

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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	Die ÖPNV-Anbindung von Rosbach wird als ausreichend angesehen.		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
17	<p>Die Gemeindevertretung hält die Einrichtung einer Schulbusverbindung Rockenberg-Wölfersheim für erforderlich. Die zuständigen Stellen werden aufgefordert, eine solche Verbindung kurzfristig zu schaffen.</p> <p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>Die Schülerbeförderung im Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt.</p> <p>Das Angebot an schulrelevanten Fahrten von Rockenberg zum nächstgelegenen Schulstandort Butzbach wird als ausreichend angesehen.</p>		
26	<p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>Ein Ausbau über das Grundangebot hinaus ist möglich, bedarf aber der maßgeblichen Mitfinanzierung der Kommune.</p>		
29	<p>Eine Umstellung des Bus-Fahrtenangebotes auf flexible Anruflinien- und Anrufsammeltaxen wird kritisch gesehen.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		
30	<p>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.</p> <p>Zudem sind die Anschaffungs- und Reparaturkosten für Hochbodenfahrzeuge niedriger als bei Niederflurbussen. Auch der Reifenverschleiß ist bei hochflurigen Bussen geringer als bei Niederflurbussen.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
38	Es ist eine umsteigefreie Verbindung zwischen Rodheim-Bieber und Wetzlar anzustreben.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>			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.	<b>Ablehnung</b>			
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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>			ja
85	Die Anschlussituation 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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>			ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
102	<p>Zusätzliche Halte zwischen Alsfeld und Lauterbach: spätestens bei der nächsten Vergabe soll die Bedienung der folgende Orte eingeplant werden: Rimlos, Wallenrod, Schwalmtal (Renzendorf, Brauerschwend), Hergersdorf, Alsfeld-Altenburg.</p> <p>Details zur Ausgestaltung können der Stellungnahme entnommen werden.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>Aufgrund des Betriebskonzepts ist eine Umsetzung nicht möglich. Zudem fehlt das notwendige Fahrgastpotential.</p>		
103	<p>Wiedereinführung beschleunigter Züge (RE) mit Durchbindung Richtung Koblenz und Montabaur (mit ICE-Anschluss Richtung Köln und Rhein-Ruhr) zusätzlich zum beizubehaltenden RB-Studentakt.</p> <p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>Aufgrund des Betriebskonzepts ist eine Umsetzung nicht möglich.</p>		
104	<p>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.</p> <p>Wahrscheinlich geht es hier um dreistellige Beträge pro Jahr, so dass eine Einigung zwischen HLB, DB, VGO und RMV erreichbar sein müsste.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>Eine Öffnung der Tarife auf VGO-Linien wird wegen der ausgesprochen geringen Nachfrage als nicht praktikabel gesehen.</p>		

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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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	<p>Der Vorschlag nach Übernahme der Werte des NVP 2009-2013 für das Grundangebot bei den Verbindungshäufigkeiten zum Zentrum wurde nicht berücksichtigt.</p> <p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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).</p>		
167	<p>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.</p> <p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
168	<p>Eine Grundversorgung im ländlichen Raum darf nicht ausschließlich durch nachfrageorientierte Bedienungsformen erfolgen.</p> <p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		
169	<p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		

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.	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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	<b>Ablehnung</b>	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.	<b>Ablehnung</b>	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	<p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		
233	<p>Die Zuordnung des gesamten ländlichen Raumes zu lediglich einer Verkehrsgebiets-Kategorie erscheint fragwürdig. Hier wäre eine differenziertere Einteilung wünschenswert gewesen.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		
275	<p>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.</p>	<b>Ablehnung</b>	<p>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.</p>		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
7	<p>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).</p> <p>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.</p>	+			
14	<p>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.</p>	+			ja
47	<p>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.</p>	+	<p>Die Ausweitung lokal relevanter Linienverkehre, welche über die Daseinsvorsorge hinausgeht, bedarf der kommunalen Mitfinanzierung.</p>		
68	<p>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.</p>	+	<p>Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.</p>		
70	<p>Hinsichtlich der Verbesserung des ÖPNV in den Stadtteilen Dorf-Güll, Holzheim und Grüningen wurde im Oktober 2012 eine Bürgerbefragung mit einer hohen Rücklaufquote durchgeführt.</p> <p>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.</p>	+	<p>Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.</p>		

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 Horlofftalbahn-Äste entsprechend weiterzuentwickeln. Planungen am Bahnhof Beienheim dürfen die Möglichkeit des Koppeln und Flügelns 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	<p>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.</p> <p>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.</p>	+			
184	<p>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.</p>	+			ja
240	<p>Bei der Linienbündelung sind neben einer Mindestgröße auch weitere Faktoren wie die Bündelung ertragsstarker mit ertragsschwachen Linien zu beachten.</p>	+	<p>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.</p>		



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 durchgängig 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	<p>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.</p> <p>Hier ist zu fordern, dass der Gesetzgeber, sofern er den Kommunen umfangreiche Maßnahmen aufbürdet, auch das entsprechende Finanzierungsinstrumentarium bereitstellt.</p>	+	<p>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.</p>		
261	<p>Bei der Darstellung der künftigen Standards für die Mindestbedienung wäre die Möglichkeit eines direkten Vergleichs mit den Vorgaben des Vorgängerplanes wünschenswert gewesen.</p>	+	<p>Die Standards wurden nur geringfügig angepasst. Für den Verkehr Montag-Freitag erfolgte</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- in Kategorie 1 eine Reduktion von 34 auf 32 Fahrtenpaare,</li> <li>- in Kategorie 2 eine Reduktion von 17 auf 16 Fahrtenpaare und</li> <li>- in den Kategorien 3 bzw. 4 von 11 bzw. 8 Fahrtenpaaren auf künftig einheitlich 8 Fahrtenpaare.</li> </ul> <p>Im September 2013 wurde eine Synopse für die politischen Gremien erstellt. Die Anhörungsberechtigten wurden über die Änderungen in zwei Anhörungsrunden informiert.</p>		

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
268	<p>Frage, welche Fahrzeuganforderungen im Anforderungsprofil des künftigen NVP definiert werden sollen.</p> <p>Bei der Definition von Fahrzeugstandards muss darauf geachtet werden, dass die Anforderungen nicht zu hoch werden, um den Unternehmen eine auskömmliche Kalkulation zu ermöglichen.</p>	+	<p>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.</p>		
278	<p>Es wird angeregt, den Büdinger Stadtteil Düdelsheim der Verkehrsgebiets-Kategorie 2 zuzuordnen.</p>	+	<p>Die Anpassung ist erfolgt.</p>		

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	<p>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.</p> <p>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.</p>	+	<p>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.</p>		

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 Lumdatalschule 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 Linienverkehr wird in enger Abstimmung mit dem Schulträger umgesetzt.		bedingt

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
19	<p>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.</p>	(+)	<p>Ein grundsätzlicher Verzicht auf Stichverkehre würde zu erheblichen Mehraufwendungen führen. Wo es betrieblich und verkehrlich möglich ist, sollen Stichverkehre auf ein Minimum reduziert werden.</p>		
23	<p>Die Andienung der Ortsteile muss dringend verbessert werden.</p>	(+)	<p>Eine weitere Verbesserung des lokalen ÖPNV-Angebots bedarf der maßgeblichen Mitfinanzierung der Kommune.</p>		
31	<p>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.</p>	(+)	<p>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.</p>		
71	<p>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.</p>	(+)	<p>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.</p>		



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	<p>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.</p>	(+)	<p>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).</p>		
148	<p>Die Stadt fordert den Bau des dritten und vierten S-Bahn-Gleises und einen sauberen Viertelstundentakt der S6.</p>	(+)	<p>Zuständigkeit des RMV</p>		ja
149	<p>Die Andienung des Busses der Linie 30 sollte beibehalten werden, denn trotz S-Bahn nimmt er eine wichtige Verkehrsfunktion wahr.</p>	(+)	<p>Fahrten, welche ein entsprechendes Fahrgastaufkommen haben, sollen beibehalten werden. Zuständigkeit liegt bei traffiq und RMV.</p>		ja
152	<p>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.</p>	(+)	<p>Vorschlag wird als Bitte um Prüfung an den RMV im Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>		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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- primäres Ziel liegt in der Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs</li> <li>- 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)</li> <li>- Von der Ortsgröße und der strukturellen Ausstattung eignen sich insbesondere die Mittelzentren Grünberg und Hungen für die Einrichtung eines solchen Angebotes</li> <li>- auch die Kerngemeinde Lang-Göns ist wegen des Fehlens von Regionalbusfahrten zum Oberzentrum für ein innerörtliches Verkehrsangebot geeignet</li> <li>- notwendige Voraussetzung für die Einrichtung solcher Verkehre ist die Mitfinanzierung durch die begünstigte Stadt bzw. Gemeinde</li> </ul>	(+)	<p>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.</p>		
186	<p>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.</p>	(+)	<p>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.</p>		
187	<p>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.</p>	(+)			ja
188	<p>Es wird gefordert die Maßnahme Schaffung von P+R Anlagen an den Haltepunkten Kirch-Göns und Ostheim in die erste Priorität des NVP aufzunehmen.</p>	(+)			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	<p>Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine durchgängige Wegekette bei annehmbarer Reisezeit erforderlich.</p> <p>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.</p> <p>Eine Reduzierung dieses Angebotes auf die benannte Mindestvorgabe würde zur Folge haben, dass die Durchgängigkeit der Wegekettens stark eingeschränkt werden würde.</p> <p>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.</p>	(+)	<p>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.</p>		
230	<p>Mit Blick auf die hohe Zahl an Studenten, die zum Studium in die Stadt Gießen einpendeln, wäre eine attraktivere Anbindung der Umlandgemeinden wünschenswert.</p>	(+)	<p>Die Nachfrage wird bei der Angebotsplanung berücksichtigt, die vorgestellten Vorgaben für das Grundangebot sollen lediglich die Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge beschreiben.</p>		



Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
235	<p>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.</p> <p>Es wird zudem der Wunsch nach einer langfristigen Freihaltung der Trasse Gedern-Stockheim geäußert.</p>	(+)	<p>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.</p>		
237	<p>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.</p>	(+)	<p>Die Ansicht, dass bei der Klärung der Lokalisierungsfrage auch die Gestaltung der Linienbündel mit berücksichtigt werden muss, wird geteilt.</p>		
251	<p>Bei der Schülerbeförderung ist trotz der insgesamt rückläufigen Schülerzahlen zu beachten, dass der Beförderungsbedarf in manchen Bereichen dennoch steigt.</p>	(+)	<p>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.</p>		

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, Burkhardtsfelden, 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 Bahnhofspunkt 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 Bahnhofspunkt.	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	<p>Das Stadtbussystem in Lauterbach leidet unter den folgenden konzeptionellen Problemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- unübersichtliches Angebot</li> <li>- unübersichtliche Darstellung in Fahrplantabellen, Netzkarten und an den Haltestellen</li> <li>- unübersichtliche Haltestellensituation am Nordbahnhof</li> <li>- große Umwege</li> <li>- fehlende Anbindung an Nachbarorte</li> <li>- unzureichende bzw.- unübersichtliche Abstimmung auf die Züge am Nordbahnhof</li> <li>- unbegründete Bedienungsverbote</li> </ul>	<b>P</b>	Den Ausführungen zum Stadtbussystem Lauterbach kann nur bedingt zugestimmt werden. Eine Neuplanung des Linienbündels Lauterbach ist in Arbeit.		
117	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Am Stadtbus-Korrespondenzhalt sind Anschlüsse auch bei Verspätungen (mindestens 5 Minuten) sicherzustellen.</p>	<b>P</b>			
119	<p>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>	<b>P</b>			
120	<p>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>	<b>P</b>			

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 Altstadt zur Fortschreibung des NVP vom 21.08.2007) neben den Ortsteilen Lindheim, Höchst und Altstadt, 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 Altstadts 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	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Großen-Linden Frankfurter Straße: Umstieg von der Linie 35 auf die Linien 378 mit Ziel Gießen und 379 von dort zurück</li> <li>- Londorf Burggarten: Umstieg von der Linie 55 auf die Linie 520 mit dem Ziel Gießen und von dort auch zurück</li> <li>- Aulweg/Schiffenberger Weg: für die Verknüpfung zwischen Pohlheim und Linden</li> <li>- Waldweide/Frankfurter Straße: für den Umstieg zwischen Linden und den südlichen Stadtteilen von Gießen</li> <li>Wiesecker Weg/Sudetenlandstraße: für eine Verknüpfung der Fahrten zwischen Lollar/Staufenberg und Buseck bzw. Rödgen</li> </ul>	<b>P</b>			
182	<p>Verweis auf den Kreistags-Beschluss vom 01.07.2013 zur Prüfung der Möglichkeit einer Einbindung privater Autofahrten in die Nahverkehrsplanung.</p>	<b>P</b>	<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.</p>		
185	<p>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>	<b>P</b>	<p>Die Ausgestaltung der ALT-Verkehre in diesem Bereich ist Thema von Gesprächen zwischen RNV und ZOV-Verkehr.</p>		

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 Vilbels einer Einzelpfufung 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	<p>In Bezug auf die Tabellen "Vergleich Fahrplan/Mindestangebot" gibt es folgende Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beziehen sich die Angaben auf Fahrten von Mo-Fr, die ganzjährig verkehren? Wie wird bei Fahrten "nur an Schultagen" verfahren?</li> <li>- Bei der Verbindung Großen-Buseck nach Gießen wird die Linie 110 nicht berücksichtigt</li> <li>- Die Angaben bzgl. der Anzahl an Fahrten bei der Übersicht zu Linden erscheinen zu hoch.</li> <li>- Als Zielhaltestelle für die Verbindung Großen-Linden Bergstraße nach Gießen soll die "Mühlstraße" verwendet werden.</li> </ul>	<b>P</b>	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.	<b>(P)</b>	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 Limeschule mittlerweile über eine gymnasiale Oberstufe verfügt.	<b>(P)</b>	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):	<b>Z</b>	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		
99	Verlegung der Abfahrten der Abendzüge ab Fulda, die in Alsfeld enden (Details siehe Stellungnahme).	<b>Z</b>	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
100	<p>Der Betrieb sollte an Sonn- und Feiertagen in beiden Richtungen durchgängig eine Stunde früher beginnen, um den Ansprüchen des (Tages-) Tourismus zu entsprechen.</p> <p>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.</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
101	<p>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.</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
107	<p>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.</p> <p>Der BUND nennt Kriterien für eine hochwertige Verkehrsbedienung (z.B. eine verlässliche Bedienung mindestens im Zweistundentakt von 6-22Uhr).</p> <p>Der BUND schlägt vor, schrittweise vorzugehen und zunächst bestehende Linien auszubauen und miteinander zu verknüpfen (siehe Punkte 108 bis 112).</p>	Z	<p>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.</p>		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
108	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 390 (neu): Marburg-Lahnberge-Kirchhain-Alsfeld-Grebenau-Breitenbach-Niederjossa-Niederaula-Bad Hersfeld</li> <li>- 391 (neu): Gedern-Grebenhain-Herbstein-Lauterbach-Schlitz-Niederjossa-Niederaula(-Bad Hersfeld/Kirchheim)</li> </ul>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja
109	<p>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).</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
110	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Der BUND stellt weitere detaillierte Forderungen, wie z.B. Beibehaltung als Verbundbus, zu der Linie (siehe Stellungnahme). Siehe auch Punkt 112.</p>	Z	Bestandteil des RNVP		ja
111	<p>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.</p> <p>Die Stellungnahme liefert weitere Details zur Verbesserung des Angebots auf der Linie. Siehe auch Punkt 112.</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja

Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
112	<p>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 Anschlussicherheit. 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.</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP.		ja
113	<p>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</p>	Z	Forderungen berühren maßgeblich Bestandteile des RNVP		ja
114	<p>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.</p>	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 Verkehrsbedienung 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 ( <a href="http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht/">http://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht/</a> ).	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 Tarifstrukturreform 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	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Bei Line 393 nach Unterwegfurth fehlt der Lückenschluss nach Niederjossa (- Bad Hersfeld), der den Fahrgästen zusätzliche Optionen eröffnen würde.</p>	Z	<p>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.</p>		ja
236	<p>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.</p>	Z	<p>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.</p>		ja
243	<p>Eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wird auch vom Fahrgastbeirat gefordert. Hier müssten insbesondere die unbeschränkten Bahnübergänge geschlossen werden, um eine höhere Geschwindigkeit realisieren zu können.</p>	Z	<p>Die geringe Reisegeschwindigkeit auf der Horloffthalbahn hat der ZOV in seiner Stellungnahme zum RNVP des RMV moniert.</p>		ja
244	<p>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.</p>	Z	<p>Die Anregungen werden aufgenommen und im NVP entsprechend dokumentiert.</p>		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 Horlofftalbahn 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 Fahrplannerstellung 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	<p>Wunsch nach Verlegung der Haltestelle "Garbenteicher Straße" im Stadtteil Hausen an die Schulbushaltestelle "Zur Lutherlinde".</p> <p>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.</p>	-	<p>Konkrete Umsetzung gehört zum operativen Geschäft. NVP ist Rahmenplan.</p> <p>Die verbesserte innerörtliche ÖPNV-Bedienung in Pohlheim wird derzeit in Abstimmung mit der Stadt geprüft.</p>		
72	<p>Veränderungen auf der Achse Butzbach - Niederkleen - Dornholzhausen - Hüttenberg - Wetzlar</p> <p>Anregung deckt sich mit den Punkten 40-42</p>	-	s.o.		
74	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ockstädter Straße/Ecke Johann-Peter-Schäfer-Straße</li> <li>- Ockstädter Straße/Ecke Lindenstraße</li> <li>- Ockstädter Straße/Ecke Kaiserstraße</li> </ul> <p>Es ist zu prüfen, ob die bestehende Haltestelle in der Ockstädter Straße dann aufgegeben werden kann.</p>	-	<p>In den Bereichen Florstadt/Friedberg wird durch ein Neukonzept im Fahrplanjahr 2015 eine Optimierung des Buslinienverkehrs umgesetzt.</p>		
90	<p>Bei der bisherigen Ausarbeitung scheint die Analyse von Zielgruppen und Verlagerungspotentialen als unzureichend.</p> <p>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.</p> <p>Die Zielgruppen für dieses Angebot sind Pendler, Wochenendpendler, Geschäftsreisende, Freizeitreisende im Alltag, auswärtige Besucher und Urlauber (Übernachtungsgäste) im Vogelsberg.</p>	-			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	<p>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.</p>	-	<p>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.</p>		
190	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass ein im Hessischen ÖPNVG (siehe S. 4 Text Rahmenbedingungen) gefordertes Finanzierungskonzept im NVP noch nicht vorliegt.</p>	-	<p>Die Fortschreibung wird den Sachverhalt berücksichtigen. Die Bewertung der Maßnahme ist erst nach Festlegung der Maßnahmen möglich, also erst nach Entscheidung über die Stellungnahmen.</p>		
192	<p>Auf welches Verkehrsgebiet bezieht sich die Grafik "Verkehrsmittelnutzung nach Fahrtzweck". Zudem erscheint der Anteil Schülerverkehr sehr hoch.</p>	-	<p>Die Grafik bezieht sich auf den Landkreis Gießen. Im Landkreis ist der Schüleranteil deutlich höher als in der Stadt.</p>		
207	<p>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.</p>	-	<p>Der Vergleich der Reisezeiten ist nur grob überschlägig möglich. Man kann keine allgemeine Wohnadresse für die jeweilige Relation zugrundelegen.</p>		

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 Cleeburg 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 "gebiets-scharf" 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	<p>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.</p>	-	<p>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.</p>		
216	<p>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.</p>	-	<p>Eine "maßgebliche" Beeinflussung der Fahrgststeigerung bedarf eines hohen Mitteleinsatzes. Bei allen Maßnahmen muss die Kosten/Nutzen-Relation beachtet werden.</p>		
217	<p>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.</p>	-	<p>Praktikable und finanzierbare Gegenvorschläge sind erwünscht. Leider kann vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Kreise derzeit keine Alternative genannt werden.</p>		



Nr.	Inhalt	Bewertung Verwaltung	Bemerkung	Entscheidung	regionale Relevanz
218	<p>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</p>	-	<p>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.</p>		
223	<p>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.</p>	-	<p>Die im Nahverkehrsplan mit Prüfauftrag versehenen Aufgaben werden in den kommenden Jahren je nach Priorität abgearbeitet.</p>		
224	<p>Der NVP 2013 (Entwurf) wird von der Stadt Bad Nauheim zustimmend zur Kenntnis genommen, wobei zu einigen Aspekten noch Anregungen geäußert werden.</p>	-			
238	<p>Mit Blick auf die Kostengesichtspunkte stellt sich die Frage, welchen konkreten wirtschaftlichen Nutzen größere Linienbündel bewirken.</p>	-	<p>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.</p>		

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	<p>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.</p> <p>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.</p>	-	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Als problematisch zu bewerten ist in einigen ländlichen Gebieten das Fehlen geeigneter ausführender Unternehmen.</p>		
250	<p>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.</p>	-	<p>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.</p>		

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