internet-Auskunftsprogramm der DB AG sowie der Auslandsbahnen, die auf diese Daten zurückgreifen (z.B. SBB, ÖBB) - Aufnahme der Fahrten in das Vertriebssystem der DB AG. Die Aufnahme in das DB-Vertriebssystem ist unabhängig von der Anerkennung der Fahrkarten, da auch bei den am Schalter oder am Automaten angebotenen Fernverbindungen nicht alle angebotenen Varianten bepreisbar sind. - Aufnahme der AST-Fahrt in den Bus-Abfahrtsplan für Fulda ZOB - Aufnahme des um 21:16 Uhr ab Alsfeld fahrenden Busses in Richtung Gießen in die Abfahrtsfahrpläne auf den Bahnhöfen entlang der Strecke (ggf. als Anschlussverbindung zu HLB 24860 in Alsfeld).	(+)	Die Möglichkeiten von ZOV-Verkehr auf die Fahrplaninformationssysteme ist sehr eingeschränkt. Über Optimierungen wird bereits mit dem RMV kommuniziert.		ja
131	Sicherung der Bahnhofsgebäude mindestens in Alsfeld und Lauterbach als Zugangsgebäude zur Bahn und als "Tor zur Stadt". Belebung durch zusätzliche, insbesondere verkehrsrelevante Dienstleistungen.	(+)	Aussage wird grundsätzlich begrüßt. Die Zuständigkeit liegt nicht bei ZOV-Verkehr.		
132	Sicherstellung des personenbedienten Verkaufs von DB-Fahrkarten in Alsfeld, Lauterbach und weiteren Städten (insbesondere solchen mit großer Zahl auswärtiger Übernachtungsgäste).	(+)	Aussage wird grundsätzlich begrüßt. Die Zuständigkeit liegt nicht alleine bei ZOV-Verkehr.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
142	Wunsch, die Art und Weise der Finanzierung des ÖPNV abzuändern. Alle Kommunen, nicht nur die unmittelbaren Anliegerkommunen, sollten an den Kosten des ÖPNV, hier insbesondere der Bahnangebote, beteiligt werden.	(+)	Reformbedarf der Finanzierungsinstrumente im RMV ist gegeben und befindet sich z.T. in Vorbereitung bzw. Umsetzung.	-	ja
145	Die jetzige Bedienungshäufigkeit von Bad Vilbel darf nicht angetastet werden. Der 15-Minutentakt in der HVZ ist für das gesamte Stadtgebiet gerechtfertigt.	(+)	Der NVP dient nicht dazu, ein vorhandenes, gutes ÖPNV-Angebot zu verschlechtern. Ziel des NVP ist es, Schwachstellen in der ÖPNV-Andienung aufzudecken und Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu beschreiben. Abbestellungen kommen nur in Frage, wenn nachweislich die vorhandene Nachfrage für eine regelmäßige ÖPNV-Bedienung nicht ausreichend ist. In der Regel wird vor Wegfall einer Leistung eine Flexibilisierung der schwach nachgefragten Verkehre umgesetzt (ALT/AST statt Bus).		
146	Die Stadt regt an, auch im Rahmen der Überarbeitung des regionalen NVP die Stadt Bad Vilbel in der höchsten Kategorie als Verdichtungsraum zu belassen und daran die erforderliche Bedienqualität für den ÖPNV auszurichten. Allerdings muss sich diese Bedienqualität am Viertelstundentakt orientieren.	(+)	Die besondere Lage von Bad Vilbel wird im NVP berücksichtigt. Die Kernstadt ist der höchsten Kategorie zugeordnet.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
147	Die Zeiten von 5:30 Uhr bis 21:30 Uhr sind zu kurz und die im NVP vorgesehene Grundbedienung von 32 Fahrtenpaaren von montags bis freitags und von 18 Fahrtenpaaren samstags ist viel zu wenig. Die Stadt fordert die Beibehaltung der jetzigen Bedienungsqualität und Bedienungshäufigkeit, und zwar von montags bis sonntags.	(+)	Der NVP dient nicht dazu, ein vorhandenes, gutes ÖPNV-Angebot zu verschlechtern. Ziel des NVP ist es, Schwachstellen in der ÖPNV-Andienung aufzudecken und Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu beschreiben. Abbestellungen kommen nur in Frage, wenn nachweislich die vorhandene Nachfrage für eine regelmäßige ÖPNV-Bedienung nicht ausreichend ist. In der Regel wird vor Wegfall einer Leistung eine Flexibilisierung der schwach nachgefragten Verkehre umgesetzt (ALT/AST statt Bus).		
148	Die Stadt fordert den Bau des dritten und vierten S-Bahn-Gleises und einen sauberen Viertelstundentakt der S6.	(+)	Zuständigkeit des RMV		ja
149	Die Andienung des Busses der Linie 30 sollte beibehalten werden, denn trotz S-Bahn nimmt er eine wichtige Verkehrsfunktion wahr.	(+)	Fahrten, welche ein entsprechendes Fahrgastaufkommen haben, sollen beibehalten werden. Zuständigkeit liegt bei traffiq und RMV.		ja
152	Die Stadt bittet um Klärung, ob die Zahlenbasis des RMV hinsichtlich der Auslastung der Stockheimer Linie noch stimmig ist. Hierbei wird an die Diskussion in der AGNV angeknüpft, wo über die Frage der richtigen Datenermittlung zur Errechnung der erforderlichen Kapazität und der darauf basierenden Ausschreibung und Zusatzbestellungen geführt wurde.	(+)	Vorschlag wird als Bitte um Prüfung an den RMV im Nahverkehrsplan aufgenommen.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
154	In den Gesamtliniennetzplan und in den Liniennetzplan Wetterau sollte der Haltepunkt Bad Vilbel Süd, der Ortsteil Heilsberg und die Buslinie 60 aufgenommen werden.	(+)	Bei Neuauflage des Liniennetzplan Wetterau wird die Forderung berücksichtigt.		
156	Die Stadt fordert eine Untersuchung, ob und inwieweit das Carsharing die Angebote des ÖPNV ergänzen könnte.	(+)	Carsharing gehört nicht zum ÖPNV-Angebot, wird jedoch als mögliche Ergänzung gesehen.		
160	Das bestehende Angebotsniveau bei der ÖPNV-Bedienung im Landkreis Gießen ist im vollen Umfang zu erhalten.	(+)	Die bisherigen mit dem Landkreis Gießen abgestimmten Neuplanungen hatten die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit zum Ziel. Dies wurde durch Abbestellung bei Parallelverkehren und nicht nachgefragten Fahrten sowie durch Umwandlung schwach nachgefragter Fahrten in ALT/AST-Angebote umgesetzt.		
164	Es wird die Streichung der Regelung gefordert, die vorsieht, das Orte der Kategorie 2, die weniger als 1000 Einwohner verzeichnen, in die Kategorie 3 zurückgestuft werden. Diese Regelung führt zu einer unzulässigen Zerschneidung von Gemeinden und damit zur Festschreibung eines Angebotsgefälles auf kleinsten Raum. Darüber hinaus ermöglicht eine solche Regelung den Fall, dass ein Ortsteil einer Gemeinde des Ordnungsraumes in den ländlichen Raum zurückgestuft wird, obwohl er unmittelbar an das Oberzentrum angrenzt (Beispiel Trohe).	(+)	Im Nahverkehrsplan findet für jede Gemeinde eine zusätzliche Einzelbetrachtung statt. Hier werden die strukturellen Besonderheiten sowie die Lage zu Zentralen Orten entsprechend berücksichtigt.		
165	Die Gemeinde Biebertal wird durch diese Regelung benachteiligt. Hier erreichen die Orte Frankenbach, Krumbach, Königsberg und Vetzberg den Grenzwert von 1000 Einwohnern nicht. Frankenbach verfehlt die höhere Kategorie um sieben Einwohner. Dieser äußerst geringe Einwohnerfehlbetrag führt letztendlich zu einer Halbierung des Grundangebotes, was eine unverhältnismäßige Härte darstellt.	(+)	Im Nahverkehrsplan findet für jede Gemeinde eine zusätzliche Einzelbetrachtung statt. Hier werden die strukturellen Besonderheiten sowie die Lage zu Zentralen Orten entsprechend berücksichtigt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
172	In den Planentwurf ist die Festlegung aufzunehmen, dass Fahrplanänderungen sich nicht nachteilig auf die Beförderung von Schülern auswirken dürfen. Zudem bedarf es einer verbesserten Abstimmung mit den Schulen.	(+)	Im NVP wird festgelegt, dass jede relevante Änderung im Bereich der Schülerbeförderung nur unter Beteiligung des Schulträgers erfolgen soll. Eine Verbesserung der Abstimmung mit den Schulen ist aus Sicht von ZOV-Verkehr Planung nicht notwendig. Die Kommunikation zwischen ZOV-Verkehr und den Schulen ist bereits heute als optimal zu bezeichnen. Neben alltäglichen Abstimmungsgesprächen im operativen Geschäft finden jährlich Schulgespräche mit allen von der Schülerbeförderung betroffenen Schulen statt.		
175	Es bedarf einer Sonderregelung in Sachen Verbindungshäufigkeiten für nichtzentrale Orte im stadtnahen Umland von Gießen, da hier die große Zahl an Fahrgästen mit Ziel Gießen Direktfahrten zum Oberzentrum rechtfertigt. Diesen Orten (z.B. Launsbach, Wißmar, Alten-Buseck usw.) sollten bei den Fahrten nach Gießen das gleiche Grundangebot wie bei Fahrten zum Gemeindezentrum zugestanden werden.	(+)	Eine Sonderregelung bedarf der Abstimmung mit der Universitätsstadt Gießen, da die betroffenen Buslinien 800/801/802 sich in deren Zuständigkeit befinden. Bei der Einzelbetrachtung von Wettenberg im NVP wird der Vorschlag berücksichtigt.		
178	Es sollte eine generelle Festlegung in den Planentwurf aufgenommen werden, dass eine Vernetzung der lokalen und regionalen Busverkehre mit dem Schienenverkehr und den städtischen Linien in Gießen anzustreben ist.	(+)	Aussagen zur Anschlussoptimierung sind Thema im NVP.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
181	Neben einer Betrachtung von Verkehren zwischen einzelnen Orten und deren Zentren sollte der NVP auch Aussagen über innerörtliche Verkehre enthalten. Nachfolgend werden Kriterien für die Einrichtung von Stadt- und Gemeindeverkehren vorgeschlagen: - primäres Ziel liegt in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs - Als Einsatzraum kommen allein Orte mit Bahnanbindung in Betracht, wo auf Grund ihrer flächenmäßigen Ausdehnung der Bahnhof von dem überwiegenden Teil der Bevölkerung nicht mehr fußläufig erreicht werden kann (Bahnhof außerhalb des 600 m Radius) - Von der Ortsgröße und der strukturellen Ausstattung eignen sich insbesondere die Mittelzentren Grünberg und Hungen für die Einrichtung eines solchen Angebotes - auch die Kerngemeinde Lang-Göns ist wegen des Fehlens von Regionalbusfahrten zum Oberzentrum für ein innerörtliches Verkehrsangebot geeignet - notwendige Voraussetzung für die Einrichtung solcher Verkehre ist die Mitfinanzierung durch die begünstigte Stadt bzw. Gemeinde	(+)	Die jeweiligen Kriterien für Ortsverkehre müssen in jedem Einzelfall festgelegt werden. Die Kerngemeinde Langgöns ist für ein innerörtliches Stadtbussystem nicht geeignet. In Langgöns besteht ein Gemeindeverkehr mit ALT. Grünberg verfügt über ein Stadtbussystem. Hungen verfügt über einen Stadtbus.		
186	Im Landkreis Marburg-Biedenkopf hat sich ein gemeinsamer Fahrgastbeirat (Stadt Marburg und Landkreis Marburg-Biedenkopf) etabliert. Unseres Wissens bestehen im Vogelsbergkreis als auch im Wetteraukreis Fahrgastbeiräte. Wir regen an, ebenfalls für die Stadt Gießen und dem Landkreis Gießen einen gemeinsamen Fahrgastbeirat einzurichten. Entsprechende Gestaltungsvorschläge liegen der Stadt Gießen als auch dem Landkreis Gießen vor.	(+)	Die Einrichtung eines solchen Fahrgastbeirates wird ausdrücklich begrüßt. Das Gremium sollte jedoch autark arbeiten. Eine dezidierte Aufnahme der Forderung wird daher im NVP nicht vorgenommen.		
187	Es wird gefordert, die Maßnahme Ausbau des Bahnsteigs 2 in Butzbach sowie der Haltepunkte Kirch-Göns und Ostheim als barrierefreie Zugänge in die erste Priorität des NVP aufzunehmen.	(+)			ja
188	Es wird gefordert die Maßnahme Schaffung von P+R Anlagen an den Haltepunkten Kirch-Göns und Ostheim in die erste Priorität des NVP aufzunehmen.	(+)			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
189	Es wird gefordert die Einrichtung von Räumlichkeiten im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Butzbach als Aufenthaltsmöglichkeit für die Bahnkunden in die erste Priorität des NVP aufzunehmen.	(+)			ja
227	Die Stadt bittet, die deutlich erhöhten Schüler-Zahlen (Ganztagsschule) in den Dispositionen zu berücksichtigen.	(+)	Die Anpassung der Fahrpläne und des notwendigen Fahrzeugeinsatzes erfolgt im operativen Geschäft. ZOV-Verkehr richtet alljährlich vor den Sommerferien Schulgespräche aus, deren Ziel die Reaktion auf geänderte Bedingungen an den Schulen ist. Zudem steht der Bereich Planung ZOV-Verkehr ständig mit den Schulen und den Schuldezernaten der Kreise in Verbindung, um so flexibel wie möglich auf schulische Änderungen reagieren zu können.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
228	Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine durchgängige Wegekette bei annehmbarer Reisezeit erforderlich. Die Einstufung der Ortsteile von Bad Nauheim in Kategorie 2 (Mindestvorgabe: 16 Fahrtenpaare MO-Fr) bzw. Kategorie 3 (Mindestvorgabe: 8 Fahrtenpaare Mo-Fr) zur Kernstadt und damit zum Bahnhof steht nicht im Einklang mit dem heutigen Angebot. Die Mindestvorgabe der Kategorie 2 wird schon heute mit 52 Fahrtenpaaren von/nach Nieder-Mörlen, 29 Fahrtenpaaren von/nach Steinfurth und 22 bzw. 23 Fahrtenpaaren von/zu den anderen Ortsteilen - teilweise sogar sehr deutlich - überschritten. Eine Reduzierung dieses Angebotes auf die benannte Mindestvorgabe würde zur Folge haben, dass die Durchgängigkeit der Wegekettens stark eingeschränkt werden würde. Die Stadt bittet daher, auch die Ortsteile, insbesondere aber den einwohnerstarken Stadtteil Nieder-Mörlen in die Kategorie 1 und die Ortsteile Rödgen und Wisselsheim mindestens in die Kategorie 2 einzustufen.	(+)	Der Nahverkehrsplan dient nicht dazu, ein vorhandenes, gutes ÖPNV-Angebot zu verschlechtern. Ziel des NVP ist es, Schwachstellen in der ÖPNV-Andienung aufzudecken und Vorschläge für eine Verbesserung des ÖPNV zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten zu beschreiben. Die Einteilung der Stadtteile Bad Nauheims wird geändert: Nieder-Mörlen wird in Kategorie 1, Rödgen und Wisselsheim werden in Kategorie 2 geändert.		
230	Mit Blick auf die hohe Zahl an Studenten, die zum Studium in die Stadt Gießen einpendeln, wäre eine attraktivere Anbindung der Umlandgemeinden wünschenswert.	(+)	Die Nachfrage wird bei der Angebotsplanung berücksichtigt, die vorgestellten Vorgaben für das Grundangebot sollen lediglich die Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge beschreiben.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
235	Eine Durchbindung der Busverkehre aus der Region bis zum Bahnhof Stockheim wäre wünschenswert. Das dortige Angebot der Niddertalbahn sollte möglichst häufig direkt nach Frankfurt durchgebunden werden. Es wird zudem der Wunsch nach einer langfristigen Freihaltung der Trasse Gedern-Stockheim geäußert.	(+)	Der Wunsch nach häufiger Durchbindung von Fahrten nach Frankfurt wird unterstützt. Auf der Relation Gedern – Stockheim besteht allerdings keine erkennbar ausreichende Nachfrage; im Übrigen ist die Trasse bereits vollständig entwidmet und vielerorts bebaut worden.		
237	Es besteht die Gefahr, dass durch die Lokalisierung bislang regionaler Linien dann, wenn einzelne Linien aus bestehenden, wirtschaftlichen Linienbündeln „herausgebrochen“ werden, neue unattraktive Linienbündel entstehen.	(+)	Die Ansicht, dass bei der Klärung der Lokalisierungsfrage auch die Gestaltung der Linienbündel mit berücksichtigt werden muss, wird geteilt.		
251	Bei der Schülerbeförderung ist trotz der insgesamt rückläufigen Schülerzahlen zu beachten, dass der Beförderungsbedarf in manchen Bereichen dennoch steigt.	(+)	Die Komplexität des Themas Schülerbeförderung ist bekannt. Durch den NVP werden lediglich Rahmenvorgaben definiert, durch die eine Prüfung des Bedarfs im konkreten Einzelfall nicht obsolet wird.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
254	Frage, ob die Maßnahmen im Infrastrukturbereich, die im Vorgängerplan beschrieben wurden, jedoch bislang noch nicht umgesetzt werden konnten, auch wieder im neuen Plan enthalten sind.	(+)	Ein Automatismus besteht hier nicht. Im Zuge der vorgenommenen Bilanzierung wurden jedoch sämtliche Maßnahmen aus dem Vorgängerplan dahingehend untersucht, ob sie – falls bislang noch nicht realisiert – nach wie vor weiterverfolgt werden sollen. Ist eine Realisierung nach wie vor anzustreben, werden die Maßnahmen in die Fortschreibung des NVP aufgenommen. Die auf Seiten der Kommunen geplanten Infrastrukturmaßnahmen werden im Rahmen einer derzeit laufenden Anfrage in Erfahrung gebracht.		
267	Die Standards für die Schülerbeförderung sollten so wie bisher erhalten bleiben.	(+)	Es erfolgt eine Ergänzung, aus der hervorgeht, dass schulrelevante Fahrplanänderungen der einvernehmlichen Abstimmung mit dem Schulträger bedürfen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
269	Die aufgezeigte rückläufige Entwicklung der Schülerzahlen im Kreisgebiet sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass an weiterführenden Schulen ein erhöhter Beförderungsbedarf zu verzeichnen ist.	(+)	Die Komplexität des Themas Schülerbeförderung ist bekannt. Durch den NVP werden lediglich Rahmenvorgaben definiert, durch die eine Prüfung des Bedarfs im konkreten Einzelfall nicht obsolet wird.		
286	Hinweis auf die Studie der ivm GmbH, nach der sich der Standort Konradsdorf für die Erprobung eines multimodalen Konzeptes anbieten würde. Hier sollte in Abstimmung mit allen Beteiligten ein zielführender Ansatz erarbeitet werden, der dann auch als Muster für andere Schulstandorte dienen kann. Zudem ließe sich durch die Schaffung eines Durchlasses eine Anbindung des Standorts an die Schiene einrichten.	(+)	Die für die NVP-Fortschreibung vorgesehenen Standards im Bereich Schülerbeförderung stehen nicht im Widerspruch zu den konzeptionellen Ansätzen der ivm GmbH.		
6	Im Stadtteil Eckartsborn ergibt sich eine andere Art der Erschließungslücke durch den ÖPNV. Die Haltestelle Niddertalstraße ist die Haltestelle im Stadtteil, welche am meisten von Bussen angefahren wird. Die anderen Haltestellen im Mittel- und Oberdorf werden seltener angefahren. Dabei liegt aber der Hauptteil der besiedelten Fläche in Eckartsborn im Mittel- und Oberdorf. Hier muss eine bessere Anbindung/Einbindung der vorhandenen Haltestellen in den Fahrplan erfolgen.	P			
16	Die Strecke der Linie 16 (Friedrichsdorf - Friedberg) bildet den "Ringschluss" zwischen der Linie S5 und S6. Ein entsprechender Ausbau und die Heraufstufung zur S-Bahn-Strecke (mit Verlängerung einer der beiden S-Bahn-Linien) sind angesichts der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung aus Sicht der Kommune unumgänglich. Es ist zu prüfen, inwieweit bis dahin der Verkehr der Linie 16 zu den Randzeiten (Früh- und Abendverkehr) ausgeweitet werden kann, um zumindest die Anbindungen an die S-Bahn-Linien von Friedrichsdorf und Friedberg in entsprechendem Umfang zu gewährleisten.	P			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
18	Bezüglich der Karl-Weigand-Schule dringt die Stadt auf folgende Änderungen: 1. Nach der 7. Stunde zwischen 14:45 Uhr und 15:00 Uhr ist ein zusätzlicher Bus einzuplanen 2. Dieser Bus soll kostenfrei für die Stadt sein. 3. Der Bus der Linie 01 nach Echzell ist in seiner Abfahrt nach vorn zu verlegen (ca. 16:10 Uhr), da durch den momentan bestehenden Fahrplan zu lange Wartezeiten vorhanden sind.	P	Die Schülerbeförderung im Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt.		
24	Das Gewerbegebiet in Berstadt muss durch die Schaffung einer weiteren Bushaltestelle adäquat in das ÖPNV-Angebot eingebunden werden.	P	Entsprechende Prüfungen und Vorplanungen sind bereits veranlasst.		
25	Die Anbindung der angrenzenden Kommunen an den Schulstandort Wölfersheim muss verbessert und ausgebaut werden. Eine Reduzierung der derzeitigen An- und Abfahrten an den Wölfersheimer Schulen wird abgelehnt.	P	Die Schülerbeförderung im Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt.		
45	Linien werden erst dann auf ganzer Strecke attraktiv, wenn die Endpunkte in größeren Orten, Mittel- oder Oberzentren liegen. Deshalb wird eine Verlängerung der Linie 600 bis nach Grünberg ins Stadtzentrum und bis an den Bahnhof vorgeschlagen. Direkte Fahrtfolgen der Busse der Linie 600 und 700 sind zu vermeiden, damit sie sich nicht "gegenseitig Fahrgäste wegnehmen".	P	Die bisherige Linie 600 wird zum Fahrplanjahr 2014 im Rahmen eines Neukonzepts umgestaltet.		
46	Für Fahrgäste aus Oppenrod, Burkhardsfelden, Hattenrod und Harbach sollte in Ettingshausen ein attraktiver Umstieg von der Linie 600 in die Linie 700 und umgekehrt ermöglicht werden.	P	Der Bereich wird durch ein Neukonzept zum Fahrplanjahr 2014 eine optimierte Bedienung erfahren.		
55	Das Studentenwohnheim "Unterhof" wird von der Linie 10, die einerseits unter der Woche oft überfüllt ist und am Wochenende gar nicht fährt, aktuell nur mangelhaft angebunden. Die Studierenden sind samstags auf die nur alle 2 Stunden fahrende Linie 379 (sonntags sogar nur alle 4 Stunden) angewiesen. eine Fahrt mit der Linie 379, die vorher noch Linden bedient, ist für Fahrgäste mit Fahrtwunsch Innenstadt unzumutbar.	P			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
73	Zur Steigerung der Fahrgastzahlen sollte die Haltestelle "Straßenmeisterei" in der Frankfurter Straße an den Bahnhofpunkt Friedberg-Süd verlegt werden. Dadurch könnte eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen den anfahrenden Buslinien und der Bahnlinie RMV 16 geschaffen werden.	P			
75	Es wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Homburger Straße in Höhe Fritz-Bebber-Weg (Sackgasse) zur Erschließung dieses Siedlungsbereichs und als Umsteigebeziehung zwischen den beiden Linien angeregt. Die Siedlungsfläche hat sich erweitert, daher muss dies auch im ÖPNV seine Berücksichtigung finden.	P			
77	PRO BAHN tritt seit Stilllegung des Abschnitts Södel - Hungen für die Reaktivierung der Horloffthalbahn ein. In der aktuellen Situation muss jedoch zunächst für den Busverkehr alleine eine Lösung gefunden werden. Nicht alle Busse, welche Södel anfahren (auch aus Richtung Hungen) fahren auch zum Bahnhofpunkt.	P			ja
83	In Nidda ist am Kreisel "Hohensteiner Straße" eine neue Haltestelle einzurichten, um die dort bestehenden Wohngebiete besser an den ÖPNV anzubinden.	P			
84	In Nidda ist an der "Kreuzung Hohensteiner Straße/Elbestraße" eine neue Haltestelle einzurichten. Sie dient der besseren Erschließung der nahegelegenen Wohngebiete.	P			
87	Für die Linien sollte im Außenbereich in Nähe der "Stumpen Kirche" eine Haltestelle mit Umsteigebeziehungen eingerichtet werden.	P			
94	Lücken zwischen benachbarten Linien sollen geschlossen werden (Beispiel: zwischen dem Endpunkt der Linie 393 in Unter-Wegfurth und der nächstgelegenen Haltestelle der Linie 390 in Niederjossa besteht eine Lücke von 2 km).	P			ja
98	In einem zweiten Schritt sollte während der Planungsperiode 2013-2017 ein weiteres tägliches Zugpaar zwischen Alsfeld und Fulda nach derzeitigem Betriebsende eingelegt sowie das AST-Fahrtenpaar (siehe Punkt 97) verlegt werden.	P			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
115	Das Stadtbussystem in Lauterbach leidet unter den folgenden konzeptionellen Problemen: - unübersichtliches Angebot - unübersichtliche Darstellung in Fahrplantabellen, Netzkarten und an den Haltestellen - unübersichtliche Haltestellensituation am Nordbahnhof - große Umwege - fehlende Anbindung an Nachbarorte - unzureichende bzw.- unübersichtliche Abstimmung auf die Züge am Nordbahnhof - unbegründete Bedienungsverbote	P	Den Ausführungen zum Stadtbussystem Lauterbach kann nur bedingt zugestimmt werden. Eine Neuplanung des Linienbündels Lauterbach ist in Arbeit.		
117	Die im Prinzip halbstündlich, aber mit Schaukeltakt bediente Linie VB-20 kann nur einen Teil der innerörtlichen Relationen bedienen. Umsteigeverbindungen sind zeitraubend und aus den gedruckten und ausgehängten Fahrplanunterlagen nur unzureichend erkennbar. Der BUND bittet zu prüfen, ob zweimal stündlich ein Korrespondenzhalt eingerichtet werden kann, an dem sich die Busse aller Linienäste mit gegenseitigen Anschluss treffen. Der BUND nennt 3 Optionen für eine solche Korrespondenzhaltestelle. Stets ist auf die Abstimmung auf die RB 35 zu achten. Am Nordbahnhof sind zumindest Verspätungen der Züge bis zu 5 Minuten in jedem Falle abzuwarten, in den Abendstunden auch länger. Am Stadtbus-Korrespondenzhalt sind Anschlüsse auch bei Verspätungen (mindestens 5 Minuten) sicherzustellen.	P			
119	Bei den Fahrten zum Krankenhaus ist die Haltestelle "An der Ritsch" künftig auch bei der Rückkehr vom Krankenhaus zu bedienen. Ein relevanter Fahrzeitverlust ist durch diese Verbesserung nicht zu erwarten.	P			
120	Das Krankenhaus sollte an allen Wochentagen grundsätzlich aufgrund des hohen Verkehrspotentials stündlich bedient werden, wobei der Anschluss auf/zu den Zügen der RB 35 gewährleistet werden sollte.	P			

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
121	An allen Haltestellen im Stadtgebiet sollen für die Stadtlinien künftig reine Linienfahrpläne sowie Stadtpläne mit übersichtlich eingezeichneten Linienverläufen ausgehängt werden. Stichstrecken, die nicht von allen Fahrten bedient werden, sind als solche kenntlich zu machen.	P	Die Fahrpläne unterliegen den Vorgaben des RMV.		
122	In den gedruckten Fahrplänen sind zukünftig Liniendiagramme abzubilden, bei unübersichtlichen Linien (z.B. VB-20 und VB-21) zusätzlich auch Übersichtskarten.	P	Die Fahrpläne unterliegen den Vorgaben des RMV.		
123	Es sollen verbesserte Anschlüsse von Maar zur RB 35 sowie nach Reuters und Wallenrod geschaffen werden.	P			
124	An Sonn- und Feiertagen soll eine zusätzliche Bedienungsfahrt ab Meiches (19:23Uhr) über Dirlammen, Frischborn, Allmenrod, Sickendorf, Heblos, Rimlos und Maar Kreuzweg angeboten werden, die um 19:58 Uhr am Nordbahnhof ankommt. Wichtig ist hierbei für Wochenendpendler sowie Tages- und Wochenendgäste der Anschluss auf die letzten Züge am Sonntagabend.	P	Das Fahrgastpotential reicht für eine solche Verbindung nicht aus.		
125	Die Fahrten an Schultagen zwischen Reuters und Angersbach über Wernges sowie zwischen Maar und Wernges sollen eine eigene Liniennummer (z.B. VB-22) erhalten. Dadurch wird die Übersichtlichkeit auf den Linienplänen verbessert.	P			
126	Die Fahrten des Schülerverkehrs sollen mit Ausnahme der Fahrt um 7:28 Uhr ab Heblos eine eigene Liniennummer (z.B. VB-25) erhalten. Dadurch wird die Übersichtlichkeit auf den Linienplänen und in diesem Fall auch auf der Fahrplantabelle massiv verbessert.	P			
128	Der BUND bittet, die Einrichtung einer stündlichen oder halbstündlichen Durchmesserlinie Frischborn-Blitzenrod-Eisenbacher Tor-Busbahnhof-Nordbahnhof-Rimlos-Maar zu prüfen, die am Nordbahnhof auf die Züge zur Minute 02 abgestimmt sein sollte.	P			
133	Personenbediente Verkaufsstellen für RMV-Fahrkarten und Fahrpläne sollte es mindestens in allen Städten des Kreisgebietes, ggf. in Kooperation mit Bürgerbüros oder Postagenturen (möglichst auch Verkauf von DB-Fahrkarten) geben.	P			

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
134	Errichtung von Abbringerfahrten von Bahnhöfen in Zielorte am Freitagabend für Wochenendpendler. Der BUND schlägt vor, am Freitagabend jeweils zu den Zugankünften gegen 20 Uhr von den Bahnhöfen des Kreises aus Verbindungen mit dem Bus oder ALT anzubieten. Es soll eine Bedienung aller Orte stattfinden, die mit einer Fahrzeit von bis zu etwa 30-45 Minuten vom Bahnhof aus mit Bus und ALT erreicht werden können.	P			
139	Wunsch nach Erfüllung des Vorhabens (Schreiben von ZOV vom 31.01.2008 bzgl. der Stellungnahme von Altenstadt zur Fortschreibung des NVP vom 21.08.2007) neben den Ortsteilen Lindheim, Höchst und Altenstadt, die durch die Aufnahme des Wochenendverkehrs auf der Niddertalbahn am Wochenende angedient werden auch für die anderen Ortsteile ein Angebot durch einen einzurichtenden AST-Verkehr umzusetzen.	P	-	Prüfauftrag	nein
140	Weiterhin wird die Verbesserung der Anschlussbedingungen in Stockheim von der Niddertalbahn an die Lahn-Kinzig-Bahn gefordert, um an Sonn- und Feiertagen die Erreichbarkeit des Mittelzentrums Büdingen für die Bevölkerung Altenstadts über den ÖPNV zu gewährleisten. Die im Schreiben von ZOV vom 31.01.2008 angekündigten AST-Angebote wurden bislang nicht umgesetzt.	P	-	Prüfauftrag	ja
157	Über die Beseitigung der aufgezeigten Mängel bei der ÖPNV-Bedienung der Straße Im Rosengarten und der Dortelweiler Straße in Gronau wird im Zuge der Überarbeitung der Vilbus-Linien befunden.	P			

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
171	Der Kreisausschuss begrüßt die positive Bewertung der vorgeschlagenen fünf neuen Umsteigehaltestellen im Abwägungsergebnis. Die Haltestellen sollten im Planentwurf aufgeführt und in ihrer Funktion beschrieben werden. Es handelt sich um folgende fünf Haltestellen: - Großen-Linden Frankfurter Straße: Umstieg von der Linie 35 auf die Linien 378 mit Ziel Gießen und 379 von dort zurück - Londorf Burggarten: Umstieg von der Linie 55 auf die Linie 520 mit dem Ziel Gießen und von dort auch zurück - Aulweg/Schiffenberger Weg: für die Verknüpfung zwischen Pohlheim und Linden - Waldweide/Frankfurter Straße: für den Umstieg zwischen Linden und den südlichen Stadtteilen von Gießen - Wiesecker Weg/Sudetenlandstraße: für eine Verknüpfung der Fahrten zwischen Lollar/Staufenberg und Buseck bzw. Rödgen	P			
182	Verweis auf den Kreistags-Beschluss vom 01.07.2013 zur Prüfung der Möglichkeit einer Einbindung privater Autofahrten in die Nahverkehrsplanung.	P	Derzeit läuft ein solches, mit Landesmitteln gefördertes Projekt im NVV. Der Aufwand für die Einführung eines solchen Systems (Dispositon, Marketing, Vertragswesen, Abrechnung u.a.) ist sehr hoch. Im Nahverkehrsplan wird der Vorschlag als prüfenswert aufgenommen.		
185	Zu der Eingabe zur 1. Anhörung bezgl. der einbrechenden Verkehre der Linie 419 (Ifd. Nr. 69) verweisen Sie auf ein "Neukonzept ab 2014". Zwischenzeitlich erfolgten mit der VGO weitere Abstimmungen. Zum Fahrplanwechsel erfolgt eine Umstellung der Linie 419 (bis auf ein schulrelevantes Fahrtenpaar) auf AST. Wir bitten die AST-Bedienungen im Landkreis Marburg-Biedenkopf gemäß der Linienkonzession der Linie 419 auf die Ortsteile Kirchvers, Altenvers und Reimershausen zu erweitern.	P	Die Ausgestaltung der ALT-Verkehre in diesem Bereich ist Thema von Gesprächen zwischen RNV und ZOV-Verkehr.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
199	Es fehlt eine Analyse zu Fahrradabstellanlagen an wichtigen Bushaltestellen - insbesondere an den regionalen Buslinien, aber auch in der Nähe von unzureichend fußläufig erschlossenen Siedlungsgebieten	P	Ein bedeutsamer Bedarf an solchen Anlagen wird derzeit nicht gesehen. Der Hinweis wird dennoch als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.		ja
200	Bei Neu- und Umbauten von Bushaltestellen sollten zumindest ein Mindestangebot an nicht überdachten Fahrradbügeln entstehen, sofern es Siedlungsgebiete gibt, die in der Nähe der Bushaltestelle liegen, aber nicht durch andere Bushaltestellen der Linie erschlossen werden.	P	Ein bedeutsamer Bedarf an solchen Anlagen wird derzeit nicht gesehen. Der Hinweis wird dennoch als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.		
226	Die Verknüpfung ÖPNV/SPNV (Umsteigezeiten am Bahnhof Bad Nauheim ist nicht optimal und sollte verbessert werden.	P			ja
229	In vielen Kommunen, u.a. auch in Bad Nauheim, wurden in den letzten Jahren Busbeschleunigungsmaßnahmen umgesetzt und dynamische Fahrgastinformationssysteme installiert. Die Aktivierung dieser Systeme erfolgt über Datenfunk aus den Bussen heraus. Im Hinblick auf einen flexiblen Einsatz der eingesetzten Busse sollte im Rahmen des Mindeststandards für Busse auch der Datenfunk festgesetzt werden. Die Stadt Bad Nauheim bittet, dies zu prüfen.	P			
273	Die für den Reisezeit- und Preisvergleich zwischen IV und ÖV angesetzte IV-Distanz Bad Vilbel – Frankfurt ist zu groß.	P	Es wurde im verwendeten Routenplaner die zeitlich günstigste Route ausgegeben. Die Distanz wird überprüft.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
274	Die bei der Festlegung der Verkehrsgebiets-Kategorien erfolgte unterschiedliche Einstufung der Kernstadt Bad Vilbel und der Stadtteile erscheint nicht sinnvoll. Zudem müssen die für die Stadt Bad Vilbel zur Anwendung kommenden Kategorien die Nähe zu Frankfurt am Main widerspiegeln.	P	Die Einstufung wurde in Anlehnung an die Vorgaben der Landes- und Regionalplanung vorgenommen. Anhand der Verkehrsgebiets-Kategorien erfolgt die Festlegung der Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge. Ein entsprechend der Nachfrage sowie der Lage zum Ballungsraum deutlich höheres Angebot widerspricht damit nicht den Mindeststandards. Vor der endgültigen Festlegung der Verkehrsgebiets-Kategorien wird die besondere Situation Bad Vلبels einer Einzelpfűfung unterzogen.		
203	In der Tabelle zur Veränderung des Angebots der Linie 33 von 1994 bis 2013 ist eine falsche Summe gebildet worden (siehe SPNV-Text).	P	Angaben werden geprüft und ggf. korrigiert.		
206	In Bezug auf die Tabelle "Maßnahmen Erschließungslücken" gibt es folgende Anmerkungen: - Wie definiert sich der Begriff "relevante Erschließungslücke"? Nach welchen Kriterien wurde dies ermittelt? Liegen hier Einwohnerzahlen, Beschäftigte etc. zugrunde? - Wer/was bestimmt das Potential? - Die Bedienungshäufigkeit wurde nicht geprüft	P	Die Hinweise werden beim neuen Nahverkehrsplan berücksichtigt. Die Bedienungshäufigkeit wird unabhängig von der einzelnen Haltestelle geprüft.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
209	In Bezug auf die Tabellen "Vergleich Fahrplan/Mindestangebot" gibt es folgende Anmerkungen: - Beziehen sich die Angaben auf Fahrten von Mo-Fr, die ganzjährig verkehren? Wie wird bei Fahrten "nur an Schultagen" verfahren? - Bei der Verbindung Großen-Buseck nach Gießen wird die Linie 110 nicht berücksichtigt - Die Angaben bzgl. der Anzahl an Fahrten bei der Übersicht zu Linden erscheinen zu hoch. - Als Zielhaltestelle für die Verbindung Großen-Linden Bergstraße nach Gießen soll die "Mühlstraße" verwendet werden.	P	Die Vorschläge und Hinweise werden geprüft und ggf. korrigiert.		
275	Wunsch nach der Einbindung der Schülerbeförderung von Oppelshausen zu den Altenstädter Schulen in den ÖPNV. Die Anzahl der Schüler steigt in den kommenden Jahren.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
276	Wunsch nach einer Verbesserung der Beförderung nach Hammersbach, da die Limesschule mittlerweile über eine gymnasiale Oberstufe verfügt.	(P)	Schülerbeförderung liegt in der Zuständigkeit des Schulträgers. Die schriftliche Zustimmung des Schulträgers Wetteraukreis ist notwendig, um eine entsprechende Prüfung vorzunehmen.	-	nein
95	Mit den Ausbaumaßnahmen und dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde das Angebot der Vogelsbergbahn in der Gesamtschau spürbar verbessert. Dennoch gab es auch punktuelle Verschlechterungen und es wurden wesentliche Grundprobleme nicht beseitigt. Kurzfristiges Verbesserungspotential sieht der BUND bei einigen Aspekten (siehe Punkte 96-103):	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		
99	Verlegung der Abfahrten der Abendzüge ab Fulda, die in Alsfeld enden (Details siehe Stellungnahme).	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
100	Der Betrieb sollte an Sonn- und Feiertagen in beiden Richtungen durchgängig eine Stunde früher beginnen, um den Ansprüchen des (Tages-) Tourismus zu entsprechen. Wegen der Bedeutung des Fahrradtourismus wäre für diese Verbindung eine Bedienung mit Bus oder ALT zumindest in der Zeit von Mitte März bis Ende Oktober kein akzeptabler Ersatz.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
101	Änderung der Fahrzeiten zwischen Alsfeld und Fulda (Verschiebung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Fulda um jeweils 5 bis 10 Minuten), um die Anschlüsse in Fulda zu verbessern sowie damit verbunden die Verlegung der Zugkreuzung nach Wallenrod.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
107	Kreisgrenzen überschreitender Verkehr findet mangels Alternativen derzeit vorwiegend mit dem Auto statt. Sofern regionale Buslinien mit hoher Bedienungsqualität (wieder) geschaffen würden, könnte jedoch ein signifikanter Teil dieses Verkehrs auf Bus und Bahn verlagert werden. Der BUND nennt Kriterien für eine hochwertige Verkehrsbedienung (z.B. eine verlässliche Bedienung mindestens im Zweistundentakt von 6-22Uhr). Der BUND schlägt vor, schrittweise vorzugehen und zunächst bestehende Linien auszubauen und miteinander zu verknüpfen (siehe Punkte 108 bis 112).	Z	Der Nachweis, dass durch die Einführung von Schnellbuslinien ein "signifikanter Teil" des MIV auf den ÖPNV verlagert werden kann, liegt nicht vor. Grundsätzlich wird der Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum - unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit - begrüßt.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
108	Die beabsichtigte Rückstufung der Linien 391 und 393 von Verbundlinien zu lokalen Buslinien durch RMV, mit dem Ziel sich aus der Finanzierung zurückzuziehen, ist kurzfristig und wegen der überörtlichen Bedeutung nicht gerechtfertigt. Der Fehler liegt daran, dass bislang keine ausreichenden Anstrengungen unternommen wurden, diese Linie ihrem verkehrlichen Potential entsprechend auszubauen. Der BUND fordert hingegen, die Linien 391 (Lauterbach-Gedern), 393 (Lauterbach-Schlitz und 395 (Alsfeld-Breitenbach/Herzberg) als Regionallinien nicht nur beizubehalten, sondern mit benachbarten Linien zu verknüpfen und die Bedienung zu systematisieren: - 390 (neu): Marburg-Lahnberge-Kirchhain-Alsfeld-Grebenau-Breitenbach-Niederjossa-Niederaula-Bad Hersfeld - 391 (neu): Gedern-Grebenhain-Herbstein-Lauterbach-Schlitz-Niederjossa-Niederaula(-Bad Hersfeld/Kirchheim)	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja
109	Es fehlt in Mittelhessen leider weitgehend an hochwertigen Ost-West-Verbindungen im ÖPNV bzw. SPNV. Die Vogelsbergbahn kann nur einen Teil der relevanten regionalen Relationen abdecken. Der BUND zählt einige Mängel auf, die durch eine Verknüpfung und Erweiterung der bestehenden Linien 390, 395 und VB-13 zu einer durchgehenden Buslinie Bad Hersfeld-Niederaula-Niederjossa-Grebenau-Alsfeld-Kirtorf-Kirchhain/Amöneburg-Marburg (Lahnberge)-Marburg (Zentrum/Hbf/Südbf) gelöst werden können. Zudem werden Prioritäten, die bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt werden sollen, genannt (z.B. Optimierter Anschluss mit den Zügen der RB 35 in Alsfeld).	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
110	Durchbindung Lauterbach-Herbstein-Grebenhain-Gedern-Stockheim: Der südliche Teil des Vogelsbergkreises ist bereits Einzugsgebiet für PendlerInnen in das Rhein-Main-Gebiet, insbesondere zu Arbeitsplätzen in den südlichen Stadtteilen und Vororten Frankfurts. Außerdem sind Wetterau, Frankfurt und der Taunus interessante Ausflugsziele für Einwohner und Urlauber im südlichen Vogelsbergkreis. Das Fahrtenangebot der Bahnlinie Glauburg-Stockheim über Bad Vilbel nach Frankfurt wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert. Die ÖPNV-Nutzung wird aber nach wie vor durch den Umsteigezwang in Gedern, einen unsystematischen Fahrplan auf den bestehenden Linien 391 und FB-22 sowie den viel zu frühen Betriebsschluss der Buslinie 391 behindert. Durch die somit fehlende, zeitlich adäquate Rückfahrmöglichkeit wird Berufs- und Ausbildungspendlern Richtung Frankfurt/Wetterau, aber auch Tagesausflüglern aus dem VB-Gebiet die Möglichkeit genommen, den ÖPNV zu benutzen. Der BUND stellt weitere detaillierte Forderungen, wie z.B. Beibehaltung als Verbundbus, zu der Linie (siehe Stellungnahme). Siehe auch Punkt 112.	Z	Bestandteil des RNVP		ja
111	Durchbindung Lauterbach-Schlitz-Niederaula-Bad Hersfeld: Aus dem nördlichen Kreisgebiet gibt es bisher keine akzeptablen Verbindungen in den Kreis Hersfeld-Rotenburg, obwohl in den Bereichen Bad Hersfeld, Niederaula und Kirchheim zahlreiche Arbeitsplätze vorhanden sind. Die Stellungnahme liefert weitere Details zur Verbesserung des Angebots auf der Linie. Siehe auch Punkt 112.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
112	Durchbindung Stockheim-Gedern-Lauterbach-Schlitz-Niederjossa(-Niederaula-Bad Hersfeld): Gut ausgebaute Durchmesserlinien sind ein Aushängeschild des ÖPNV. Sie erleichtern die Nutzung sowohl durch den Wegfall der physischen Anstrengungen beim Umsteigen als auch bei der Orientierung über Fahrpläne, Anschlüsse und Anschlusssicherheit. In der Relation zwischen Wetterau bzw. südlichem Rhein-Main-Gebiet, dem Vogelsberg und der Region Bad Hersfeld sehen wir relevantes Verkehrspotential im überörtlichen Verkehr. Der BUND schlägt deshalb vor, die Linien FB-22, 391 und 393 zu einer durchgehenden Linie Glauburg-Stockheim - Gedern - Grebenhain - Herbstein - Lauterbach - Landenhausen - Bad Salzschlirf - Schlitz - Niederjossa - Niederaula (-Bad Hersfeld) zu verknüpfen. Der BUND nennt noch weitere Details zur Fahrplangestaltung (z.B. Abstimmung der Anschlüsse mit der RB35 in Lauterbach in allen Richtungen). Siehe auch Punkt 110 und 111.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja
113	Verbindung von Burg-Gemünden oder Ehringshausen über Homberg(Ohm) nach Marburg, da auch für den Bereich Gemünden / Homberg Bedarf einer hochwertigen Direktverbindung nach Marburg für Studierende, Pendler und Besucher gesehen wird. Gestaltungsvorschläge: - ggf. Verknüpfung mit bestehenden Linien im Kreis Marburg-Biedenkopf - Abgestimmt auf Anschlüsse mit der RB 35 aus/in Richtung Mücke-Grünberg - direkte Anbindung an das Zentrum von Marburg und die südlichen Stadtteile, aber abgestimmte Umsteigeverbindungen auf die Lahnberge	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
114	Verbesserung der Verbindung Alsfeld-Neukirchen-Schwalmstadt (Bf Treysa), da der Schüler- und Berufsverkehr zwischen Wohnorten im Schwalm-Eder-Kreis und Schulen bzw. Arbeitsplätzen in Alfeld verbesserungswürdig ist. Zusätzlich ist eine verbesserte Anbindung an die Main-Weser-Bahn in Treysa wünschenswert.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
129	Der derzeitige Fahrpreis von 1,80 € für innerörtliche Fahrten wird von vielen potentiellen Nutzern als zu hoch im Vergleich zu den relativ kurzen Wegen empfunden. Der BUND schlägt daher einen ermäßigten Kurzstreckentarif (z.B. 1,00 € für 5 Haltestellen im Stadtgebiet) vor.	Z	Im RMV wird derzeit an einem neuen Tarifkonzept gearbeitet.		ja
130	Bei allen Regionalbussen, die in Alsfeld beginnen oder enden, sollte nach Möglichkeit nicht nur der Bahnhof, sondern eines der Stadtteile angebunden werden, so dass eine direkte Anbindung einzelner Stadtteile an die Regionalbusse sichergestellt ist.	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
141	Die Anschlussbedingungen in Nidderau von der Niddertalbahn an die Strecke Hanau - Friedberg sind verbesserungswürdig.	Z	-	Zustimmung	ja
143	Die Schulkinder des Ortsteils Oberau sollen auch in den Genuss der Buskostenübernahme durch den Wetteraukreis kommen.	Z	Keine Zuständigkeit des ZOV.	-	nein
92	Es sollte nicht nur die Anbindung der Orte des Kreises an die Stationen der Vogelsbergbahn verbessert werden, sondern auch Direktverbindungen zu anderen Bahnlinien geschaffen werden. Der BUND denkt insbesondere an folgende Relationen: - Alsfeld - Kirchhain (ggf. Stadtallendorf oder Treysa) - Alsfeld - Bad Hersfeld (über Niederaula) - Schlitz - Bad Hersfeld (über Niederaula) - Herbstein - Grebenhain - Glauburg (Bf. Glauburg-Stockheim) über Gedern - Grebenhain - Wächtersbach Solche Verbindungen werden keinesfalls als Konkurrenz zur Vogelsbergbahn gesehen, sondern vielmehr wird eine Stärkung dieser Linie erwartet, da die Qualität und Inanspruchnahme des ÖPNV/SPNV-Angebots insgesamt verbessert werden.	Z	Die Forderungen betreffen Inhalte des RNVP.		ja
174	Es wird eine Anbindung der Kreisverwaltung am Riversplatz an die Stadtbuslinie 2 durch Andienung einer Haltestelle unmittelbar an der Straße An der Automeile oder auf dem Riversplatz gefordert.	Z	Die Zuständigkeit für den Stadtverkehr liegt bei der Stadt Gießen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
177	Eine Ausweitung des abendlichen Fahrtenangebotes auf der Schiene bis 23:30 Uhr auf den Strecken bis Mücke, Hungen und Weilburg wird begrüßt. Ergänzend dazu bedarf es allerdings auch einer Ausweitung der Bedienungsintervalle auf die Regionalbuslinien, damit auch Orte im Umland von Gießen, die Stadt Laubach oder das Lumdatal davon profitieren können.	Z			ja
179	Die Forderung nach Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Direktverbindungen nach Frankfurt für die Bahnstationen nördlich des Gießener Hauptbahnhofs wird vom Kreisausschuss begrüßt. Allerdings bedarf es dazu einer quantitativen Einstufung von "ausreichend".	Z	Eine Definition der ausreichenden Verkehrsbedienug von Schienenverkehren gehört in den Regionalen Nahverkehrsplan.		ja
193	In den bisherigen Dokumenten zum NVP ist nicht zu erkennen, an welchen Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen Fahrradabstellanlagen im Zuge des NVP geschaffen werden sollen.	Z	Zuständigkeit des RNVP		ja
194	Bei allen Bahnsteigerneuerungen ist stets das Angebot an Fahrradabstellanlagen zu erheben und überdachte, rahmenfeste Fahrradabstellanlagen einzuplanen und aufzustellen, sofern quantitativ und qualitativ nicht ausreichend vorhanden. Anzumietende Fahrradboxen sind an jedem Bahnhof vorzusehen.	Z	Zuständigkeit des RNVP		ja
195	Die in der Bike+Ride-Karte dargestellte Anzahl der angeblich vorhandenen Fahrradabstellplätze entspricht nicht der Realität. An vielen Standorten gibt es keine Fahrradständer mit einer rahmenfesten Anschlussmöglichkeit. Zudem ist der Karte nicht zu entnehmen, inwiefern das Ziel des alten NVP, an allen Bahnhaltepunkten überdachte Abstellanlagen zu schaffen, erreicht wurde. Ein Teil der Bahnhöfe (z. B. Oswaldsgarten) weist keine überdachten Abstellanlagen auf.	Z	Bestandteil des RNVP. Vorgaben im lokalen Nahverkehrsplan stellen lediglich Zielvorgaben dar.		ja
196	Es fehlt eine Untersuchung, ob die vorhandenen Fahrradabstellanlagen die aktuelle Nachfrage decken.	Z	Zuständigkeit des RNVP		ja
197	Für die Lahn-Kinzig-Bahn gibt es ein B+R-Konzept, welches sich in der Umsetzung befindet, aber nicht im NVP berücksichtigt/erwähnt wird.	Z	Zuständigkeit des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
198	Der NVP sollte Vorgaben für konkrete Modelle von Abstellanlagen in Abstimmung mit dem ADFC entwickeln, um Fehlplanungen wie z.B. in Bad Nauheim am Gleis 1 und Herborn in Zukunft zu verhindern. Dort kippen die Fahrräder vom Bügel weg.	Z	Zuständigkeit des RNVP		ja
201	Die Tabelle zur Veränderung des Angebots der Linie 30 von 1994 bis 2013 verfälscht den realen Sachverhalt, da die damaligen IR nicht mitgerechnet wurden, obwohl sie zum Regelangebot gehörten, da diese auf der Relation Gießen-Frankfurt zum normalen Fahrpreis nutzbar waren (siehe SPNV-Text).	Z			
202	Die Nutzungsmöglichkeiten mit RMV-Fahrkarten sollte verbessert werden (auch Einzelfahrkarten)	Z			ja
204	Die Anlage "Basisdaten" zum SPNV-Text sollte bzgl. der Bahnsteighöhen überprüft werden. Stichproben der Gießener Bahnhöfe ergaben erhebliche Abweichungen zu den Bahnsteiginformationen von DB Station&Service (http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht/).	Z			ja
205	In Bezug auf die Anlage "Maßnahmen" zum SPNV-Text gibt es folgende Anmerkungen: - Die Maßnahmen zum Gießener Bahnhofsvorplatz soll mit aufgenommen werden (wurde z.B. bei Friedberg gemacht) - Die Bahnsteighöhe Licher Straße soll geprüft werden	Z	Maßnahmen, deren Umsetzung vor Gültigkeit des Nahverkehrsplans abgeschlossen sind, werden nicht ausführlich im Nahverkehrsplan behandelt.		ja
220	Anmerkung zum Text "Sonstige Maßnahmen": Wieso werden beim Thema Anlagen zur Dynamische Fahrgastinformation nur Bus-Schiene-Verknüpfungspunkte genannt? Wichtige Standorte wären beispielsweise auch Gießen Marktplatz und Berliner Platz als wichtige Verknüpfungspunkte Bus - Bus.	Z	Zuständig ist die Stadt Gießen.		
221	Anmerkung zum Text "Sonstige Maßnahmen": Beim Abschnitt zum Thema Tarifstrukturereform fehlt eine Aussage zum Stadttarif Gießen.	Z	Aussage gehört nicht in den ZOV-Nahverkehrsplan sondern in den Nahverkehrsplan der Stadt Gießen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
225	Die Reduzierung der Zughalte in der Stadt sind kontraproduktiv und steigern nicht die Qualität der Erreichbarkeit. Ein Zughalt (Rütteltakt) in zwei Stunden kann keineswegs als nutzbares, adäquates Angebot gewertet werden. Die Stadt erwartet, dass das vor dem Fahrplanwechsel 2009/2010 vorhandene Angebot an Zughalten und festem Takt - evtl. unter Berücksichtigung von IC-Halten - wieder eingerichtet wird. Die Öffnung der Intercityverbindungen für den Nahverkehr/Anerkennung der RMV-Fahrkarten, ist zu gewährleisten.	Z			ja
231	Bei Linie 10 sind derzeit Überlastungssituationen und zu lange Fahrzeiten zu konstatieren. Für die Studenten wäre ein Shuttlebus zwischen Bahnhof und Rathenaustraße eine bessere Lösung.	Z	Die Planungen für die städtischen Linien werden im Zuge der weiteren Arbeiten am NVP für die Stadt Gießen präzisiert. Vertreter aus dem universitären Bereich werden in den Planungsprozess eingebunden.		
232	Linie 2 bindet derzeit den Bereich Landratsamt/Rivers nicht an. Frage, ob in diesem Bereich Änderungen geplant sind.	Z	Für die Anbindung dieses Bereiches wurde bereits ein Linientaxi eingerichtet. Es bestehen zahlreiche Fahrtoptionen, die jedoch nur schwach in Anspruch genommen werden.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
234	Es ist festzustellen, dass eine „Leerstelle“ zwischen dem Angebot der Vogelsbergbahn und den Angeboten im kommunalen Bereich besteht. Hier fehlen attraktive regionale Verbindungen im Busbereich. Als Beispiel lässt sich die Relation Alsfeld-Marburg ansprechen, für die eine attraktive Busverbindung mit Verknüpfung zur Vogelsbergbahn und einer Andienung der Lahnberge in Marburg fehlt. Bei Line 393 nach Unterwegfurth fehlt der Lückenschluss nach Niederjossa (- Bad Hersfeld), der den Fahrgästen zusätzliche Optionen eröffnen würde.	Z	Verweis auf die Planungen des RMV zur Entwicklung des regionalen Busverkehrs. Von ZOV-Verkehr wird in diesem Zusammenhang kritisch gesehen, dass größere Teilräume künftig nicht mehr durch regionale Buslinien erschlossen werden sollen. Eine attraktive Verbindung Alsfeld – Stadtallendorf wird im Entwurf des regionalen NVP des RMV vorgesehen, wobei hier eine direkte Verbindung nach Marburg zu präferieren wäre.		ja
236	Es sind Verbesserungen im Spätverkehr zwischen Alsfeld und Fulda zu fordern, die über Spätzüge auf der Vogelsbergbahn oder auch über flexible Angebote erreicht werden könnten.	Z	Angesichts der zu erwartenden Fahrgastnachfrage wäre die Einrichtung eines zusätzlichen Zugpaares auf der Vogelsbergbahn wirtschaftlich schwer zu realisieren. Die Forderung wird an den RMV weitergeleitet.		ja
243	Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird auch vom Fahrgastbeirat gefordert. Hier müssten insbesondere die unbeschränkten Bahnübergänge geschlossen werden, um eine höhere Geschwindigkeit realisieren zu können.	Z	Die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Horloffthalbahn hat der ZOV in seiner Stellungnahme zum RNVP des RMV moniert.		ja
244	Bei den Fahrten der Horloffthalbahn nach Frankfurt fehlt gegen 9:00 Uhr die Durchbindung nach Frankfurt, bei der Rückfahrt sind die Zeitlagen besser aufeinander abzustimmen.	Z	Die Anregungen werden aufgenommen und im NVP entsprechend dokumentiert.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
246	Konkret zu fordern ist aus Sicht des Fahrgastbeirates eine Verschiebung der Zeitlage der RE-Züge in Friedberg, um hier die Anschlusssituation zu verbessern. Mit Blick auf die Main-Weser-Bahn muss über die entsprechenden politischen Kanäle auch die Auseinandersetzung mit dem Fernverkehr gesucht werden, um die für die Region bedeutsamen Anschlüsse optimieren zu können.	Z	Die Anregungen werden aufgenommen und im NVP entsprechend dokumentiert.		ja
253	Durch die Einführung des E-Ticket hat sich die für die Prüfung der Fahrkarten durch das Personal erforderliche Zeit verlängert.	Z	Das E-Ticket soll gemäß den Planungen des Verbundes in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden. Seinen vollen Nutzen entfaltet das System erst, wenn in einer höheren Entwicklungsstufe die kontaktlose Erfassung beim Ein- und Ausstieg realisiert werden kann.		ja
256	Auch wird eine Verbesserung der Verbindung in Richtung Nordhessen angeregt.	Z			ja
257	Ein weiterer Punkt ist die Preisgestaltung. Die z.T. für Fahrten über vergleichbare Distanzen bestehenden Preisunterschiede sind für den Kunden nicht nachvollziehbar.	Z	Die Anregungen werden aufgenommen, kreis- und verbundgebietsübergreifende Relationen finden Beachtung. Mit der auf Ebene des Verbundes geplanten Tarifstrukturreform soll ein gerechteres, besser nachvollziehbares Tarifsysteem eingeführt werden.		ja
260	Der Ausbau der S6 wird begrüßt. Es wird eine häufigere Durchbindung der Horloffthalbahn nach Frankfurt am Main angeregt.	Z			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
277	Es wird eine Verbesserung der kreisgebietsübergreifenden Verbindungen angeregt. So fehlt z.B. aus Eckartshausen eine Anbindung an den Bereich Hammersbach - Hanau (bzw. ist nur mit Umstieg gegeben).	Z	Die Anregung wird aufgenommen. ZOV-Verkehr steht für Gespräche in den Fällen, in denen operative Fragestellungen nicht ad hoc geklärt werden können, gerne zur Verfügung.		ja
284	Die Anregung zur 1. Anhörungsrunde, die Anbindung der gesamten Region an die Stadt Frankfurt am Main zu verbessern, wird nochmals bekräftigt. In diesem Kontext wäre auch eine Beschleunigung der Horloffthalbahn wünschenswert.	Z	Die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Horloffthalbahn hat der ZOV in seiner Stellungnahme zum RNVP des RMV moniert.		ja
289	Verbesserungen auf der Horloffthalbahn wären auch aus Sicht der Stadt Reichelsheim zu begrüßen.	Z	Die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Horloffthalbahn hat der ZOV in seiner Stellungnahme zum RNVP des RMV moniert.		ja
15	Auf die West-Ost-Verbindung im nördlichen Bereich von Frankfurt muss ein besonderes Augenmerk gerichtet werden.	Z	Planungsraum liegt außerhalb des ZOV-Verbandsgebietes.		ja
34	Die Nummerierung der Fahrten auf der Strecke Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar ist dergestalt neu zu ordnen, dass die Kurzfahrten zwischen Gießen und Heuchelheim/Kinzenbach wieder eine eigenständige Liniennummer (Linie 4 oder 23) erhalten. Viele Fahrgäste steigen in Gießen oft in den falschen Bus ein.	Z	Zuständigkeit Stadt Gießen		
35	Aufgrund des Wegfalls der Linie 11 muss zumindest für den Stadtteil Lützellinden eine Ersatzlösung geschaffen werden, da hier eine historisch gewachsene Verflechtung mit der Stadt Wetzlar besteht. Hierzu kann die Linie 310 (Betreiber VLDW) dienen.	Z	Zuständigkeit Stadt Gießen		
36	In Bezug auf den Rendezvouspunkt Rechtenbach ist eine Verknüpfung der Linien 310 und 312 zu fordern, damit eine weitere durchgängige Verbindung zwischen Gießen und Wetzlar entsteht.	Z	Zuständigkeit VLDW		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
37	Die Vergabezeiträume der Linien, welche zwischen Gießen und Wetzlar verkehren, sind zu harmonisieren. Dann ist ein Gesamtkonzept für die Verknüpfung der Liniennetze Gießen - Wetzlar zu entwickeln, um zwischenzeitliche Veränderungen in den Fahrgastströmen aufzufangen und auch auf Pendlerbewegungen zu reagieren.	Z	Zuständigkeit Stadt Gießen		
39	Auf eine direkt Verbindung von Lützellinden nach Wetzlar kann nicht verzichtet werden.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
41	Es ist zu prüfen, inwieweit auch die Fahrten der Linie 311 über Rechtenbach hinaus bis Wetzlar durchgebunden werden können. Somit würde auf der Achse Rechtenbach - Wetzlar zwei Linien fahren, die eine von Gießen und Lützellinden kommend, die andere von Butzbach und Niederkleen kommend. Durch Attraktivitätssteigerung ist mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen.	Z	Zuständigkeit VLDW		
49	Studierende, die nicht in Gießen wohnen, schaffen es oft nicht rechtzeitig zur Uni, da die Busse insbesondere zu den Stoßzeiten morgens in Richtung Uni (8, 10 und 12 Uhr) und am Nachmittag in Richtung Bahnhof (14, 16 und 18 Uhr) stets überfüllt sind. Hinzu kommt, dass die derzeitige Linie 10 nicht direkt zu den Naturwissenschaften und den Philosophika I und II fährt, sondern einen "Schlenker" macht, wo manchmal gar nicht mehr weitere Personen an den Haltestellen aufgenommen werden können. Daher schlägt die AStA die Einführung einer Linie 10b vor, die direkt vom Bahnhof zu den Naturwissenschaften oder zu den Philosophika I und II fährt (Haltestellen wären Bahnhof, Naturwissenschaften und Rathenaustraße). Dadurch wird die eigentliche Linie 10 entlastet und kann wieder Fahrgäste aufnehmen, die nicht gleich am Bahnhof einsteigen.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
50	Wie bei Linie 10 sind viele Busse zu den Stoßzeiten überfüllt. Eine Lösung kann die verdichtete Taktung der Linie 801 und 802 sein, so dass diese nicht mehr halbstündlich sondern viertelstündlich fahren.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
51	Es wird eine zehnminütige Taktung der Linie 5 vorgeschlagen, um auch auf dieser Linie, die die einzige Verbindung zwischen Wieseck und der Kernstadt darstellt, für Entlastung zu sorgen.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
52	Eine Entlastung der Linien könnte durch den konsequenten Einsatz von Gelenkbussen eintreten. Außerdem ist eine Verstärkung durch Einsatzbusse in den Vorlesungszeiten zu prüfen, um die Studenten am Ende eines Seminars bei den Naturwissenschaften aufnehmen zu können.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
53	Der Abend- und Wochenendverkehr zu den Philosophika I und II muss verbessert werden, damit die Studenten auch nach 20 Uhr oder am Wochenende beispielsweise die Universitätsbibliothek erreichen können. Hier sei insbesondere auf die Vorgaben zum Grundangebot hingewiesen, denen am Wochenende nicht nachgekommen wird.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
54	Der Wochenendfahrplan sollte am Samstag erst nach 18 Uhr beginnen, um den längeren Ladenöffnungszeiten entgegen zu kommen. Des Weiteren wird von vielen Studenten bemängelt, dass die Busse am Sonntagabend nicht nach den Zügen getaktet sind. Dies ist insbesondere für die vielen Wochenendheimfahrer problematisch.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
58	Der Umstieg von den Linien 801, 802, 2 und 10 in die Regionalexpresse Richtung Marburg/Treysa am Gießener Bahnhof und Gießen Oswaldsgarten ist zu knapp bemessen. Eine Verschiebung der Abfahrtszeiten um 3 Minuten würde genügen, um hier eine Verbesserung herbeizuführen.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
60	Eine zu starke Zentralisierung auf den Berliner Platz wirkt sich nachteilig auf die Fahrzeit aus. So müssen Sportstudenten (Haltestelle Volkshalle) von der Rathenaustraße zuerst zum Berliner Platz fahren, um von der Linie 801/802 in die Linie 1 umzusteigen. Hierdurch wird eine Art "V" gefahren, obwohl beide Institute recht nah beieinander liegen.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
61	Einrichtung von Wartehäuschen an bisher nicht überdachten Haltestellen ist unbedingt erforderlich.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
62	Derzeit sind einige Stadtteile Gießens mangelhaft an das Stadtbusnetz angeschlossen. Beispielsweise werden die Neubaugebiete westlich der Marburger Straße nicht von den Linien 5 und 15 bedient.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
64	Da die Vorlesungen morgens um 8:00 Uhr beginnen und einige Veranstaltungen bis 20:00 Uhr gehen, kommen Studierende aus den Umlandgemeinden morgens nicht in die Universität und abends nicht mehr nach Hause. Zudem werden überfüllte Busse moniert. Die Situation betrifft u.a. Studierende aus dem Bereich Pohlheim, Gelnhausen, Staufenberg und Trohe. Zwar fahren in einigen Fällen noch Busse nach 20 Uhr, diese sind jedoch dadurch unattraktiv, dass die Studierenden von der Rathausstraße nur schlecht wegkommen: Die Busse sind überfüllt, verursachen eine Verspätung und der Anschlussbus kann nicht mehr erreicht werden.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen. Eine grundsätzliche Verbesserung der Situation könnte durch die Verlegung der Vorlesungszeiten erreicht werden. Was im ländlichen Raum durch die Schulzeitstaffelung (Abstimmen der Unterrichtszeiten mit den Fahrplänen) gelebte Praxis ist, sollte auch im universitären Bereich möglich sein.		
69	Wünschenswert ist eine bessere Einbindung des Gießener Stadtteils Petersweier in die Linienführung.	Z	Zuständigkeit der Stadt Gießen		
3	Die Schuleinzugsbereiche müssen neu definiert und den tatsächlichen Schülerströmungen angepasst werden. Schülerströme orientieren sich nicht mehr an behördlich festgelegten Schuleinzugsbereichen.	-	Schulpolitische Aussagen sind kein Bestandteil des NVP.		
4	Die Wünsche aus der ersten Stellungnahme für den Schulstandort Konradsdorf bleiben bestehen.	-	-		
5	Über eine mögliche Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Vogelsbergstraße war der Stadt bisher noch nichts bekannt. Es wird um detailliertere Informationen gebeten.	-	Vorschläge aus dem NVP bedürfen vor Umsetzung einer abgestimmten Prüfung. Konkrete Umsetzung gehört zum operativen Geschäft. NVP ist Rahmenplan.		
27	Die Idee des "Wetterauer Netzes" (die Kommunalisierung der regionalen Schienenstrecken im Wetteraukreis) wird begrüßt.	-			ja
28	Begrüßt wird auch die Prüfung der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf den Strecken der Linien 31 und 32.	-			ja
32	Es wird auf die Stellungnahme im Rahmen der 1. Anhörung, welche vom Regionalsprecher PRO BAHN Mittelhessen (Werner Filzinger) abgegeben wurde, verwiesen. Auf eine weitere Eingabe wird verzichtet.	-			

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
33	Die Bereitschaft, aus dem Nachbarlandkreis Lahn-Dill einen durchgängigen 30-Minuten-Takt einzuführen, besteht. Die Umsetzung scheiterte bislang nur daran, dass es sich bei Linie 24 um einen eigenwirtschaftlichen Verkehr handelt. Auf diese Umstände sollte im NVP hingewiesen werden.	-			
42	PRO BAHN ist bewusst, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen (Punkte 37-41) nur bedingt auf den NVP im Landkreis Gießen Einfluss haben und auch die aktuellen Betreiber berücksichtigt werden müssen. Diesen sowie auch den betroffenen Kommunen werden an anderer Stelle auch die Vorschläge unterbreitet.	-			
48	Sämtliche Vorschläge der AStA basieren auf der Auswertung der Umfrage unter den Studierenden.	-			
56	Vorhersehbare Ereignisse, wie Wartezeiten an Bahnübergängen, sollen in die Fahrpläne mit integriert werden.	-	Wartezeiten an Bahnübergängen sind in der Regel nicht vorhersehbar.		
57	Der Bahnübergang an der Frankfurter Straße ist zu überprüfen, da die Wartezeit zwischen der Schließung der Schranken und der tatsächlichen Zugdurchfahrt zu groß ist.	-	Schrankenschließzeiten sind seitens ZOV nicht zu beeinflussen.		
59	Die Linien sind generell besser an Umstiege und Bahnabfahrten anzupassen. Hierbei müssen auch Verspätungen der Busse eingerechnet werden.	-	Die Fahrplanerstellung kann eventuell eintretende Verspätungen anderer Linien in der Regel nicht berücksichtigen. Ziel ist die Erhöhung der Pünktlichkeit auf allen Linien.		
66	Insbesondere zu Stoßzeiten muss geprüft werden, ob der Einsatz von längeren Zügen sinnvoll ist. Als Beispiel wird der RE 30 auf der Strecke zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Kassel Hauptbahnhof genannt. Auch der Zug nach Großen-Buseck ist nach Möglichkeit zu verstärken.	-			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
67	Wunsch nach Verlegung der Haltestelle "Garbenteicher Straße" im Stadtteil Hausen an die Schulbushaltestelle "Zur Lutherlinde". Der Stadtteil Hausen hat sich in den vergangenen Jahren räumlich stark ausgedehnt. Die Bevölkerung der Neubaugebiete im nordöstlichen Teil könnte die Haltestelle "Zur Lutherlinde" schneller erreichen. Zumal die Errichtung eines neuen Zubringers von der Landesstraße 3129 nach Hausen in Kürze ansteht, mit der eine neue Verkehrsführung durch Hausen einhergehen wird, was ebenfalls für die Verlegung der Haltestelle spricht.	-	Konkrete Umsetzung gehört zum operativen Geschäft. NVP ist Rahmenplan. Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.		
72	Veränderungen auf der Achse Butzbach - Niederkleen - Dornholzhausen - Hüttenberg - Wetzlar Anregung deckt sich mit den Punkten 40-42	-	s.o.		
74	Da der Siedlungsbereich im Verlauf der Lokstedter Straße nur unzureichend durch Haltestellen an den ÖPNV angebunden ist, werden drei neue Haltestellen vorgeschlagen, durch die auch Umsteigemöglichkeiten zwischen den Linien hergestellt werden könnten: - Ockstädter Straße/Ecke Johann-Peter-Schäfer-Straße - Ockstädter Straße/Ecke Lindenstraße - Ockstädter Straße/Ecke Kaiserstraße Es ist zu prüfen, ob die bestehende Haltestelle in der Ockstädter Straße dann aufgegeben werden kann.	-	In den Bereichen Florstadt/Friedberg wird durch ein Neukonzept im Fahrplanjahr 2015 eine Optimierung des Buslinienverkehrs umgesetzt.		
90	Bei der bisherigen Ausarbeitung scheint die Analyse von Zielgruppen und Verlagerungspotentialen als unzureichend. Aus der Sicht des BUND liegt in der Verbindung der größeren Orte des Vogelsbergkreises untereinander sowie mit den größeren Orten der Nachbarkreise und der wichtigsten Bahnstationen ein sehr großes Potential für die Optimierung der Fahrpläne und die Verlagerung vom Auto auf den Umweltverbund. Die Zielgruppen für dieses Angebot sind Pendler, Wochenendpendler, Geschäftsreisende, Freizeitreisende im Alltag, auswärtige Besucher und Urlauber (Übernachtungsgäste) im Vogelsberg.	-			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
91	Um den Vogelsbergkreis als Wohnort attraktiv zu halten, müssen öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze mit dem ÖPNV gut erreichbar sein. Diese dürfen sich daher nicht nur auf die Hauptorte Alsfeld und Lauterbach konzentrieren. Der BUND schlägt die Definition von wichtigen Siedlungsbändern vor, die zugleich Hauptlinien eines hochwertigen Bus- bzw. Bahnangebotes sein sollten und ggf. auch in die Nachbarkreise reichen. In der Stellungnahme werden fünf Hauptlinien vorgeschlagen.	-	Siehe RNVP		ja
106	Ein Schnellbuskonzept des RMV wird grundsätzlich begrüßt. Den Vorschlag einer Linie zwischen Alsfeld und Stadtallendorf sieht der BUND als positives Signal. Leider wird diese offensive Bekenntnis konterkariert durch den Wunsch, überregional bedeutsame Linien im Vogelsbergkreis zu lokalen Linien zurückzustufen.	-			ja
116	Grundsätzlich hält der BUND im Stadtverkehr Buslinienfahrten für erheblich fahrgastfreundlicher als ALT-Fahrten.	-			
136	Nach Durchsicht der Downloadunterlagen wurde festgestellt, dass keines der in der 1. Stellungnahme vorgebrachten Anliegen berücksichtigt wurde. Dies ist unverständlich. Die Gemeinde trägt daher die Wünsche und Anregungen erneut in der Stellungnahme zur 2. Anhörung vor.	-			
159	Der erste Teil der Stellungnahme orientiert sich an der Gliederung der Stellungnahme vom 31.01.2013 (1. Anhörung)	-			
163	Eine Ausdünnung am Wochenende um bis zu drei Fahrtenpaare wirkt sich innerhalb dieser Wochenendverkehrszeit besonders negativ aus, da dies für einige Orte bereits eine Reduzierung um ein Viertel ausmacht (Z.B. Mainzlar von 13 auf 10 Fahrtenpaare).	-			

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
173	Im Planentwurf wird eine Darstellung der erzielbaren Synergieeffekte, die sich z.B. aus dem Wegfall von Doppelbedienungen zwischen SWG- und ZOV- bzw. RMV-Linien ergeben könnten, vermisst. Die Herausarbeitung von Empfehlungen zu diesem Thema war einer der Hauptgründe für eine gemeinsame Planerstellung von Stadt Gießen und dem ZOV.	-	Der Planentwurf zur Prüfung von Synergien im Stadt-Umland-Bereich befindet sich im September 2013 noch in Bearbeitung. Seitens der Stadt Gießen ist eine Entscheidung über diesen separaten Teil des NVP in 2013 nicht zu erwarten. Die bisherigen Ergebnisse weisen keine relevanten Einspareffekte für den Bereich des Landkreises Gießen auf.		
190	Es wird darauf hingewiesen, dass ein im Hessischen ÖPNVG (siehe S. 4 Text Rahmenbedingungen) gefordertes Finanzierungskonzept im NVP noch nicht vorliegt.	-	Die Fortschreibung wird den Sachverhalt berücksichtigen. Die Bewertung der Maßnahme ist erst nach Festlegung der Maßnahmen möglich, also erst nach Entscheidung über die Stellungnahmen.		
192	Auf welches Verkehrsgebiet bezieht sich die Grafik "Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck". Zudem erscheint der Anteil Schülerverkehr sehr hoch.	-	Die Grafik bezieht sich auf den Landkreis Gießen. Im Landkreis ist der Schüleranteil deutlich höher als in der Stadt.		
207	Durch die Wahl einer ÖPNV-Haltestelle als Startort und den Gießener Bahnhof als Zielort (wichtigeres Ziel vieler Fahrgäste ist die Gießener Innenstadt) wird die Fahrzeit für den ÖPNV von Haustür zu Haustür tendenziell unterschätzt. Notwendige (Fuß-) Wege werden nicht berücksichtigt. Der Faktor MIV/ÖPNV fällt damit zu positiv für den ÖPNV aus. Durchschnittliche Wartezeiten auf den ÖPNV (halbe Taktzeit) wurden gar nicht berücksichtigt.	-	Der Vergleich der Reisezeiten ist nur grob überschlägig möglich. Man kann keine allgemeine Wohnadresse für die jeweilige Relation zugrundelegen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
208	Die Einteilung hat erhebliche Auswirkungen auf das dort vorgesehene Verkehrsangebot. Scheinbar erfolgt die Kategorisierung im Wesentlichen nur nach der Einwohnerzahl. Arbeitsplätze, Schulen, zentralörtliche Bedeutung wird nicht berücksichtigt. Die Anzahl der Kategorien erscheint zu niedrig. Ortsteile wie Cleeberg finden sich in der selben Kategorie wie die Kernstädte Lich oder Hungen und Ortsteilen wie Heuchelheim oder Kleinlinden mit zahlreichen Arbeitsplätzen.	-	Im Nahverkehrsplan findet für jede Gemeinde eine zusätzliche Einzelbetrachtung statt. Hier werden die strukturellen Besonderheiten sowie die Lage zu Zentralen Orten entsprechend berücksichtigt.		
210	Der VCD verweist nochmals auf die Stellungnahme aus der ersten Anhörung. Gerade im ländlichen Raum mit zahlreichen Haltestellen die selten oder z. B. nur im Schülerverkehr bedient werden ist die Fahrtenhäufigkeit zur Messung der Erschließungsqualität mit zu untersuchen. Ein Gebiet ist nicht erschlossen, nur weil 2x am Tag ein Schulbus dort hält.	-	Die Definition der Erschließung im Sinne des Nahverkehrsplans bezieht sich auf die räumliche Dimension. Das Angebot wird nicht "gebietsscharf" sondern ortsteilscharf erfasst.		
211	Zum Thema Fahrzeuganforderungen stellt der VCD die Frage, ob es Fahrten mit Verstärkerbuserlaubnis gibt, die nicht mit "S" gekennzeichnet sind?	-	Verstärkerbusse sind in der Regel nur auf Schulfahrten zulässig.		
212	Entsprechen die Vorgaben bzgl. des Fahrzeugtyps (siehe S.10 des Texts Anforderungsprofil) den künftigen gesetzlichen Anforderungen an die Barrierefreiheit? Was nützen barrierefrei ausgebaute Haltestellen, wenn dort Hochflurbusse verkehren?	-	Barrierefrei ausgebaute Haltestellen nützen den Fahrgästen auch bei Hochflurfahrzeugen.		
213	In Bezug auf die Thematik betriebliche Kommunikation im Rahmen der Fahrzeuganforderungen stellt der VCD die Frage, ob und mit welchen Standards eine Betriebsleitstelle vorhanden oder vom Unternehmer vorzuhalten ist?	-	Dies ist bei jedem Linienbündel vertraglich geregelt.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
215	Wurden die Szenario-Wirkungen detailliert untersucht? Wenn ja, wo sind diese niedergelegt? Die bisher bei den jeweiligen Szenarien aufgezeigten Wirkungen sind völlig pauschal und wenig aussagekräftig.	-	Nein. Dies ist eine nicht umsetzbare Forderung. Die Kosten für Nutzwagenkilometer liegen in einer Spanne von etwas über einem Euro bis zu ca. sechs Euro pro Nutzwagenkilometer. Spitzenleistungen bei Zubestellung liegen noch höher. Die Aussagekraft der Szenarien reicht für eine Bewertung im Rahmen des Nahverkehrsplans aus.		
216	Anmerkungen zur Beschreibung Szenario 1: - Der Rückgang vom laufenden Schuljahr bis 2019/2020 beträgt "nur" knapp 550 Schüler, das sind ca. 3%. Und dies sind noch nicht einmal alle zwangsläufig Schüler, die mit dem Bus fahren(müssen). - Fahrgastrückgänge sind darüberhinaus keine gegebene Größe, sondern können maßgeblich auch von den Akteuren beeinflusst werden.	-	Eine "maßgebliche" Beeinflussung der Fahrgaststeigerung bedarf eines hohen Mitteleinsatzes. Bei allen Maßnahmen muss die Kosten/Nutzen-Relation beachtet werden.		
217	Anmerkungen zur Beschreibung Szenario 2: Nicht immer stellt die "Flexibilisierung von Randlagen" mit bedarfsgesteuerten Verkehren eine sinnvolle Stellschraube dar. Bedarfsgesteuerte Verkehre sollten nicht als Alibi für den Aufgabenträger dienen, eine ausreichende Verkehrsbedienung per AST zu suggerieren, potenzielle Fahrgäste aber durch hohe Nutzungshürden abzuschrecken und den Pkw zuzuführen. Flexible Angebotsformen sind gut geeignet zusätzliche Angebote bereitzustellen, die bei Bedarf in Regelverkehre überführt werden können. Als Ersatz für Regelverkehre manifestieren sie in erster Linie den Rückzug aus der Fläche.	-	Praktikable und finanzierbare Gegenvorschläge sind erwünscht. Leider kann vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Kreise derzeit keine Alternative genannt werden.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
218	Die Auswahl des Vorzugsszenarios als Gegenstand der weiteren Untersuchung durch einen Lenkungskreis (es wird darum gebeten die Mitglieder des Lenkungskreises zu benennen) ist der Bedeutung dieses Schrittes nicht angemessen. Alle weiteren Untersuchungen im Rahmen des NVP beruhen auf dieser Auswahl. Eine womöglich andere Entscheidungsfindung in den politischen Gremien würde die bisherigen Ausarbeitungen zur Makulatur machen und ist deshalb unrealistisch. Die frühzeitige Beteiligung der politischen Gremien und deren Zustimmung zum Anforderungsprofil wurde bereits in der 1. Anhörung durch den VCD vorgeschlagen	-	Der Zeitplan ist entsprechend ausgelegt. Die Beteiligung der Politik bedarf klarer Vorschläge und der Darstellung von Alternativen. Dies ist durch den Entwurf des Nahverkehrsplanes gegeben.		
223	Anmerkung zu den Stellungnahmen Anhörung 1: - Werden die zahlreichen Prüfaufträge im Rahmen des NVP bearbeitet? - die Position 41, 48 und 50 beziehen sich nicht nur auf die Universitätsstadt Gießen, sondern auf das gesamte Untersuchungsgebiet, also auch den Landkreis.	-	Die im Nahverkehrsplan mit Prüfauftrag versehenen Aufgaben werden in den kommenden Jahren je nach Priorität abgearbeitet.		
224	Der NVP 2013 (Entwurf) wird von der Stadt Bad Nauheim zustimmend zur Kenntnis genommen, wobei zu einigen Aspekten noch Anregungen geäußert werden.	-			
238	Mit Blick auf die Kostengesichtspunkte stellt sich die Frage, welchen konkreten wirtschaftlichen Nutzen größere Linienbündel bewirken.	-	Es besteht Konsens darüber, dass Linienbündel im Interesse der Wirtschaftlichkeit eine bestimmte Mindestgröße aufweisen sollten. Hierzu zählen Aspekte wie Effizienz der Steuerung und Verwaltung, Verringerung der Schnittstellen, größere betriebliche Flexibilität usw. Demgegenüber sind jedoch auch die Belange des Mittelstandes zu berücksichtigen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
239	Eine bessere Verbindung aus der Region nach Gießen und Marburg wäre wünschenswert, da aufgrund der Knappheit an Wohnraum in den Städten zahlreiche Studenten im Umland wohnen.	-	Die Thematik ist bekannt und findet soweit möglich bei der Angebotsplanung Berücksichtigung.		
245	Grundsätzlich wird der Ansatz der Entwicklung von Szenarien begrüßt. Allerdings wäre zusätzlich auch ein viertes Szenario zu untersuchen, das keinen Fahrplan nach Kassenlage vorsieht. Hier wäre darzustellen, welche Kosten Verbesserungen wie z.B. die Beseitigung von Defiziten im Bereich der Anschlüsse und eine Verstetigung der Fahrpläne mit durchgängigem Takt bedeuten würden. Es müssten neben der Kostenseite auch die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen beachtet werden, durch die Mehrkosten kompensiert werden können. In diesem Zusammenhang ist auch nochmals explizit auf die Bedeutung des ÖPNV als Standortfaktor hinzuweisen.	-	Die Anregungen werden aufgenommen und im NVP entsprechend dokumentiert.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
249	Es besteht der Eindruck, dass die durch den Einsatz flexibler Bedienungsformen erhofften Kosteneinsparungen sich in der Praxis unter Umständen gar nicht realisieren lassen. Neben den Fahrtkosten sind hier auch die Kosten für die Disposition zu beachten – auch die dem Kunden für den erforderlichen Anruf entstehenden Kosten. Zudem besteht bei flexiblen Verkehren das Problem, dass z.B. bei Anmeldung von Wandergruppen die vorgehaltenen Kapazitäten möglicherweise nicht für die Abdeckung des Beförderungsbedarfs ausreichen.	-	Die Einrichtung von flexiblen Verkehren führt nicht automatisch zu Einsparungen, auch sie hat im Einzelfall unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit zu erfolgen. AST und ALT sind zudem keine Universallösungen, es muss nach wie vor eine Kernstruktur aus fest bedienten Linien vorgehalten werden. Die bislang in Verbandsgebiet mit Bedarfsverkehren gemachten Erfahrungen sind jedoch positiv und zeigen wirtschaftliche Vorteile. Nach einer Eingewöhnungsphase zeigt sich auch insgesamt eine hohe Nutzerakzeptanz. Als problematisch zu bewerten ist in einigen ländlichen Gebieten das Fehlen geeigneter ausführender Unternehmen.		
250	Bei den vorgestellten Szenarien fehlt eine Variante, die auf eine höhere Fahrgastnachfrage ausgerichtet ist. Mit Blick auf die steigenden Spritkosten ist eine steigende Nachfrage im öffentlichen Verkehr durchaus realistisch.	-	Die Szenarien fokussieren auf eine Festlegung der Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge. Bei entsprechender Nachfrage und sofern eine (Mit-)Finanzierung gesichert werden kann, ist eine über dem Niveau der Vorgaben liegende Bedienung natürlich möglich.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
252	Beim Einsatz flexibler Angebotsformen ist zu beachten, dass die Gesamtkosten durch den Regieaufwand etc. unter Umständen höher sein können als für ein vergleichbares Angebot im Regelverkehr.	-	Bei der Einführung bedarfsgesteuerter Verkehre wird auf die Wirtschaftlichkeit geachtet. Das bestehende System kann aufwandsarm betrieben werden, die bislang durchgeführte Flexibilisierung von Verkehren brachte wirtschaftliche Vorteile mit sich.		
259	Sofern die Standards für die Schülerbeförderung des NVP 2009-2013 beibehalten werden, ergeben sich für den Schulstandort Konradsdorf keine Verbesserungen.	-	Der NVP ist als Rahmenplan konzipiert. Die Standards sollen als Raster dienen und Orientierung bieten. Ihre Abänderung wäre durch die Politik zu beschließen. Der NVP verweist ausdrücklich darauf, dass der konkrete Beförderungsbedarf jeweils im Einzelfall zu prüfen ist.		
262	Frage, ob die zum regionalen Nahverkehrsplan des RMV abgegebenen Stellungnahmen automatisch auch in den lokalen NVP einfließen.	-	Die Stellungnahme der Gemeinde zum RNVP ist bekannt, für die den Bereich SPNV/regionale Verkehre betreffenden Punkte ist der Verbund auch der richtige Adressat.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
263	Frage nach der Systematik für die Einteilung der Kommunen in die Verkehrsgebiets-Kategorien. Ist die niedrigere Einstufung einzelner Ortsteile innerhalb einer Kommune möglich?	-	Ja, in Abhängigkeit von der Einwohnerzahl wurden die einzelnen Stadt- und Ortsteile der Kommunen unter Umständen höher (> 3.000 EW) oder niedriger (< 1.000 EW) als die gesamte Kommune eingestuft.		
264	Hinweis, dass im Landkreis Gießen aktuell keine Schließung von Schulstandorten geplant ist.	-	Im Landkreis Gießen sind im September 2013 Änderungen an der Lumdatalschule in der Diskussion. Sollten hier Verlagerungen stattfinden, wäre der Buslinienverkehr hiervon betroffen.		
265	Frage, welche Formulierung zu den Schuleinzugsbereichen konkret in den NVP aufgenommen werden soll.	-	Der NVP wird beschreiben, dass die Änderung der vom ÖPNV anzudienenden Orte eines Schulstandortes (Schuleinzugsbereiche) nur im Auftrag oder mittels Zustimmung des Schulträgers erfolgen soll. Der ÖPNV-Aufgabenträger soll nicht in die Position kommen, gezielt über das Verkehrsangebot die Entwicklung der Schulstandorte zu lenken.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
266	Die Herausgabe von Fahrplanheften für Teilbereiche anstatt eines Fahrplanbuches für den gesamten Kreis wird eher kritisch gesehen.	-	Die Anmerkung wird entgegengenommen und den Verantwortlichen mitgeteilt. Die Forderung bezieht sich auf Maßnahmen des operativen Geschäfts.		
270	Wird der NVP die Bereitstellung von Echtzeitdaten fordern?	-	Der NVP wird Projekte wie die im Aufbau befindliche verbundweite Datendrehscheibe (vDDS) ansprechen und das Ziel formulieren, Fahrgäste künftig – insbesondere im Störfall – verstärkt in Echtzeit zu informieren. Die flächendeckende Verfügbarkeit von Echtzeitdaten muss schrittweise im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen umgesetzt werden.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
271	Die Frist für die Abgabe von Stellungnahmen ist auch aus Sicht der Stadt Bad Nauheim zu kurz, da sie für einen Durchlauf durch die Gremien nicht ausreicht.	-	Die Fristen wurden mit Blick auf die Gesamtterminkette bis zur Beschlussfassung festgelegt. Eine generelle Verlängerung der Frist ist angesichts der erforderlichen Prüfung und Bewertung der Stellungnahmen vor Beginn der politischen Abstimmung in den Verbandsghremien ab September nicht möglich. Im Einzelfall kann mit gremiengebundene Institutionen auf Anfrage eine Fristverlängerung vereinbart werden		
272	Die Frist für die Abgabe von Stellungnahmen ist für die Stadtparlamente zu kurz, die hier benötigten Gremiengänge sind innerhalb dieses Zeitraumes nicht realisierbar.	-	Die Fristen wurden mit Blick auf die Gesamtterminkette bis zur Beschlussfassung festgelegt. Eine generelle Verlängerung der Frist ist angesichts der erforderlichen Prüfung und Bewertung der Stellungnahmen vor Beginn der politischen Abstimmung in den Verbandsghremien ab September nicht möglich. Im Einzelfall kann mit gremiengebundene Institutionen auf Anfrage eine Fristverlängerung vereinbart werden.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
276	Es wäre wünschenswert gewesen, im Rahmen der 2. Anhörungsrunde im Detail über die Ergebnisse der 1. Anhörung informiert zu werden. Anhand der Ausführungen konnten die konkreten Auswirkungen, die durch die Fortschreibung des NVP auf die Kommunen zukommen, nicht im Einzelnen nachvollzogen werden.	-	Der NVP ist ein Rahmenplan, der keine Details auf Ebene der Fahrpläne sondern vielmehr übergreifende Standards und Maßnahmen beinhaltet. Aufgrund der hohen Zahl an Anregungen konnten die Ergebnisse der 1. Anhörung nicht in vollem Umfang in den Ausführungen zur 2. Anhörungsrunde dargestellt werden. Die Abwägungen zu den Stellungnahmen werden jedoch im Download-Bereich zur Verfügung gestellt.		
281	Frage, ob auch ein Unterschreiten der als Standards festgelegten Anzahl an Fahrtenpaaren möglich ist.	-	Sofern bei der Analyse des Bestandsangebotes ein Unterschreiten der Standards für eine bestimmte Relation festgestellt wird, begründet dies gemäß der Systematik einen Handlungs- bzw. Prüfbedarf.		
282	Frage, in welchem Umfang die Anregungen der Kommunen bei der Aufstellung des NVP Beachtung finden.	-	Sämtliche zum NVP eingehenden Stellungnahmen werden geprüft und bewertet. Die daraus hervorgehenden Empfehlungen werden an die Gremien, die letztlich über die NVP-Fortschreibung zu beschließen haben, weitergeleitet.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
283	Frage, ob die im Vorgängerplan definierten Vorgaben für die Mindestbedienung bei der Neuvergabe von Linienbündeln umgesetzt wurden.	-	Die Planungen für die Neuvergabe von Verkehrsleistungen haben sich an den Vorgaben für die Mindestbedienung orientiert.		
287	Frage, ob das Thema Elektromobilität durch den NVP aufgegriffen wird und ob die hier bestehenden Fördermöglichkeiten einen Beitrag zur Kostensenkung leisten könnten.	-	Das Thema Elektromobilität wird im NVP aufgegriffen, ein Nachweis der Realisierbarkeit in der Praxis steht jedoch – insbesondere für Verkehre im ländlichen Raum – derzeit noch aus. Der Einsatz von Buszügen wurde als Option bereits im Vorgängerplan genannt, ein entsprechender Hinweis kann erneut aufgenommen werden.		
288	Aus der Studie der ivm GmbH zum Schulstandort Konradsdorf geht auch hervor, dass die älteren Schüler oftmals die für die Nutzung des Pkw anfallenden Kosten unterschätzen. Hier sollte entsprechende Aufklärungsarbeit geleistet werden.	-	Die Anregung wird aufgenommen und an die für das Marketing zuständigen Kollegen weitergeleitet.		
290	Hinweis darauf, dass die Fahrgastzahlen für Zell-Romrod aufgrund der engeren Taktung sowie des erweiterten Parkplatz-Angebotes deutlich angestiegen sind. Durch eine Reaktivierung des Haltes Wallenrod würde diese Entwicklung wieder konterkariert.	-			ja
291	Langfristig sollte die mögliche Wiederinbetriebnahme der Lumdatalbahn bis nach Londorf mit begleitet werden.	-			ja

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und der Universitätsstadt Gießen

Analyse und Empfehlungen: Stadt-Umland-Verkehre Gießen

erarbeitet für:

ZOV Verkehr

Hanauer Straße 15
61169 Friedberg

und

Universitätsstadt Gießen

Berliner Platz 1
35390 Gießen

vorgelegt am 11.09.2013 durch:

Rhein-Main-Verkehrsverbund

Servicegesellschaft mbH (rms GmbH)

Am Hauptbahnhof 6
60329 Frankfurt am Main

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Zielsetzung	1
2 Untersuchungsansatz	1
2.1 Identifikation parallel bedienter Linienabschnitte	1
2.1.1 Linienverlauf und Haltestellenbedienung	1
2.1.2 Zeitliche Parallelität	2
2.1.3 Funktionale Parallelität	2
2.2 Kapazitäten	2
2.3 Potentiale durch Entwicklung neuer Siedlungsbereiche	3
3 Abschnitte mit paralleler Bedienung	3
3.1 Linie 110 (GI-21) und städtische Linie 1	4
3.2 Linie 220 (GI-22) und städtische Linie 2	7
3.3 Linien 140 (GI-25), 520 und städtische Linien 5 und 15	10
3.4 Linien 410 (GI-41) und 420 (GI-42) sowie die Linien 7, 12 und 24	15
3.5 Linien 310, 378/379 sowie 1 und 11	18
3.6 Linien 378/379 und städtische Linie 10	20
3.7 Linie 372 und Linie 6	21
4 Schülerbeförderung	
4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen	
4.2 Schüler aus der Region	
4.3 Andienung der Schulstandorte durch Verkehre aus der Region	
5 Busbeschleunigung und Fahrgastinformation	25
6 Fazit – Potentialabschätzung	26

1 Zielsetzung

Besonderes Ziel der gemeinsamen koordinierten Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist die Überprüfung des Nahverkehrsangebotes im Stadt-Umland-Bereich der Stadt Gießen und die Optimierung der Verzahnung von örtlichen und überörtlichen ÖPNV-Angeboten.

Ziel ist es Synergiepotentiale, die möglicherweise durch eine verbesserte Koordination der aus der Region kommenden Verkehre mit den städtischen Linien gehoben werden können, zu identifizieren und deren Nutzung zu konkretisieren.

2 Untersuchungsansatz

Im Zuge der Untersuchung wurden die Verkehre, die aus dem Umland in das Stadtgebiet Gießen „einbrechen“ bzw. umgekehrt, dahingehend betrachtet, inwiefern sie das städtische Liniennetz im Sinne eines integrierten Gesamtangebotes sinnvoll ergänzen bzw. durch das Stadtbusangebot ergänzt werden können.

Neben der Frage, welchen Beitrag die Linien aus dem Landkreis zur Verkehrserbringung im Stadtgebiet derzeit leisten, stand dabei die Frage, welche Ansatzpunkte es für eine Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre möglicherweise gibt, bei der Analyse des Status quo im Vordergrund.

2.1 Identifikation parallel bedienter Linienabschnitte

In einem ersten Schritt wurden entlang der Stadtgrenzen und von dort aus bis hin zum Eintritt in den unmittelbaren Innenstadtbereich die Linienabschnitte mit paralleler Bedienung identifiziert, d.h. Abschnitte, auf denen Linien des Stadtverkehrs und Linien aus dem Umland identische Linienverläufe aufweisen.

2.1.1 Linienverlauf und Haltestellenbedienung

Die Frage ist nicht nur, wo Linien identische Linienverläufe aufweisen, sondern auch, ob sie entlang dieser Verläufe auch die gleichen Haltestellen bedienen. Die Analyse der Linienverläufe wurde daher um entsprechende Aussagen zur Bedienung der Unterwegshalte ergänzt.

2.1.2 Zeitliche Parallelität

Im Sinne des Kunden sollten sich parallel verlaufende Linien zeitlich möglichst optimal ergänzen. Da es allerdings bei der Planung der Zeitlagen eine Reihe weiterer Sachzwänge (z.B. Anschlüsse, Fahrzeugumläufe) zu beachten gilt, kann eine optimale zeitliche Ergänzung parallel verkehrender Linien nicht immer erreicht werden.

2.1.3 Funktionale Parallelität

Neben der räumlichen und zeitlichen Parallelität kommt als dritte zu beachtende Komponente die funktionale Parallelität hinzu. Insbesondere ist im Kontext der Stadt-Umland-Verkehre zwischen Erschließungs- und Anbindungsfunktion zu unterscheiden. Die Funktion kommt z.B. in Bezug auf die Haltestellenbedienung zum Ausdruck und bestimmt auch, welche Grundsätze der Linienführung zum Tragen kommen. Während den städtischen Linien insbesondere die Aufgabe der Erschließung der Fläche zukommt und die Linienführung daher nicht immer direkt erfolgen kann, haben die Linien aus der Region als vorrangige Aufgabe eine schnelle Anbindung an zentrale Ziele wie die Innenstadt und den Bahnhof sicherzustellen. Diese Linien sollten daher auf möglichst direktem Weg zum Ziel geführt werden, um die Fahrzeiten für Fahrgäste aus der Region möglichst kurz zu halten.

2.2 Kapazitäten

Das wohl größte Problem, das sich bei der Nutzung von Synergien im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre stellt, sind die Kapazitäten in den Spitzenzeiten. Gerade während der Verkehrsspitzen würden sich durch Einsparungen die größten finanziellen Effekte ergeben. Durch einen Umstieg am Stadtrand, bei dem Busfahrgäste aus der Region in den Stadtverkehr wechseln, ließe sich der Bedarf an Fahrzeugen in der Spitze senken. Da die städtischen Linien die Fahrgäste zu diesen Zeiten jedoch gar nicht aufnehmen können, lassen sich diese Potentiale nicht nutzen. Zudem wirkte ein solcher Umstieg fahrtzeitverlängernd und nicht benutzerfreundlich. Auch umgekehrt können die Umland-Linien während der Hauptverkehrszeit kaum Entlastung für den Stadtverkehr bringen, da die Busse bereits bei Erreichen der Stadtgrenze ihre Kapazitätsgrenze erreicht haben.

2.3 Anforderungen durch Entwicklung neuer Siedlungsbereiche

Perspektivisch bei der Betrachtung der Stadt-Umland-Verkehre zu beachten sind auch die derzeitigen und künftigen Entwicklungen, durch die neue Siedlungsbereiche entstehen. Hier wurde mit Blick auf die künftige Erschließung zu untersucht, wie deren Erschließung und Anbindung an das Liniennetz erfolgen kann und welchen Beitrag die Linien aus der Region hierbei leisten können.

Beispiele aus dem Raum Gießen sind der Bereich des ehemaligen US-Depots sowie das Siedlungsgebiet Marburger Straße West.

3 Linien mit paralleler Bedienung

Einen Überblick über Streckenabschnitte mit paralleler Bedienung im Stadtgebiet Gießen liefert nachfolgende Tabelle.

Der Innenstadtbereich selbst ist aufgrund der hier naturgemäß dichten Überlagerung der Linienwege nicht Gegenstand näherer Betrachtung.

Liniennummer	Linienverlauf	Parallele Linien	von	bis
GI-21 (110)	Gießen - Großen-Buseck - Reiskirchen - Lindenstruth (- Grünberg)	600	Waldstadion	Bahnhof
		1	(Rödgen) / US-Depot	Johanneskirche
GI-25 (140)	Reinhardshain - Bersrod - Buseck - Gießen	5/15	Wieseck Greizer Straße	Johanneskirche
GI-26 (141)	Großen-Buseck - Rödgen - Trohe - Alten-Buseck - Beuern - Winnerod	-		
GI-22 (220)	Gießen - Steinbach - Altbach	2	Graudenzler Straße	Berliner Platz
310	Gießen - Linden - Hüttenberg - Rechtenbach	378/379	Großen-Linden Bergstraße	Klein-Linden Wetzlarer Straße
372	Gießen - Pohlheim - Lich - Laubach - Schotten	375	Sandkauter Weg	Bahnhof
		377	Sandkauter Weg	Bahnhof
375	Gießen - Pohlheim - Lich - Hungen	372	Sandkauter Weg	Bahnhof
		377	Sandkauter Weg	Bahnhof
377	Gießen - Pohlheim - Eberstadt / Gambach	372	Sandkauter Weg	Bahnhof
		375	Sandkauter Weg	Bahnhof
378	Gießen - Leihgestern - Großen-Linden - Gießen	310	Großen-Linden Bergstraße	Kleinlinden Wetzlarer Straße
		1	Kleinlinden Wetzlarer Straße	Kleinlinden Waldweide
379	Gießen - Großen-Linden - Leigestern - Gießen	310	Großen-Linden Bergstraße	Kleinlinden Wetzlarer Straße
		1	Kleinlinden Wetzlarer Straße	Kleinlinden Waldweide
GI-41 (410)	Gießen - Heuchelheim - Rodheim-Bieber - Königsberg	12	Hardtalallee	Schützenstraße
		24	Hardtalallee	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
GI-44 (ALT 410/420)	Gießen - Heuchelheim - Biebertal	12	Hardtalallee	Schützenstraße
		24	Hardtalallee	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
GI-43 (419)	(Gießen - Heuchelheim -) Biebertal - Kirchvers - Wipoltshausen	-	-	-
GI-42 (420)	Gießen - Biebertal - Hohenahr - Bischoffen	12	Hessenhalle	Schützenstraße
		24	Schützenstraße	Schützenstraße
		7	Hessenhalle	Schützenstraße
371 (520)	Gießen - Lollar - Staufenberg - Rabenau - Grünberg	140	Steinstraße	Johanneskirche
		5/15	Steinstraße	Bahnhof
		12	Steinstraße	Behördenzentrum
(GI-21 (600))	Queckborn - Ettingshausen - Annerod - Gießen	110	Waldstadion	Bahnhof
		1	US-Depot	Johanneskirche

Abb.: Parallelbedienung im Bereich Stadt Gießen, Stand Fahrplanjahr 2013

Die parallel bedienten Abschnitte, denen mit Blick auf die Stadt-Umland-Bedienung nach einer ersten Einschätzung die höchste Relevanz zukommt, wurden nachfolgend einer detaillierteren Betrachtung unterzogen.

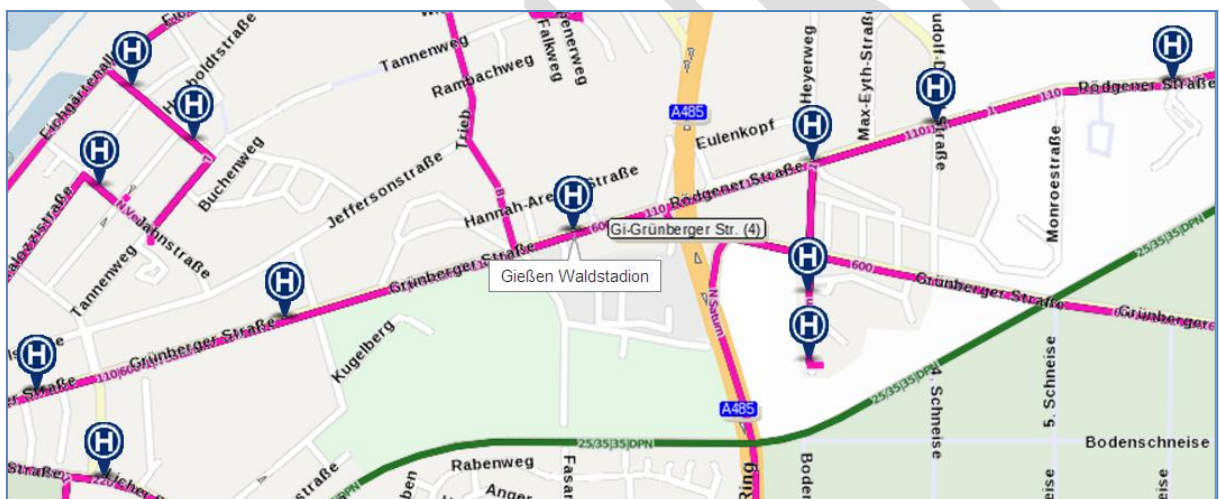
3.1 Linie GI-21 und Linie 1

Mit der Neuvergabe des Linienbündels „Reiskirchen/Fernwald“ zum Fahrplanjahr 2014 wird es im nordöstlichen Stadtbereich entlang der Rödgener/Grünberger Straße zu Änderungen kommen. Linie 600 wird aufgelöst bzw. mit Linie 110, die künftig unter der Bezeichnung GI-21 verkehren wird, zusammengelegt.

Diese neue Linie GI-21 wird im Bereich der Stadt Gießen die Linienführung der bisherigen Linie 600 übernehmen¹ und von Annerod kommend erst ab der Haltestelle Waldstadion auf den Linienweg der städtischen Linie 1 treffen.

Der parallel bediente Linienabschnitt wird dadurch deutlich verkürzt, Überlegungen bezüglich möglicher Synergien im Bereich Rödgen und in Zukunft ggf. auch bezüglich der Erschließung des Bereiches US-Depot erübrigen sich damit.

Die Neuvergabe erfolgte in Umsetzung des aktuellen NVP als Maßnahme zur Reduzierung von Parallelverkehr zum SPNV.



¹ Mit Ausnahme einer Fahrt im Schülerverkehr (7:22 Uhr ab Gießen Bahnhof)

Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-21	1
...	...
-	US-Depot
-	Rudolf-Diesel-Straße
-	Heyerweg
-	Albert-Schweitzer-Schule
-	Studentendorf
Waldstadion	Waldstadion
Volkshalle	Volkshalle
Wolfstraße	Wolfstraße
Berliner Platz	Berliner Platz
Johanneskirche	Johanneskirche
-	Liebigstraße
Bahnhof	-
-	...

Abgesehen von der Überlagerung der Linien in Richtung Innenstadt ab dem Halt Waldstadion weisen die Linienwege entsprechend den Aufgaben der Linien (Linie 1: Erschließung; Linien GI-21: schnelle Anbindung an Innenstadt und Bahnhof) funktionale Unterschiede auf.

Zeitliche Parallelität

Mit Blick auf die geringe räumliche Überlagerung ab dem Fahrplanjahr 2014 kann auf eine Analyse der zeitlichen Überlagerung verzichtet werden.

Optionen für die Bedienung im Spätverkehr

Die letzte Fahrt der künftigen Linie GI-21 soll Gießen gegen 21:00 Uhr erreichen, die letzte Fahrt in die Gegenrichtung fährt am Bahnhof Gießen kurz nach 22:00 Uhr². Optionen für eine Verknüpfung mit städtischen Linien im Spätverkehr sind daher nicht gegeben.

Alternative Linienführung

Auch künftig wird Linie GI-21 auf Gießener Stadtgebiet auf möglichst direktem Wege in den Innenstadtbereich und zum Bahnhof geführt. Sämtliche alternativen Linienwege wie z.B. eine Führung von Annerod aus über die Udersbergstraße (K22) nach

² An Freitagen wird eine zusätzliche Fahrt ab 23:30 angeboten.

Norden auf die Rödgener Straße, um dort dann auch das US-Depot mitbedienen zu können, würden zu Fahrzeitverlängerungen führen und den Interessen der Kunden, die schnell zum Bahnhof gelangen möchten, entgegenstehen.

Dies gilt in noch stärkerem Maße für die Alternative, diese Linie von Annerod aus über das Europaviertel zur Licher Straße zu führen. Diese Variante könnte zwar Einsparungen im Bereich des Linientaxis der Linie 2 ermöglichen, würde aber eine deutliche Verlängerung des Linienweges der Linie GI-21 mit sich bringen. Für diese Maßnahme ist also ein Mehrbedarf an Fahrzeugen abzusehen. Außerdem würde dies dann eine parallele Bedienung zu den Linien 2 und GI-22 entlang der Licher Straße bedeuten.

Fazit

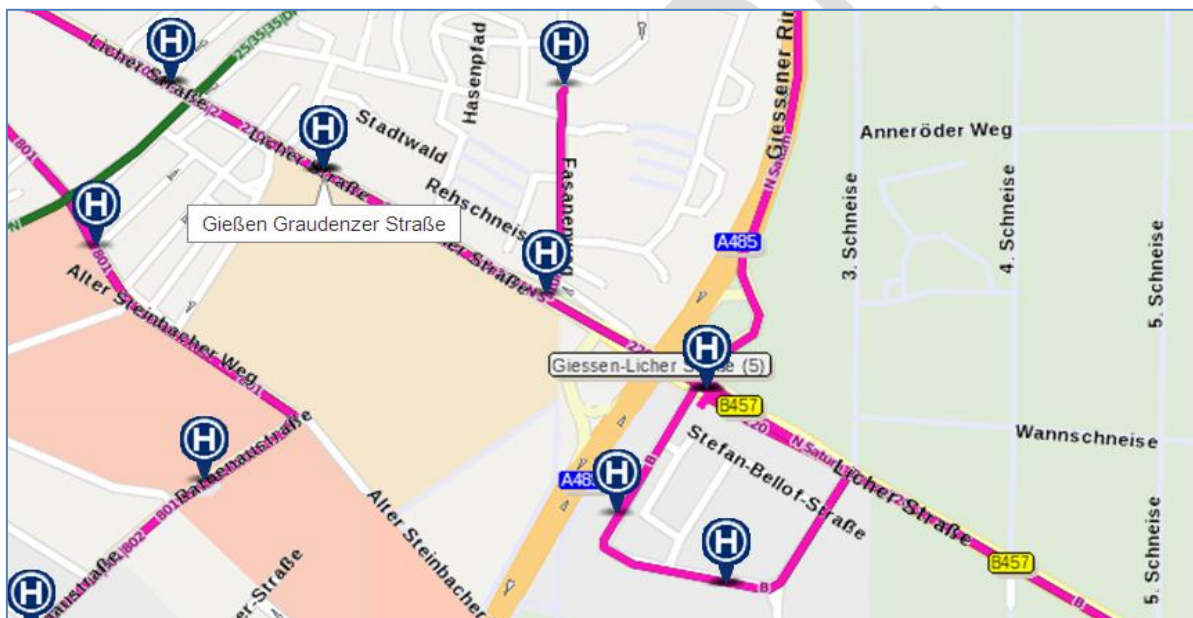
Die skizzierten Alternativen sind im Rahmen einer separaten Studie zu untersuchen, die neben einer Abwägung von Kosten und Nutzen auch die Fahrgastakzeptanz zu berücksichtigen hat.

3.2 Linie GI-22 (ex: 220) und Linie 2

Die Linienwege der Linie GI-22 und der Linie 2 überdecken sich zwischen dem Europaviertel entlang der Licher Straße bis hin in den Innenstadtbereich.

Während die Bedienung der Linie 2 im Busverkehr am Eichendorffring endet, verkehrt ab der letzten gemeinsamen Haltestelle Graudenzner Straße die Linie 2 weiter als Linientaxi, das neben der inneren Erschließung des Europaviertels auch den Bereich Automeile mit dem Sitz der Kreisverwaltung andient.

Die Linie GI-22 wurde mit dem Linienbündel „Reiskirchen/Fernwald“ zum Fahrplanjahr 2014 neu vergeben; wesentliche Änderungen des bestehenden Angebotes sind damit nicht verbunden.



Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-22	2
-	Versailler Straße
-	Königgrätzer Straße
Europastraße	-
An der Automeile	An der Automeile
-	Automeile Süd
-	Kreisverwaltung
-	Eichendorffring
-	Fasanenweg
Graudenzer Straße	Graudenzer Straße
Friedensstraße	Friedensstraße
Lutherberg	Lutherberg
Nahrungsberg	Nahrungsberg
Berliner Platz	Berliner Platz
-	Marktplatz
-	Oswaldsgarten
Johanneskirche	-
Bahnhof	Bahnhof

In dem durch das Linientaxi abgedeckten Bereich zwischen Europaviertel und Graudenzer Straße wird lediglich der Halt „An der Automeile“ auch durch Linie GI-22 bedient.

Die Haltestellenfolge der Linien 2 und GI-22 ist dann jedoch zwischen Graudenzer Straße und Berliner Platz identisch.

Zeitliche Parallelität

Montag-Freitag

Über weite Strecken hinweg wird die Linie 2 im 15-Minuten-Takt betrieben. Angesichts der dichten Fahrtrfolge ist eine Abstimmung der Taktlage mit Linie GI-22 nicht zwingend geboten. Im Abendverkehr, wenn Linie 2 nur noch halbstündlich bedient wird, würde eine Abstimmung eher einen Nutzen stiften. Insbesondere die Fahrten aus der Innenstadt verkehren hier derzeit nur wenige Minuten versetzt.

Samstag

Der Nachmittagsverkehr an Samstagen, mit 30-Minuten-Takt auf Linie 2, zeigt wie der Abendverkehr an den Wochentagen nur z.T. sich gut ergänzende Fahrzeiten.

Sonn- und Feiertag

In Richtung Innenstadt ergänzen sich die Fahrten gut, in der Gegenrichtung könnte eine Prüfung in Erwägung gezogen werden.

Optionen für die Bedienung im Spätverkehr

Als Option scheint im Spätverkehr eine Verkürzung des Linienweges auf den Abschnitt zwischen Albach Sonnenstraße und Gießen Graudenzner Straße grundsätzlich möglich. Ab dem Halt Graudenzner Straße könnten Fahrgäste dann in den Abendstunden auf die städtische Linie 2 umsteigen³, was sich bei einer Anpassung der Fahrzeiten einrichten ließe.

Da sich der Spätverkehr auf der GI-22 jedoch – bei allerdings sehr knappem zeitlichem Puffer – ohnehin bereits mit einem Fahrzeug bewältigen lässt, würde eine solche Verkürzung des Linienweges voraussichtlich keine größeren finanziellen Vorteile bringen. Hier wäre abzuwägen, ob eine solche mögliche Einsparung die Verschlechterung, die ein zusätzlicher Umstieg aus Sicht der Fahrgäste bedeutet, wirklich rechtfertigt.

Alternativen für die Erschließung des Europaviertels und den Bereich Automeile

Eine alternative Erschließung des Europaviertels und insbesondere des Bereiches Automeile durch Linie GI-22 anstatt durch das Linientaxi der Linie 2 wurde bereits geprüft. Das entsprechende Gutachten kam zu keinem positiven Ergebnis.

Mit Blick auf die Fahrzeugumläufe der Linie GI-22 erscheint nicht einmal die leichte Anpassung des Linienweges, die für eine Andienung der Halte Automeile Süd und Kreisverwaltung erforderlich wäre, als Option.

Fazit

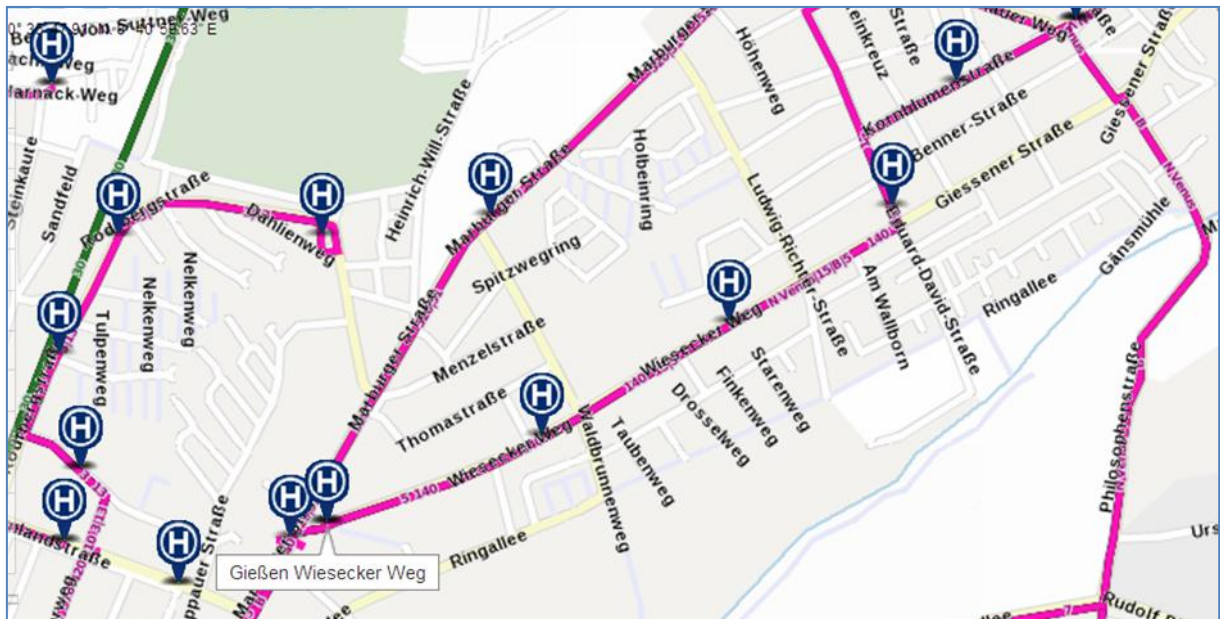
Eine Abstimmung der Linien 2 und GI-22 im Abendverkehr und an den Wochenenden ist nicht zweckmäßig, da kein Einsparpotential gesehen wird.

Eine grundsätzliche Neuordnung der Verkehre, durch die z.B. der Einsatz des Linientaxis obsolet werden könnte, scheint sich über eine Anpassung der Linie GI-22 nicht realisieren zu lassen, ohne die bestehenden optimierten Umläufe aufzugeben.

³ D.h. Kappung der Linie GI-22

3.3 Linien GI-25 (ex: 140), 520 und Linien 5 und 15

Das im Norden des Stadtgebietes gelegene Wieseck wird durch die städtischen Linien 5 und 15 erschlossen, in Teilabschnitten parallel zum Linienweg der aus der Region kommenden Linie 140, neu: GI-25. In Richtung Innenstadt stößt dann noch Linie 520 (regionaler Busverkehr des RMV) hinzu.



Linienweg/Haltestellenbedienung

140	520	5
Wieseck Greizer Straße	-	Wieseck Greizer Straße
-	-	Jenaer Straße
-	-	Hölderlinweg
-	-	Weimarer Straße
-	-	Friedhof
Albert-Osswald-Platz	-	Albert-Osswald-Platz
-	-	Turnstraße
-	-	Weidigstraße
-	-	Am Eichbaum
-	-	Wieseck Grabenstraße
-	-	Röderring
-	-	Feuerbachstraße
Wiesecker Weg	-	Wiesecker Weg
-	Sudetenlandstraße	-
Steinstraße	Steinstraße	Steinstraße
Landgericht	Landgericht	Landgericht
Behördenzentrum	Behördenzentrum	Behördenzentrum
-	Liebigschule	Marktplatz
-	Klingelbachweg	Herderschule
-	-	City Center
Johanneskirche	Johanneskirche	Johanneskirche
-	Bahnhof/Westseite	Bahnhof

Auch wenn die Linien 5/15 und GI-25 zwischen der Greizer Straße und dem Wiesecker Weg über einen verhältnismäßig langen Abschnitt (größtenteils) parallel verlaufen, so zeigt doch die Übersicht über die Haltestellenbedienung eine vergleichsweise geringe Überschneidung mit der Bedienung des Albert-Osswald-Platzes als einzigem gemeinsamem Zwischenhalt.

Hier übernimmt die Linie 5/15 die Erschließungsfunktion, was sich insbesondere an den beiden „Schleifen“ Am Eichbaum/Weidigstraße und Hölderlinweg/Jenaer Straße zeigt, während die Linie GI-25 auf direktem Weg den Abschnitt zurücklegt.

Ab dem Wiesecker Weg bzw. der nahe gelegenen Sudetenlandstraße stößt dann noch die Linie 520⁴, aus Lollar kommend, hinzu in Richtung Innenstadt (Behördenzentrum).

Zeitliche Parallelität

⁴ Linie 51 mit nur einer Fahrt im Frühverkehr wird hier nicht weiter beachtet.

Während der Zeiträume im Verkehr Montag bis Freitag sowie an Samstagen, an denen die Linie 5 im 15-Minuten-Takt verkehrt, erscheint eine zeitliche Abstimmung nicht erforderlich. Im Abend- sowie im Wochenendverkehr könnte auf fahrplantechnischer Ebene eine Optimierung geprüft werden, da hier z.T. Fahrten nur wenige Minuten versetzt stattfinden.

Optionen für die Bedienung im Spätverkehr

Für Linie 520, die derzeit erst ab der Sudetenlandstraße auf den Linienweg der städtischen Linien trifft, stellt eine Kappung des Linienweges keine wirklich vernünftige Option dar. Für eine Einsparung der vergleichsweise geringen Distanz bis zur Endhaltestelle Bahnhof scheint es nicht gerechtfertigt, den Fahrgästen hier einen Umstieg zuzumuten. Abhängig davon, wie die künftige Erschließung des Bereichs Marburger Straße West durch den Stadtverkehr erfolgt (s.u.), könnte sich künftig eine Option mit mehr Einsparpotential durch Umstieg im Norden Wiesecks ergeben.

Auf der Linie GI-25 wird bereits vergleichsweise früh der Betrieb eingestellt und der Stundentakt lässt sich mit einem Fahrzeug abdecken. Ein Umstieg – z.B. gleich an der Greizer Straße auf die 5/15 – ist daher eine Option mit nur wenig Potenzial.

Erschließung durch Linie 520 im Nordwesten von Wieseck

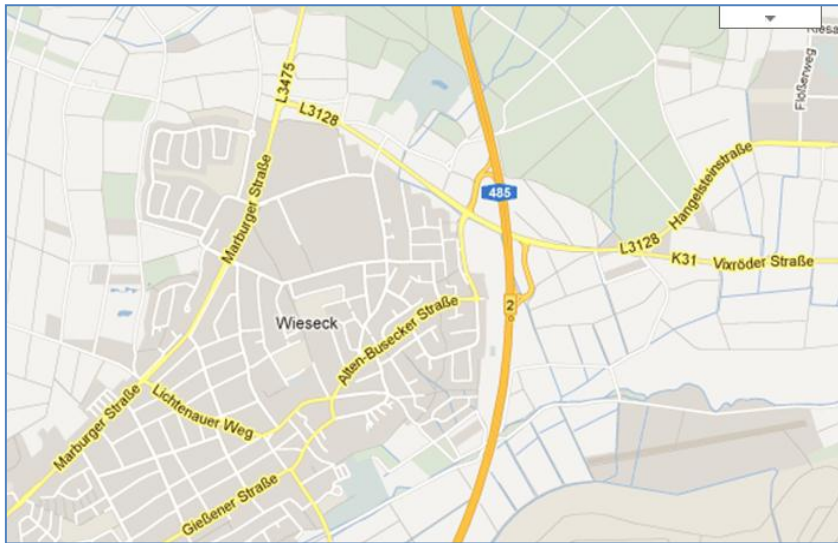
Über die Haltestellen Lichtenauer Weg und insbesondere Wellersburg leistet die Linie 520 derzeit die Erschließung des nordwestlichen Bereiches von Wieseck. Mit der Entwicklung des Siedlungsbereiches Marburger Straße West (Wohn-, Gewerbe- und Mischgebietsflächen) ist die Erschließungsfunktion für diesen Teilbereich noch wichtiger geworden.

Varianten für die Erschließung werden in der Folge untersucht⁵. In die Überlegungen werden dabei neben der Linie 520 auch die Linien GI-25, 3/13 und 5/15 einbezogen.

Alternative Linienwege

Für die aus Richtung Lollar/Staufenberg kommende Linie 520 ist die Führung über die Marburger Straße in Richtung Innenstadt sicherlich geboten.

⁵ An der Abstimmung sind mit der Stadt Gießen, ZOV-Verkehr und dem RMV drei Aufgabenträger beteiligt.



Was die Linie GI-25 angeht, so könnte ggf. als Alternative in Frage kommen, den Weg in die Innenstadt anstatt über die Alten-Busecker-Straße und den Wiesecker Weg künftig ebenfalls über die Marburger Straße anzugehen.

Anstatt direkt im Nordosten von Wieseck zur Greizer Straße abzubiegen, könnte die GI-25 weiter auf der Hangelsteinstraße (L 3128) zur Marburger Straße gelangen und dort – auch mit Blick auf die oben angesprochene Entwicklung des Bereiches Marburger Straße West – die Bedienung des Nordwestens von Wieseck verbessern. Was die Fahrzeiten betrifft, so dürfte diese Alternative keinen zusätzlichen Zeitbedarf bedeuten.

Die erwarteten positiven Effekte einer solchen Maßnahme sind nur in der Zusammenschau aller Linien (GI-25 u. 520, 3/13, 5/15) bzw. Erschließungsvarianten für den Bereich Marburger Straße West durch den Stadtverkehr zu bewerten.

Fazit

Insbesondere die Marburger Straße scheint mit Blick auf die Stadt-Umland-Verkehre interessant. In die konzeptionellen Überlegungen zur künftigen Andienung des Entwicklungsbereiches im Nordwesten von Wieseck sollten die aus der Region kommenden Verkehre auf jeden Fall mit eingebunden werden.

Die beschriebene Variante einer Linienführung der Linie GI-25 über die Marburger Straße, die von Seiten der Stadt Gießen präferiert wird, ist im Rahmen eines gesonderten Gutachtens zu beleuchten.

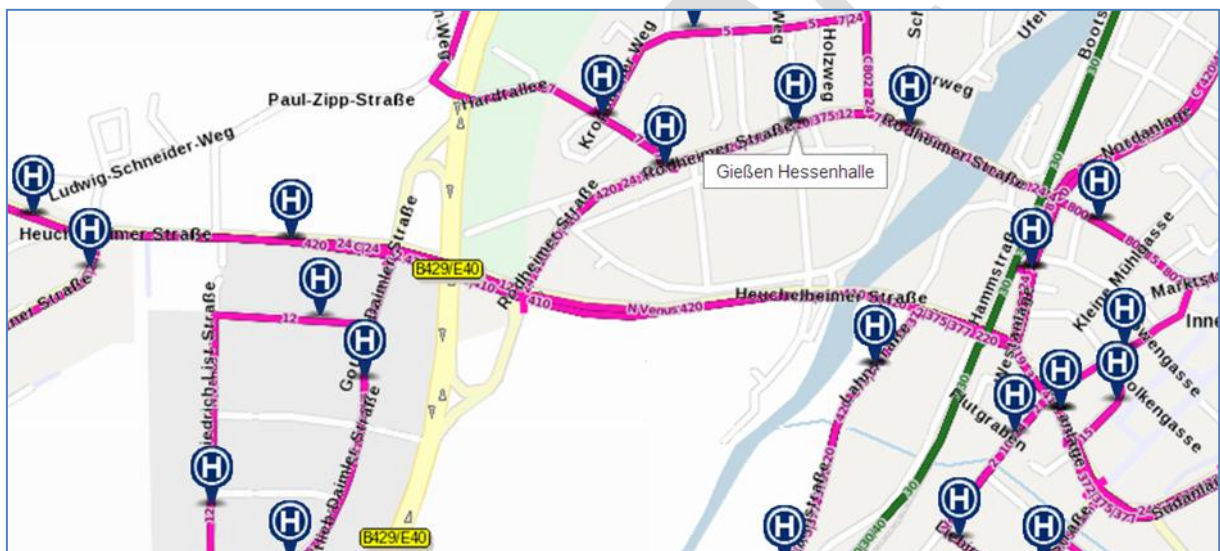
Zwar sind durch die Maßnahme voraussichtlich keine größeren Verschiebungen auf der Kostenseite zu erwarten, doch müssen die Auswirkungen für die Fahrgäste – insbesondere für die Schüler – geprüft werden. Die Basis für die Untersuchung im Detail muss daher auch eine Befragung der betroffenen Fahrgäste darstellen, die Linie 520 ist in die Untersuchung mit einzubeziehen.

ENTWURF

3.4 Linien GI-41 (ex: 410) und GI-42 (ex: 420) sowie Linien 7, 12 und 24

Im östlichen Bereich von Heuchelheim trifft die Linie 24 auf die aus Biebertal kommenden Linien GI-41 und GI-42⁶. Auf dem Weg in Richtung Gießen Zentrum stoßen dann hinter der Gottlieb-Daimler-Straße die Linie 12 und im Bereich Hardtallee die Linie 7 hinzu.

Die Linien GI-41 und GI-42 wurden mit dem Linienbündel „Biebertal/Heuchelheim“ neu vergeben (sie trugen bisher die Bezeichnung 410 und 420), der Wechsel mit dem Beginn des Fahrplanjahres 2014 wird jedoch keine wesentlichen Änderungen mit sich bringen.



⁶ Linie GI-43 mit nur vereinzelten Fahrten wird hier nicht weiter beachtet. Auch die ALT-Linie GI-44 (keine Bedienung der Innenstadt) spielt bei der Betrachtung keine Rolle.

Linienweg/Haltestellenbedienung

GI-41	GI-42	7
Gottlieb-Daimler-Straße	Gottlieb-Daimler-Straße	-
Hardtallee	-	Hardtallee
Hessenhalle	Hessenhalle	Hessenhalle
Schützenstraße	Schützenstraße	Schützenstraße
-	-	Oswaldsgarten
Mühlstraße	Mühlstraße	-
Selterstor	Selterstor	-
Liebigstraße	Liebigstraße	-
-	-	Marktplatz
-	-	Berliner Platz
-	-	-
-	-	-
Bahnhof	Bahnhof	-
-	-	...

12	24
-	Gottlieb-Daimler-Straße
Hardtallee	Hardtallee
Hessenhalle	Hessenhalle
Schützenstraße	Schützenstraße
Oswaldsgarten	Oswaldsgarten
-	-
-	...
-	-
Marktplatz	Marktplatz
Behördenzentrum	-
-	Johanneskirche
-	Katharinengasse
-	Bahnhof
...	-

Die Überschneidungen bei der Haltestellenbedienung konzentrieren sich auf den kurzen Streckenabschnitt zwischen Hardtallee und Schützenstraße. Dabei übernehmen gerade diese beiden Haltestellen auch eine wichtige Verknüpfungsfunktion zwischen den hier verkehrenden Linien.

Zeitliche Parallelität / Optionen für die Bedienung im Spätverkehr

Aufgrund des nur sehr kurzen parallel bedienten Linienabschnittes ist eine Analyse der zeitlichen Überlagerung der Verkehre nicht zielführend.

Auch für die Bedienung im Spätverkehr lassen sich keine zielführenden Optionen in Sinne einer Optimierung der Stadt-Umland-Verkehre erkennen.

Alternative Linienführung

Eine etwas direktere Linienführung der Linien GI-41 und GI-42 weiter über die Heuchelheimer Straße (L3020) zur Lahnstraße erscheint möglich, würde aber ein Auslassen der Haltestellen Hardtallee, Hessenhalle und Schützenstraße und des wichtigen Verknüpfungspunktes zum SPNV Oswaldsgarten zur Folge haben.

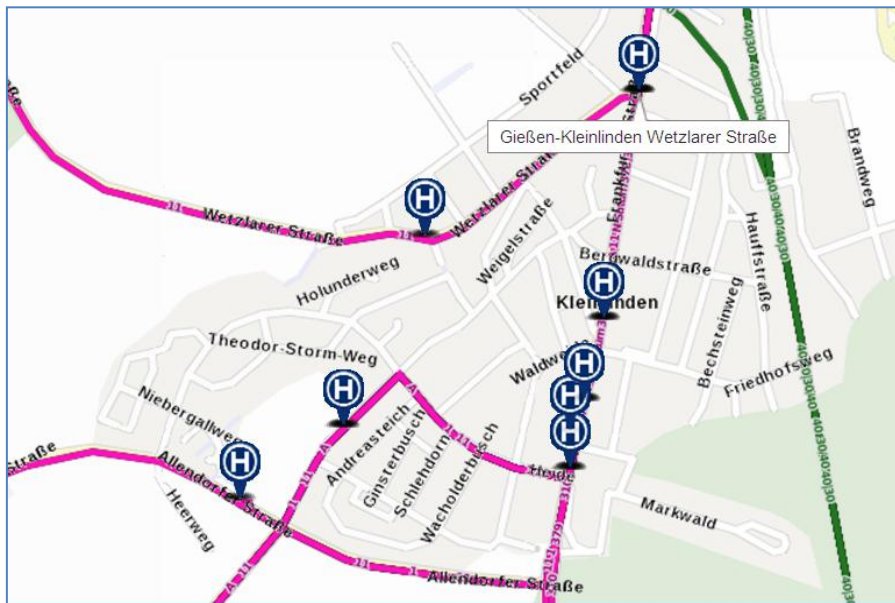
In dieser Variante wird daher kein Vorteil gesehen.

Fazit

In diesem Bereich konnte kein Optimierungspotential identifiziert werden.

3.5 Linien 310, 378/379 sowie 1 und 11

In Kleinlinden treffen auf der Frankfurter Straße die Linien 310, 378/379 sowie die Linien 1 und 11 aufeinander.



Linienweg/Haltestellenbedienung

378 / 379	310
-	-
-	-
Waldweide	Waldweide
-	-
-	-
Wetzlarer Straße	Wetzlarer Straße
-	-
Max-Reger-Straße	-
-	Bachweg
-	-

1	11
Br.-Grimm-Schule (Süd)	-
-	Br.-Grimm-Schule
Waldweide/Frankf. Str.	-
Waldweide/Schleife	Waldweide/Schleife
Schulgärten	Schulgärten
Wetzlarer Straße	Wetzlarer Straße
Bernhardstraße	Bernhardstraße
Max-Reger-Straße	-
-	-
-	Robert-Sommer-Straße

Alternative Linienführungen

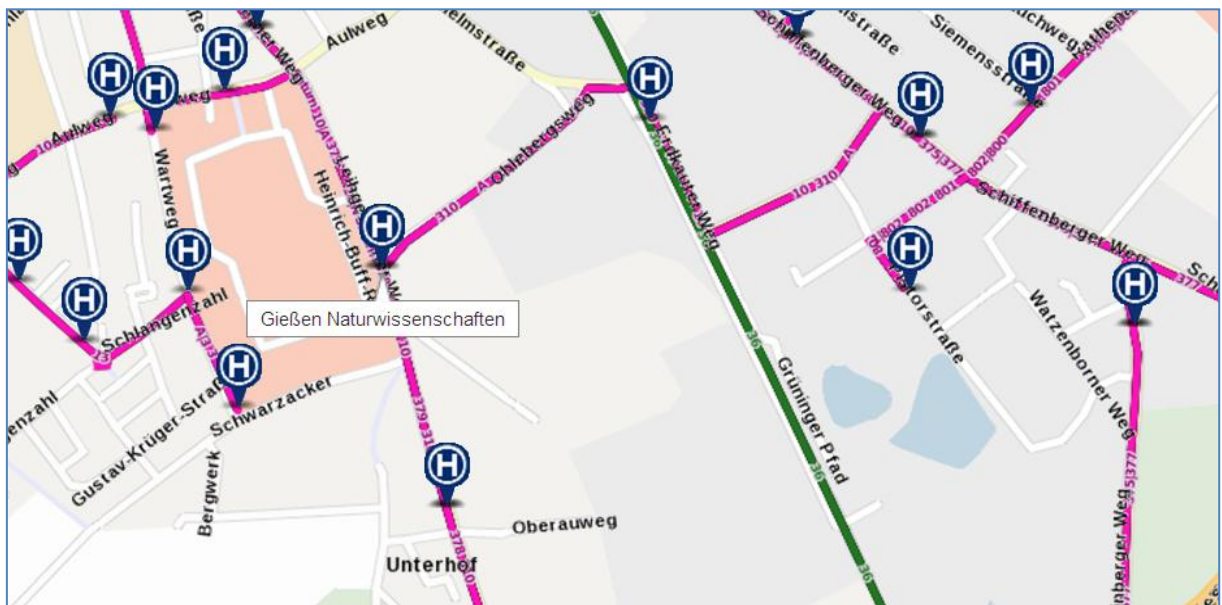
Weder für die von/nach Großen-Linden verkehrenden Linien 310 und 378/379 noch für die aus Allendorf und Lützellinden kommenden Linien 1 und 11 gibt es in Kleinlinden erkennbare sinnvolle Alternativen zur derzeitigen Führung der Linienwege nach Gießen.

Fazit

In diesem Bereich kann kein Optimierungspotential identifiziert werden.

3.6 Linien 378/379 und Linie 10

Die Linien 378/379 nach/von Linden treffen auf den Abschnitt zwischen der Haltestelle Unterhof und der Kreuzung Leihgesterner Weg/Aulweg auf die städtische Linie 10.



Linienweg/Haltestellenbedienung

378/379	10
Großen-Linden Oberhof	-
Unterhof	Unterhof
Naturwissenschaften	Naturwissenschaften
Leihgesterner Weg	-
-	Aulweg/Wartweg

Alternative Linienführung

Von Seiten der Justus-Liebig-Universität wird angeregt, die Linie 378/379 vom Unterhof kommend künftig über den Aulweg (Haltestelle Aulweg/Wartweg), über den Wartweg (Haltestelle Petruskirche) und weiter über die Haltestelle Otto-Eger-Heim Richtung Ludwigstraße auf den bestehenden Linienweg zu führen, um so eine verbesserte Anbindung des Klinikums und des Otto-Eger-Heims zu erreichen.

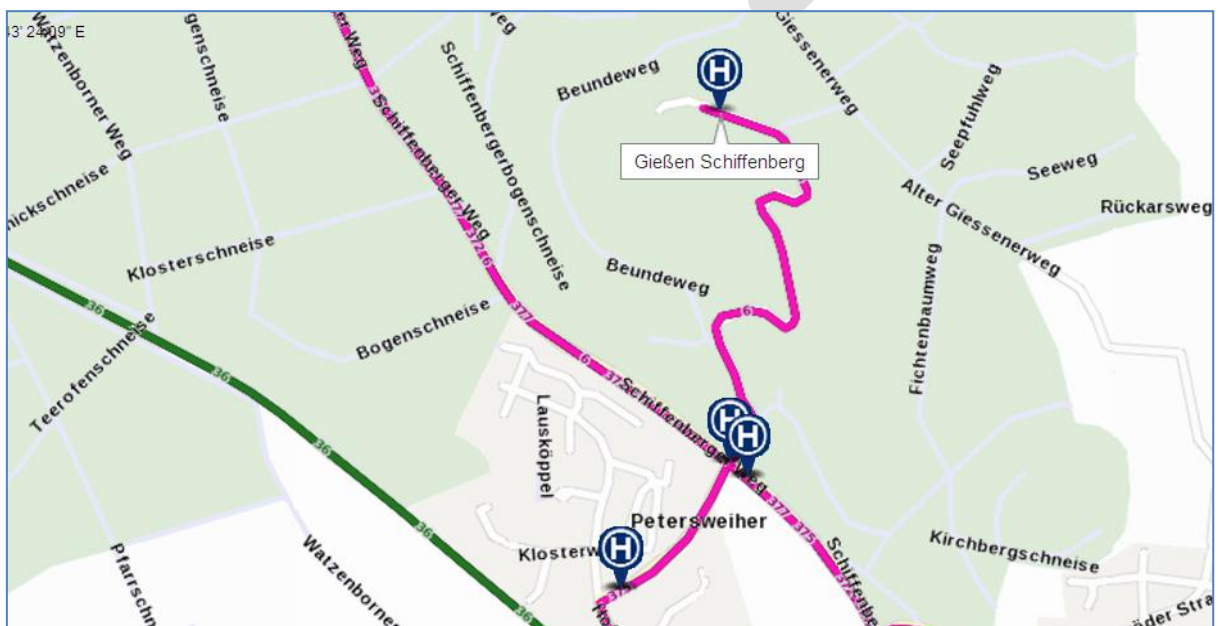
Hier wäre im Detail zu prüfen, welchen zusätzlichen zeitlichen Aufwand diese leichte Verlängerung des Linienweges sowie die Andienung von drei statt einer Haltestelle in diesem Bereich mit sich bringen würde.

Fazit

Der Vorschlag der Universität ist im Zuge der Detailplanung unter Berücksichtigung von Kosten und Nutzen der Maßnahme zu prüfen, wobei auch das Zusammenspiel mit möglichen Änderungen bei den Linien 10 und 3/13 zu berücksichtigen ist.

3.7 Linie 372 und Linie 6

Von der Abzweigung nach Schiffenberg ab bis hin in den Innenstadtbereich von Gießen überlagern sich die Linienwege der regionalen Linie 372 und der städtischen Linie 6.



Linienweg/Haltestellenbedienung

372	6
Pohlheim Hausen Rathaus	-
-	Schiffenberg
-	Forsthaus
Abzweig Schiffenberg	-
Forstgarten	-
Sandkauter Weg	Sandkauter Weg
Klingelbachweg	Klingelbachweg
Am Unteren Rain	Am Unteren Rain
Aulweg	Aulweg
Liebigschule	Liebigschule
Beliner Platz	Berliner Platz
Johanneskirche	-
Bahnhof/Westseite	-

Zeitliche Parallelität

Der Grund für diese räumliche Überlagerung der Linienwege wird bei der Betrachtung der Bedienungszeiträume deutlich: Line 6 verkehrt nur im Sonn- und Feiertagsverkehr und damit an Verkehrstagen, an denen die Linie 372 nicht verkehrt.⁷

Fazit

In diesem Bereich besteht kein Optimierungspotential.

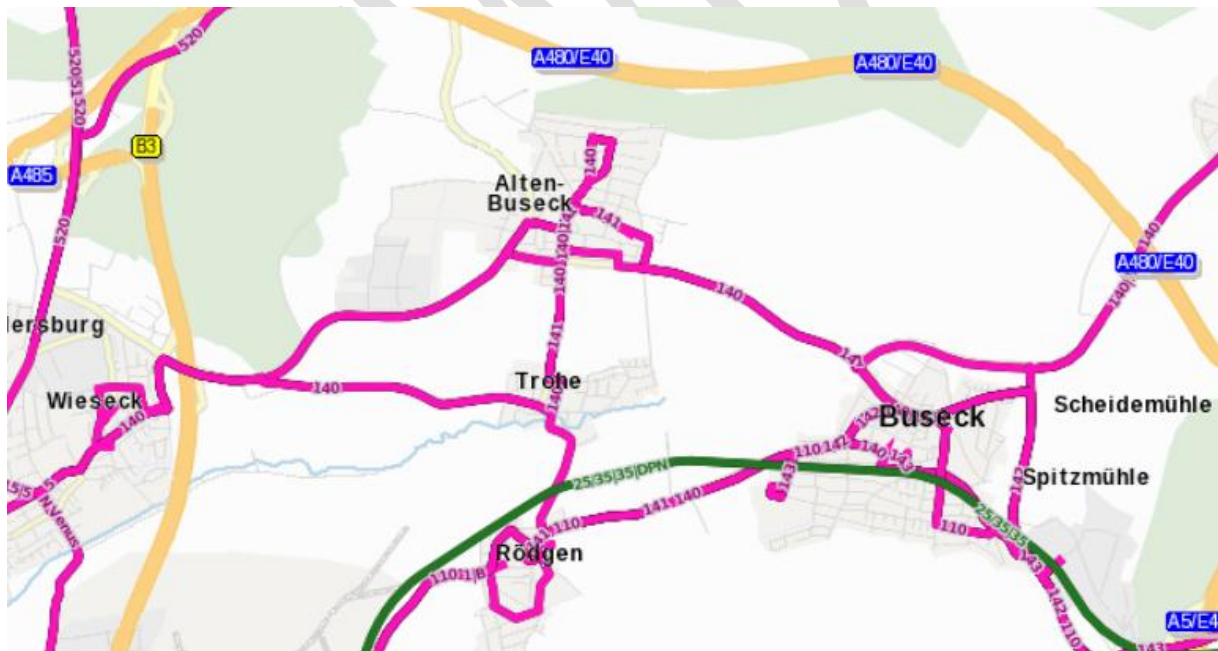
⁷ Es wird lediglich eine Fahrt über die Linie 375 abgewickelt.

4 Anbindung von Umlandgemeinden durch städtische Busse

In Erweiterung des Untersuchungsansatzes wurde auch grundsätzlich die Möglichkeit untersucht, städtische Buslinien über die Stadtteile Gießens hinaus in die Kommunen im Umland der Stadt zu verlängern und so auch für die Bewohner der Umland-Kommunen ein durchgängiges Angebot mit Stadtbuscharakter zu schaffen.

Ein solcher Ansatz wurde bereits mit den Linien 800/801/802 realisiert, durch die die nordwestlich gelegene Gemeinde Wettenberg an das Zentrum Gießen angebunden wird. Eine Verbindungsfunktion Stadt-Umland nehmen auch die ebenfalls als Stadtbusverkehre zu charakterisierenden Linien 11 und 24 wahr. Diese beiden Linien verkehren nach Westen in Richtung Wetzlar und verbinden die beiden Zentren.

Betrachtet man die Endpunkte der städtischen Buslinien, so bietet eigentlich nur die Linie 1 mit ihrer Endhaltestelle Rödgen Bürgerhaus geeignete Voraussetzungen für eine nähere Betrachtung. Hier wurden die Möglichkeiten einer Verlängerung der Linie über Rödgen hinaus in die Gemeinde Buseck untersucht – insbesondere die Anbindung des Ortsteils Trohe.



Eine solche Verlängerung des Linienweges würde zwar eine deutliche Verbesserung für die Anbindung von Trohe bedeuten, sie kann jedoch mit Blick auf die verkehrliche Funktion der Linie 1 nicht befürwortet werden.

Bei Linie 1 handelt es sich sowohl um die aufkommensstärkste als auch mit rund 16,5 km um die längste Gießener Stadtbuslinie. Die Fahrzeiten liegen derzeit schon bei 45 bzw. 41 Minuten. Als Durchmesserlinie mit einer wichtigen Verbindungsfunktion, die einen langen Linienabschnitt im Innenstadtbereich und Problemstellen entlang des Linienwegs wie den Bahnübergang Frankfurter Straße aufweist, ist eine hohe Fahrplanstabilität bereits heute nur schwer sicherzustellen.

Aufgrund der Änderung der Linienführung von Linie 11, die die Gießener Stadtteile Allendorf und Lützellinden künftig nicht mehr bedienen wird, kommt der Linie 1 ab dem Fahrplanjahr 2014 im südlichen Abschnitt eine noch höhere Bedeutung zu. Auch im nördlichen Abschnitt (z.B. Entwicklung Bereich Rudolf-Diesel-Straße) ist künftig mit einem höheren Fahrgastaufkommen zu rechnen, so dass die vorgehaltenen Kapazitäten beobachtet werden müssen.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen ist eine mögliche Verlängerung des Linienweges kritisch zu sehen.

Für den Gesamtverlauf der Linie 1 wurde im Zuge der Planungen für den städtischen Busverkehr geprüft, ob eine Trennung der Linie in die Abschnitte Nord (Rödgen - Innenstadt) und Süd (Lützellinden – Innenstadt) insbesondere mit Blick auf die Fahrplanstabilität eine sinnvolle Option darstellt. Da diese Prüfung zu dem Ergebnis kam, dass eine Linientrennung keine betrieblichen Vorteile mit sich bringen würde, wurde dieser Vorschlag jedoch verworfen.

Eine solche Trennung der Linie wäre jedoch die Voraussetzung dafür, eine Verlängerung des Linienweges in den Bereich Buseck als Option weiterzuverfolgen.

Fazit

Eine Verlängerung der Linie 1 über Rödgen hinaus ist nicht zu empfehlen.

5 Busbeschleunigung und Fahrgastinformation

Sowohl in den Vorgängerplänen als auch in den Stellungnahmen im Rahmen der Anhörung sowie bei weiteren Gelegenheiten wurde immer wieder das Thema Busbeschleunigung aufgegriffen.

Hier wird eine Einbindung der Busse aus der Region in das System für die Stadtbusse gefordert. Die Möglichkeit der Mitbenutzung der durch die Stadt vorgehaltenen technischen Ausstattung im Straßenraum besteht, allerdings müssen für eine Einbindung in die Beschleunigung auch fahrzeugseitig die technischen Voraussetzungen erfüllt werden.

Die ggf. durch eine Einbindung in die Busbeschleunigung zu erzielenden Einsparungen bei den Fahrzeiten sollen allerdings nicht für die Übernahme von zusätzlichen Erschließungsaufgaben genutzt werden. Sie sollen vielmehr dazu dienen, die Stabilität der Fahrpläne und die Pünktlichkeit zu verbessern.

Nicht nur planerische und technische Ansätze können zu einer verbesserten Wahrnehmung und Nutzung der aus der Region nach Gießen führenden Verkehre beitragen, sondern auch die zielgerichtete Information der Fahrgäste kann diesbezüglich einen wertvollen Beitrag leisten. So wird gelegentlich angemerkt, dass die städtischen Fahrgäste nicht ausreichend über bestehende Alternativen zur Nutzung der städtischen Linien informiert sind. Dieses Informationsdefizit wird noch durch das Problem der z.T. unterschiedlichen Abfahrtspositionen von Stadt- und Regionalbus verstärkt.

Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation sollten daher ergänzend zu möglichen planerischen Ansätzen verfolgt werden. Hilfreich können in diesem Zusammenhang z.B. sogenannte „Zielfahrpläne“ sein, die den Fahrgästen linienübergreifende Fahrplaninformationen für bestimmte Relationen wie die Verbindung Marktplatz – Bahnhof bieten.

6 Fazit – Potentialabschätzung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass eine grundsätzliche Neuordnung der Stadt-Umland-Verkehre nicht erforderlich ist. Im Zuge der Untersuchung wurden die Ansatzpunkte, die sich für Maßnahmen im Stadt-Umland-Verkehr identifizieren ließen, geprüft und grundlegend bewertet.

Als Ergebnis dieser Prüfung mussten einige der Ansätze als nicht zweckmäßig verworfen werden. Andere bedürfen einer Prüfung im Detail, um die Realisierbarkeit sowie das durch sie erschließbare Potential abschließend bewerten zu können.

7 Handlungsempfehlung

Als Empfehlung für das weitere Vorgehen wird eine nähere Untersuchung der Punkte angeregt, die nach der ersten hier vorgenommenen Abschätzung Potential aufweisen.

Bei der Ausarbeitung entsprechender Gutachten gilt es nicht nur, Kosten und Nutzen der Maßnahmen zu untersuchen, sondern auch die Akzeptanz der Nutzer zu berücksichtigen. Daher sollte die gutachterliche Betrachtung durch Instrumente der Marktforschung flankiert werden.

Nahverkehrsplan für den Bereich des Zweckverbandes Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV)

Synopse: Bedeutsame Unterschiede NVP 2009 – 2013 / Fortschreibung 2014

Erarbeitet für:

ZOV Verkehr
Hanauer Straße 15
61169 Friedberg

Stand 19.09.2013

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Abgrenzung von Verkehrsgebieten	3
1.1	Anzahl Verkehrsgebiete	3
1.2	Zuordnung der Ortsteile zu den Verkehrsgebiets-Kategorien	3
2	Anforderungsprofil - Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität	4
2.1	Grundangebot Montag bis Freitag	4
2.2	Grundangebot an Samstagen	5
2.3	Grundangebot an Sonn- und Feiertagen	6
3	Anforderungen an die Fahrzeuge	7
4	Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern	8

1 Abgrenzung von Verkehrsgebieten

1.1 Anzahl Verkehrsgebiete

Reduzierung der Anzahl der Verkehrsgebiete von 4 (NVP 2009 – 2013) auf 3 Kategorien:

1.2 Zuordnung der Ortsteile zu den Verkehrsgebiets-Kategorien

Im NVP 2009 – 2013 wurden die Kommunen als Ganzes sowie die Zentralen Orte innerhalb des Untersuchungsgebietes den Verkehrsgebiets-Kategorien zugeordnet.

Für die Fortschreibung 2014 wurde ein Vorschlag ausgearbeitet, der eine feingliedrigere Zuordnung der Ortsteile auf Basis der Zahl ihrer Einwohner vorsieht.

Der Vorschlag basiert auf den folgenden Regeln:

- Stadt- und Ortsteile, die zu insgesamt der Kategorie 2 zugeordneten Kommunen gehören, können dann in Kategorie 3 „heruntergestuft“ werden, wenn sie weniger als 1.000 Einwohner haben.
- Kernorte (Verwaltungssitz), die zu insgesamt der Kategorie 3 zugeordneten Kommunen gehören, können dann in Kategorie 2 „hochgestuft“ werden, wenn sie mehr als 3.000 Einwohner haben.
- Die Grenze für die Zuordnung von Stadtteilen zur Kategorie 1 wurde bei 9.000 Einwohnern gezogen.

Die Methodik dient einer ersten Zuordnung. Um die ÖPNV-relevanten Parameter wie Lage zu Zentren, Bedeutung im Verkehrsraum u.a. in die Betrachtung mit einzubeziehen, erfolgt nach Eingang und Bewertung der Stellungnahmen eine ortsteilscharfe Einzelbetrachtung.

2 Anforderungsprofil - Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienungsqualität

2.1 Grundangebot Montag bis Freitag

Reduzierung des Grundangebotes um einzelne Fahrtenpaare.

Grundangebot Montag bis Freitag

Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
1	1/2 h-Takt	5:30 – 21:30 Uhr	32 (-2)
2	1 h-Takt	6:00 – 21:00 Uhr	16 (-1)
3 / 4	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	8 (- 3 / +/-0)

Veränderung im Vergleich zum Vorgängerplan

Grundangebot Montag bis Freitag

Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
1	1/2 h-Takt	5:30 – 22:00 Uhr	34 Fahrtenpaare
2	1 h-Takt	5:30 – 22:00 Uhr	17 Fahrtenpaare
3	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	11 Fahrtenpaare
4	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	8 Fahrtenpaare

NVP ZOV 2009 - 2013

2.2 Grundangebot an Samstagen

Grundangebot Samstag

Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
1	1 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	18 (-2)
2	2 h-Takt	6:00 – 20:00 Uhr	10 (-3)
3 / 4	2 h-Takt	8:00 – 18:00 Uhr	6 (-4 / -1)

Veränderung im Vergleich zum Vorgängerplan

Die Differenzierung nach Verkehrszeiten wurde aufgegeben, die Anzahl Fahrtenpaare leicht reduziert.

Grundangebot Samstag

Kategorie	Grundtakt	VZ	von – bis	Fahrtenpaare
1	1 h-Takt	NVZ ¹	5:30 – 10:00 Uhr	20 Fahrtenpaare
	1/2 h-Takt	HVZ ²	10:00 – 16:00 Uhr	
	1 h-Takt	NVZ	16:00 – 20:00 Uhr	
2	1 h-Takt		5:30 – 20:00 Uhr	13 Fahrtenpaare
3	2 h-Takt		6:00 – 20:00 Uhr	10 Fahrtenpaare
4	2 h-Takt		6:00 – 20:00 Uhr	7 Fahrtenpaare

NVP ZOV 2009 - 2013

2.3 Grundangebot an Sonn- und Feiertagen

Reduzierung des Grundangebotes um einzelne Fahrtenpaare.

Grundangebot Sonn- und Feiertage

Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
1	nach Bedarf	nach Bedarf	8 (-2)
2	nach Bedarf	nach Bedarf	6 (-2)
3 / 4	nach Bedarf	nach Bedarf	4 (-2 / +/-0)

Veränderung im Vergleich zum Vorgängerplan

Grundangebot Sonn- und Feiertage

Kategorie	Grundtakt	von – bis	Fahrtenpaare
1	nach Bedarf	nach Bedarf	10 Fahrtenpaare
2	nach Bedarf	nach Bedarf	8 Fahrtenpaare
3	nach Bedarf	nach Bedarf	6 Fahrtenpaare
4	nach Bedarf	nach Bedarf	4 Fahrtenpaare

NVP ZOV 2009 - 2013

3 Anforderungen an die Fahrzeuge

Anforderungsprofil

Mindeststandards für Busse

Maximales Fahrzeugalter für **Regelfahrzeuge** bleibt bei 10 Jahren



Verstärker- und Ersatzfahrzeuge:

- NVP 2009-2013: 12 Jahre (Gelenkbus: 14 Jahre )



- NVP-Fortschreibung: 14 Jahre



4 Anforderungen an die Beförderung von Schülerinnen und Schülern

NVP 2009 – 2013:

- *Durch das Angebotsraster wird die Anzahl der An- und Abfahrten zum Schulstandort je Schultag in Abhängigkeit vom Schultyp festgelegt.*

» Die gängige Praxis von maximal 2 Anfahrten und 3 Abfahrten soll beibehalten werden.

NVP Fortschreibung 2014:

- *Durch das Angebotsraster wird die Anzahl der An- und Abfahrten zu den Schulen/Schulstandorten festgelegt.*
- *Änderungen der derzeitigen ÖPNV-Bedienbereiche von Schulen bedürfen der Festlegung seitens des Schulträgers, der den Aufgabenträger hierüber informiert. Die Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Verbindungen über das bestehende Einzugsgebiet einer Schule hinaus erfolgt nur, sofern der Schulträger ausdrücklich zustimmt bzw. dies beim Aufgabenträger beantragt.*
- *Alle defizitsteigernden, dauerhaften Fahrplanänderungen, welche durch rein schulische Belange verursacht werden, bedürfen vor Umsetzung der Zustimmung des Schulträgers.*