

Gemeinde Rabenau

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Antrag, die Gemeinde Rabenau mit dem Kernortsteil von der Verkehrsgebietskategorie 4 in die Kategorie 3 einzustufen und das Grundangebot von 8 auf 11 Fahrtenpaare auszuweiten.	Ablehnung	Londorf fehlt die zentralörtliche Funktion. Bereits heute verfügt Rabenau über ein verhältnismäßig gutes ÖPNV-Angebot.

Gemeinde Wettenberg

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Die Gemeinde ist mit der Einrichtung eines 2-Stunden-Taktes zwischen Wettenberg und Biebental und der damit verbundenen Änderung des Fahrplanes der Linie 82 nicht einverstanden.	Stundentakt wird abgelehnt	Maßgebliche Mitfinanzierung der Gemeinde wäre Voraussetzung für eine Taktverdichtung.

Stadt Lollar

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Es wird ein Hinweis im NVP vermisst, dass der Landkreis Gießen seine originären Aufgaben im ÖPNV an den ZOV übertragen hat und welche Aufgabenzuteilung an die VGO entfällt.	Zustimmung	Hinweis auf Information im Internet (www.zov.de) wurde als Fußnote in Kapitel 1 aufgenommen.
Im Bereich "Maßnahmen aus den Vorgängerplänen" wird die Reaktivierung der Lumdatalbahn gänzlich ausgeblendet. Es wird um eine Aufnahme der Lumdatalbahn in das Projekt Wetterauer Netz unter 2.3.1.1 gebeten.	Ablehnung	Die Lumdatalbahn gehört nicht zum "Regionalnetz Wetterau" der DB Netz AG. Im regionalen Nahverkehrsplan des RMV wird diese Strecke nicht aufgeführt.
Hinweis auf das Scheitern der AST-Ausschreibungen in der Stadt Lollar und die sich daraus ergebenden Fragestellungen. Dem Thema alternative Bedienungsformen in der Fläche sollte künftig mehr Beachtung geschenkt werden. Es wird darum gebeten, auch entsprechend gegenüber dem RMV auf die Belange der sog. Flächenkreise hinzuwirken.	Ablehnung	Auf die Bedeutung der Flächenkreise wird im Nahverkehrsplan ausführlich hingewiesen (siehe auch Empfehlung zur Stellungnahme HLSV).

Frage, welche Synergieeffekte man sich aus einer Aufteilung in regionale und lokale Linienbündel bei Ausschreibungen verspricht.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Ist im Nahverkehrsplan erläutert (Kapitel 6.4).
Verweis auf das von der Stadt Lollar beschlossene Stadtbuskonzept und die diesbezüglich noch ausstehende Rückmeldung des ZOV.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Konzept wird bei Erstellung des Fahrplanangebots Lumdata auf Verwendbarkeit geprüft.

Gemeinde Grebenhain

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Dem vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans wird zugestimmt.		
Eine Anbindung von Grebenhain an Fulda und an Wächtersbach ist durch entsprechende Anschlussverbindungen sicherzustellen.	Ablehnung	Kein dringlicher Bedarf bzw. bereits Angebot auf VB-56 vorhanden.

Gemeinde Freiensteinau

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Busverbindung zwischen den Ortsteilen. Angebot der Mitfinanzierung.	prüfen	

Stadt Schlitz

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Das Verkehrsangebot montags bis freitags weist für die Stadtteile Fraurombach und Unter-Schwarz Defizite auf. Für diese beiden Stadtteile soll das Angebotsniveau an das der Mehrzahl der restlichen Stadtteile angepasst werden. Weiterhin sollen auch die Wochenendverkehre auf ein gleiches Niveau von samstags 5 und sonntags 4 Fahrtenpaare gebracht werden.	Zustimmung	Bereits im Nahverkehrsplan dokumentiert.
Dem NVP-Entwurf wurde entnommen, dass die Einrichtung einer Haltestelle in Schlitz "Salzschlirfer Straße / An der Feldwiesen" geplant ist.	Zustimmung	Bereits im Nahverkehrsplan dokumentiert.

Gemeinde Altenstadt

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
An der Gesamtschule ("Limesschule") in Altenstadt wird es ab 2009 eine gymnasiale Oberstufe geben. Dieser Tatsache sollte im NVP dadurch Rechnung getragen werden, dass die Schülerbeförderung entsprechend angepasst wird und insbesondere die Gemeinde Hammersbach durch entsprechende Busverbindungen einen guten Anschluss an die Limesschule erhält.	wird geprüft	Schülerbeförderung ist bei der Einrichtung der gymnasialen Oberstufe entsprechend anzupassen. Die Verbindung zwischen Hammersbach und Altenstadt bedarf der Beteiligung der KVG Main-Kinzig und des RMV.
Die Gemeinde plant in den nächsten 2-3 Jahren, bestehende, nicht behindertengerechte Haltestellen im Rahmen eines Verkehrskonzeptes zur Verkehrsberuhigung in den Ortsdurchfahrten behindertengerecht umzubauen. Mit dieser Maßnahme soll bereits im Jahr 2009 begonnen werden.	Aufnahme im Nahverkehrsplan	Investition wurde in Anhang I dokumentiert.

Stadt Bad Vilbel

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Die Stadt Bad Vilbel wiederholt die bereits geäußerten Bedenken hinsichtlich der Festlegung eines Grundangebotes mit ½-Stunden-Takt Montag bis Freitag und mit 1-Stunden-Takt samstags.	Ablehnung	Es ist nicht beabsichtigt, das bestehende gute Angebot auf den Standard der Angebotskonzeption zu reduzieren.

<p>Nach Einschätzung der Stadt Bad Vilbel wird der Bereich der sonstigen Nutzungen, wie z.B. Freizeitangebote, Einkaufen usw. im NVP zu sehr am Rande bzw. überhaupt nicht erwähnt. Alle Städte und Gemeinden, insbesondere die Nidda-Anlieger, möchten verstärkte Angebote zur Freizeitnutzung im Wetteraukreis schaffen. Das sollte dann dementsprechend durch verstärkte Angebote im ÖPNV unterstützt werden.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Die im Nahverkehrsplan vorgeschlagene Angebotskonzeption ist geeignet, um die Forderungen der Stadt Bad Vilbel in diesem Punkt zu erfüllen.</p>
<p>Im Rahmen der vom RMV angestrebten Tarifreform, an der ZOV-Verkehr mitwirken möchte, sollten die Fahrpreise auf den kurzen Strecken zwischen Frankfurt und Bad Vilbel einer kritischen Prüfung unterzogen werden.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Eine kritische Prüfung sämtlicher Tarife wird durch ZOV-Verkehr in Abstimmung mit dem RMV vorgenommen. Siehe Kapitel 5.5.7.2.</p>
<p>Das Angebotsraster zur Schülerbeförderung sollte für die Stadt Bad Vilbel überdacht werden. 2 An- und 4 Abfahrten sind aus Sicht der Stadt viel zu wenig.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Eine Begrenzung des Fahrtenangebotes im Rahmen der Schülerbeförderung kann im nachgewiesenen Bedarfsfall durch Einzelfallbetrachtung aufgehoben werden.</p>
<p>Die im NVP erwähnte sog. „Regionaltangente Ost“ (Busverbindung Nidderau – Karben – Bad Homburg) ist ein Projekt, das die Stadt Bad Vilbel seit vielen Jahren verfolgt und begrüßt wird. Es wird darum gebeten, in die Prüfung einer Relation zwischen Bad Homburg, Karben und Nidderau auch die Stadt Bad Vilbel einzubeziehen.</p>	<p>wird geprüft</p>	<p>Regionales Projekt.</p>
<p>Hinweis, dass die Stadt Bad Vilbel unabhängig von den Planungen des 3. und 4. S-Bahn-Gleises noch wesentlich zur Verschönerung des Nordbahnhofes beigetragen hat. Als weiterer Schritt ist geplant, an dieser Station in Kürze eine Video-Überwachungsanlage zu installieren.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Wird im Nahverkehrsplan dokumentiert.</p>

Die Stadt Frankfurt baut kontinuierlich ihr Nachtbus-Netz aus. Es wird angeregt zu prüfen, ob das Nachtbus-Netz in den Wetteraukreis hinein erweitert werden könnte.	Ablehnung	Eine Erweiterung des Frankfurter Nachtbusnetzes setzt die maßgebliche finanzielle Beteiligung von Bad Vilbel voraus.
Die Stadt Bad Vilbel vermisst im NVP ihren früher geäußerten Vorschlag, wonach die eingesetzten Busse mit technischen Vorbereitungsmaßnahmen versehen werden sollten, um Videogeräte einzubauen.	Zustimmung	Die schriftlichen Stellungnahmen (siehe Stellungnahme der Stadt Bad Vilbel zur 2. Anhörungsrunde, Anhang VIII) wurden bereits im Nahverkehrsplan dokumentiert.

Stadt Karben

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Forderung des viergleisigen Ausbaus der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt/West und Friedberg.	Zustimmung	Wird im NVP dokumentiert.
Vorschlag Textänderung: Bahnhöfe und Haltepunkte im Wetteraukreis (Kap. 2.4.1.3, S. 51): Im Zuge des viergleisigen Ausbaus für den 2. BA (Bad Vilbel - Friedberg) schlagen wir folgende Textänderung (<i>kursiv</i>) vor: "...sind entlang der Strecke alle Bahnsteiganlagen der Bahnhöfe und Haltepunkte <i>vollständig barrierefrei</i> umzubauen oder anzupassen".	Zustimmung	Korrektur wurde vorgenommen.
Es wird darum gebeten, den Kernstadtbereich analog zum Regionalplan auch auf den Stadtteil Klein-Karben auszuweiten und somit für den gesamten Kernstadtbereich die Kategorie 1 auszuweisen.	Zustimmung	Die Tabelle 16 wurde mit einem entsprechenden Hinweis versehen. Die in Anhang V und Anhang VII abgebildeten Tabellen wurden entsprechend geändert.
Im Bereich der S-Bahnlinie 6 wird für die Relation Bahnhof Groß-Karben - Bad Vilbel - Frankfurt - um der hohen Bedeutung dieser Verbindung Rechnung zu tragen - eine zusätzliche Kategorie gefordert, in der werktags ein 15-Minuten-Takt als Mindeststandard definiert ist.	Ablehnung	Es ist nicht beabsichtigt, das bestehende gute Angebot auf den Standard der Angebotskonzeption zu reduzieren.

<p>Hinweise zu den besonderen Beförderungs- und Tarifbestimmungen für AST- und ALT-Verkehre (Kap. 4.8.1.2): - Ziffer 2): Für den Übergang von der S-Bahn zum AST am Bahnhof Groß Karben ist keine Voranmeldung erforderlich. - Ziffer 9): In der Stadt Karben wird ein Komfortzuschlag in Höhe von 2,00 € erhoben.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Einheitliche Tarifbestimmungen sollen im gesamten ZOV-Verbandsgebiet Gültigkeit besitzen. Die Nutzung des AST Karben ohne Voranmeldung wird als unkritisch angesehen.</p>
<p>Die Aussagen zum Spätverkehr werden ausdrücklich begrüßt. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob nicht an Wochenenden eine Nachtbuslinie von Frankfurt über Bad Vilbel nach Karben eingerichtet werden kann.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Eine Erweiterung des Frankfurter Nachtbusnetzes setzt eine Finanzierung durch die Stadt Karben voraus.</p>
<p>Die Überlegungen zur Einrichtung einer Regionalbuslinie Nidderau - Karben - Bad Homburg werden ausdrücklich begrüßt. Es besteht seitens der Stadt Karben der Wunsch, zeitnah und als 1. Schritt eine Busverbindung vom Bahnhof Groß-Karben nach Bad Homburg einzurichten.</p>	<p>wird geprüft</p>	<p>Regionales Projekt.</p>

Gemeinde Wölfersheim

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
<p>Im vorgelegten NVP endet das Schienenangebot der Linie 31 in Wölfersheim-Södel. Das Angebot der Strecke sollte auf das alte Angebot zurückkehren und den Schienenverkehr bis Hungen wiederherstellen. Zumindest ist Vorsorge zu treffen, dass die Möglichkeit einer Wiederaufnahme des Schienenverkehrs bis Hungen aufrechterhalten bleibt.</p>	<p>Prüfung</p>	<p>Entsprechender Hinweis wurde in Zusammenhang mit dem Wetterauer Netz in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>

Die vorhandene SPNV-Linie 31 soll als Rückgrat des ÖPNV im Raum Wölfersheim von den Aufgabenträgern in ein leistungsfähiges Netz dauerhaft integriert und unter Anwendung zeitgemäßer Technologien und optimaler Betriebsweisen ausgebaut werden.	Prüfung	Entsprechender Hinweis wurde in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Siehe Kapitel 5.5.6.5.
Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden. Taktfolge und Betriebszeiten richten sich nach den strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage, ein stündlicher Grundtakt ist anzustreben.	Ablehnung	Aussage ist zu pauschal. Durch Sachzwänge (Schulzeiten, Öffnungszeiten, usw.) ist ein integraler Taktfahrplan nur an bestimmten Knotenbahnhöfen bzw. Zentralen Omnibusbahnhöfen sinnvoll.
Zur Verbesserung der Attraktivität und zur Vermeidung weiterer Abwanderungstendenzen sollte der Bereich der Gemeinde Wölfersheim in die Tarifzone der "Wabe" Friedberg integriert werden.	Ablehnung	Vorschlag nicht finanzierbar. Im Rahmen der anstehenden Tarifstrukturreform des RMV werden neue Fahrpreise festgelegt.
Die geplante Erweiterung des Fahrtenangebotes an den Wochenenden wird begrüßt. Zur weiteren Attraktivitätssteigerung sollten Angebotslücken nach 22:00 Uhr, sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen evtl. durch AST-Verkehre aufgefangen werden.	wird geprüft	Gegebenenfalls Mitfinanzierung durch die Gemeinde Wölfersheim notwendig.

Stadt Bad Nauheim

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Im derzeit gültigen Regionalplan Südhessen ist das Städtepaar Bad Nauheim/Friedberg als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums eingestuft. Bitte, für die Stadt Bad Nauheim, die im Nahverkehrsplan als Mittelzentrum ausgewiesen wird, die korrekte Einstufung des Regionalplans zu übernehmen.	Korrektur wird vorgenommen	Korrektur ist erfolgt. Die Teilfunktion eines Oberzentrums führt nicht zu einer Höherstufung von Bad Nauheim.

<p>Der Schulträger beabsichtigt, die Wingerstschule von Friedberg nach Bad Nauheim zu verlegen. Die Stadt Bad Nauheim bittet, die deutlich erhöhten Schülerzahlen in den Dispositionen zu berücksichtigen.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>ZOV-Verkehr erarbeitet derzeit ein entsprechendes Konzept.</p>
<p>Die Kernstadt Bad Nauheim ist in das Verkehrsgebiet der Kategorie 1 eingestuft, die Ortsteile in Kategorie 2. Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine durchgängige Wegekette bei annehmbarer Reisezeit erforderlich. Die Einstufung der Ortsteile in Kategorie 2 steht nicht in Einklang mit dem heutigen Angebot. Eine Reduzierung des z.T. deutlich höheren Angebotes auf die benannte Mindestvorgabe würde zur Folge haben, dass die Durchgängigkeit der Wegekette stark eingeschränkt würde. Die Stadt bittet daher, auch die Ortsteile in die Kategorie 1 einzustufen.</p>	<p>Ablehnung</p>	<p>Eine Reduzierung des bestehenden Angebotes zum Erreichen der Zielvorgaben (Mindestwerte) der Angebotskategorien ist nicht geplant.</p>
<p>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.</p>	<p>Zustimmung mit Einschränkung</p>	<p>Grundsätzliche Erwähnung der Problematik im Nahverkehrsplan. Konkrete Festlegung muss im Rahmen der Vergabe (AVB) erfolgen. Keine generelle Forderung für das gesamte ZOV-Verbandsgebiet. Ein entsprechender Hinweis wurde in Kapitel 4.5.1 aufgenommen.</p>
<p>Der Einsatz von 15-Meter-Bussen, 20-Meter-Gelenkbussen oder Buszügen im Stadtgebiet von Bad Nauheim wird nicht befürwortet.</p>	<p>Zustimmung</p>	<p>Im Nahverkehrsplan werden lediglich grundsätzliche Aussagen das Gesamtgebiet betreffend gemacht.</p>

Die Stadtwerke Bad Nauheim beabsichtigen, nach erfolgter grundhafter Erneuerung der K 173 zwischen den Stadtteilen Steinfurth und Wisselheim die beiden Stadtbuslinien FB-12 und FB-15 zu einer neuen, gegenläufigen Ringlinie umzugestalten. Die Stadt bittet, diese Änderung zu berücksichtigen.	Zustimmung	Finanzierung durch die Stadt Bad Nauheim erforderlich.
Die beabsichtigte Aufwertung des Angebotes an Sonn- und Feiertagen durch eine (neue) AST-Verbindung von Wisselheim über Rödgen und Schwalheim nach Bad Nauheim wird begrüßt.		
Die Stadt Bad Nauheim regt an, eine Aufwertung des Angebotes in den Schwachlastzeiten (abends bzw. am Wochenende) z.B. durch AST-Verkehre für das gesamte Verkehrsgebiet Bad Nauheim zu prüfen.	Zustimmung	Gegebenenfalls Mitfinanzierung durch die Stadt Bad Nauheim erforderlich.

Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Frage, welche Synergieeffekte man sich aus einer Aufteilung in regionale und lokale Linienbündel bei Ausschreibungen verspricht.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Ist im Nahverkehrsplan erläutert (Kapitel 6.4).

Dieter Schwalb Verkehrsbetrieb

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Die Lackierung der Verstärkerfahrzeuge in den VGO-Farben ist aus Kostengründen nicht möglich. Diese Fahrzeuge werden nur stundenweise in Spitzenzeiten zum Einsatz kommen. Um eine Auslastung für diese Fahrzeuge zu schaffen, müssen sie auch auf anderen Linien in anderen Gebieten (z.B. Wetzlar) und im Gelegenheitsverkehr einsetzbar sein. Deswegen ist eine neutrale Lackierung vorzuziehen.	Ablehnung mit Einschränkung	Grundsätzlich wird Lackierung gemäß ZOV gefordert. In begründeten Ausnahmefällen darf ein neutral lackiertes Fahrzeug zum Einsatz kommen. Ein entsprechender Hinweis wurde in Kapitel 4.5.1 aufgenommen.

Stadt Gießen

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Aufforderung zur Erläuterung, warum der NVP weit hinter den Bedienungsvorgaben des Landes zurückbleibt.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Ausführliche Erläuterung ist bereits im Nahverkehrsplan enthalten (siehe Anhang, Stellungnahmen zur 1. Anhörungsrunde).
Die Aufweichung der Einhaltung der Abgasstandards wird von der Stadt Gießen für Verkehre im Stadtgebiet Gießen bzw. im Gültigkeitsbereich des Luftreinhalteplanes für das Gebiet Lahn-Dill nicht akzeptiert.	Ablehnung	

Schulverwaltungsamt Landkreis Gießen

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Im Nahverkehrsplan soll die Forderung nach einer angemessenen ÖPNV-Anbindung an die neue Kreisverwaltung des Landkreis Gießen (Rivers, Stadt Gießen) aufgenommen werden.	Zustimmung mit Hinweis auf die Zuständigkeit der Stadt Gießen für die innerstädtischen Verkehre in Gießen.	Durch die ÖV-Verbindungen vom Gießener Umland zum Bahnhof in Gießen in Verbindung mit der Buslinie 220 ist für ein ausreichendes Grundangebot gesorgt. Eine Verbesserung der innerstädtischen Verbindungen muss über die SWG-Linie 2 erfolgen. Erste Verhandlungen zwischen ZOV-Verkehr und Stadt Gießen waren nicht erfolgreich.

Regierungspräsidium Gießen

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Der Regionalplan Mittelhessen 2001 und der Regionalplan-Entwurf 2006 werden im Entwurf zum NPV explizit als Rahmenplanungen benannt und wurden bei der Aufstellung des NVP weitestgehend beachtet bzw. berücksichtigt.		
Die im Rahmen des NVP erfolgte Festlegung der Mindestbedienung auf 8 Fahrtenpaare pro Werktag in der Verkehrsgebietskategorie 4 wird begrüßt. Sie liegt deutlich über den Vorgaben des Regionalplans. Es ist auf eine durchgängige Erfüllung des Mindeststandards hinzuwirken.	Zustimmung	Aussage ist bereits im Nahverkehrsplan als Zielvorstellung dokumentiert (siehe Kapitel 4.4).
Die im Regionalplan geforderte flächendeckende Erschließung aller Ortsteile > 200 Einwohner wird im NVP aufgegriffen.		
Eine "Abkopplung" der strukturschwachen Gebiete vom ÖPNV ist unbedingt zu vermeiden.	Zustimmung	Aussage ist bereits im Nahverkehrsplan als Zielvorstellung dokumentiert (siehe Kapitel 4.2).
Es wird begrüßt, dass die Einrichtung neuer Bahnhalt punkte in Lich/West und Hausen sowie die Verlegung des Bahnhalt punktes in Garbenteich als Maßnahmen aus den Vorgängerplänen weiterverfolgt werden sollen.		
Die Möglichkeiten einer Realisierung des Haltepunktes Lindenstruth sollten im Rahmen der nächsten NVP-Fortschreibung erneut geprüft werden.	Zustimmung	Im neuen Betriebskonzept für die Vogelsbergbahn ist dieser Haltepunkt derzeit nicht vorgesehen.

Zu dem im Regionalplan zur Prüfung vorgeschlagenen Haltepunkt Großen-Buseck-Ost trifft der NVP keine Aussagen.	Aussage wird dokumentiert	Der Haltepunkt Buseck Ost wurde bereits vor Jahren im Rahmen einer Voruntersuchung wegen zu geringen Fahrgastpotentials als möglicher Haltepunkt abgelehnt. Eine Einrichtung wird zurzeit nicht weiterverfolgt.
Die Modernisierung der Vogelsbergbahn wird grundsätzlich begrüßt und für dringend notwendig erachtet.		
Von einer Schließung gering frequentierter Haltepunkte wie Renzendorf und Wallenrod sollte abgesehen werden, vielmehr sollte die Einrichtung sog. "Bedarfshalte" geprüft werden.	Ablehnung	Die beiden Haltepunkte sollen als relativ schwach genutzte Stationen aufgelassen werden, um das vorgesehene Betriebskonzept mit den erforderlichen Fahrzeiten umsetzen zu können. Bedarfshalte würden dies verhindern (siehe Kapitel 5.5.6.1).

Rhein-Main-Verkehrsverbund

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
In einen lokalen NVP sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass der RMV für den SPNV zuständig ist und dass die Ausführungen zum Schienenverkehr im Gebiet des ZOV nachrichtlichen Charakter besitzen.	Ablehnung	Auf die Zuständigkeit des RMV für den SPNV wird hingewiesen. Lokale Forderungen an eine Verbesserung des SPNV sind wichtiger Bestandteil eines lokalen Nahverkehrsplans.
Bei den Ausführungen zu den Fahrzeugtypen sollte die Variante "Low-Entry" mit dem Standard-Niederflurbus gleichgesetzt werden.	Ablehnung	"Low-Entry"-Busse sind Niederflurbusse und daher im Nahverkehrsplan enthalten.

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen

Inhalt Stellungnahme	Entscheidung	Bemerkung
Anregung, Belange der Stadt Gießen und des ZOV besser aufeinander abzustimmen ("in einem angemessenen zeitlichen Rahmen" nachzuholen).	Zustimmung	Problematik der fehlenden Abstimmung ist maßgeblich bedingt durch den Sonderstatus der Stadt Gießen.
Anregung, den Begriff der "ausreichenden Verkehrsbedienung" bereits in Kapitel 1.2 zu verwenden.	Zustimmung	Anregung wurde umgesetzt.
Es soll der Entwurf der Fortschreibung des Regionalplans Südhessen 2007 berücksichtigt werden.	Ablehnung	Entwurf lag zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme nicht vor.
"Das HÖPNVG (§13) erlegt der Regionalplanung und der Bauleitplanung auf, die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen."	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Siehe Kapitel 4.3
Die Darstellung der Schülerzahlen sollte systematisch vorgenommen werden.	Ablehnung	Einheitliche Datenbasis fehlt (siehe Kapitel 2.2.6).
Erwähnter Liniennetzplan fehlt.	Wird im Anhang abgebildet	
Bahnstrecke Fulda-Gersfeld gehört nicht zum Untersuchungsgebiet.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Bahnstrecke gehört zum Regionalnetz Wetterau.
Auf der Strecke Friedberg-Hanau verkehren keine Fernverkehrsprodukte.	Korrektur wird vorgenommen	Letzter Satz in Kapitel 2.3.1 wurde korrigiert.
Die Bedeutung der S-Bahn und das Erfordernis attraktive Anbindungen zum Fernverkehr herzustellen, soll erwähnt werden.	Zustimmung	Entsprechende Aussage wurde in Kapitel 2.3.1 aufgenommen.
Der Bahnhof Schlüchtern liegt außerhalb des ZOV-Gebietes.	Korrektur wird vorgenommen	Karte wurde korrigiert.
RBPNV-Linien in den Nahverkehrsplan aufnehmen.	Ablehnung	Eine Detailbetrachtung wird im regionalen Nahverkehrsplan des RMV vorgenommen.
"Kreisverkehrsgesellschaften" durch "lokale Nahverkehrsorganisationen" ersetzen.	Korrektur wird vorgenommen	Kapitel 2.3.3 wurde entsprechend geändert.

Die Einrichtung von Verkehren in kreisangehörigen Gemeinden ist vom HÖPNVG abgedeckt, sie werden in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und nach Maßgabe des Nahverkehrsplans eingerichtet.	Korrektur wird vorgenommen	Kapitel 2.3.4 wurde entsprechend ergänzt.
P+R-Anlagen in Friedelhausen und Hungen sind erst für 2010 geplant.	Korrektur wird vorgenommen	Kapitel 2.4.1 wurde entsprechend geändert.
Gemäß RAST 06 ist die Form der Bushaltestelle u.a. von der Verkehrsbelastung und der Busfolgezeit abhängig.	Korrektur wird vorgenommen	Kapitel 2.4.2 wurde entsprechend ergänzt.
Eine zusammenfassende Erläuterung der Bilanzierung der bisherigen Nahverkehrspläne ist wünschenswert.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Maßnahmen sind in Anhang III detailliert dargestellt und gewertet.
Die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung sollte verbindlicher dargestellt werden.	Zustimmung	In Kapitel 4.3 wurde im letzten Absatz ein Hinweis auf § 13 HÖPNVG eingefügt.
Bei PKW-Kosten sollte auch ein Hinweis auf die Kosten für das Abstellen des Fahrzeugs vorhanden sein.	Zustimmung	Im Kapitel 3.2.3 wurde eine entsprechende Ergänzung vorgenommen.
Frage, ob in Kapitel 3.3 das Hochbord mit dem Kasseler Sonderbord gleichzusetzen ist.	keine Änderung im Nahverkehrsplan	Der Begriff Hochbord schließt das Kasseler Sonderbord mit ein.
Das maximal zulässige Alter für Regelfahrzeuge mit 8 Jahren ist sehr niedrig angesetzt.	-	Änderung der Vorgabe ist erfolgt.
Vorgaben hinsichtlich Funktionalität und Ausstattung von AST-/ALT-Fahrzeugen sollten gemacht werden.	Ablehnung	Forderung ist wirtschaftlich nicht vertretbar (hohe Kosten, geringer Nutzen, siehe Kapitel 4.5.2).
Anforderungen an Haltestellen zu hoch.	Zustimmung, entsprechende Aussage in Nahverkehrsplan aufnehmen.	Kapitel 4.7 wurde entsprechend angepasst.
Beim Neubau oder der Modifikation von Haltestellen, bei erforderlicher Anpassung der Infrastruktur infolge des Einsatzes von Buszügen sowie beim Neubau oder der Modifikation von LSA sind auch Abstimmungen mit dem zuständigen Amt für Straßen- und Verkehrswesen herbeizuführen, sofern diese Maßnahmen an klassifizierten Straßen erfolgen.	Zustimmung, entsprechende Aussage in Nahverkehrsplan aufnehmen.	Kapitel 5.3 wurde entsprechend ergänzt.

Die Bagatellgrenze für ÖPNV-Maßnahmen, die nach dem GVFG gefördert werden sollen, beträgt zur Zeit 100.000 €.	Zustimmung, entsprechende Aussage in Nahverkehrs-plan aufnehmen.	Kapitel 7.2.2 wurde entsprechend ergänzt.
---	--	---