

Stellungnahmen: 2. Beteiligungsrunde

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
ALT	Wir äußern im Zuge der 2. Anhörungsrunde nochmals den Wunsch, das ALT GI-37 in die finanzielle Verantwortung der VGO zu überführen. Das entsprechende Schreiben ist in Vorbereitung.	wird unterstützt		
Haltestellen	Bürgermeister Udo Schöffmann beabsichtigt zudem, im Rahmen der Anhörung die Beteiligten schriftlich über die Absicht der Stadt Pohlheim zu unterrichten, entlang der RMV-Linie 36 einen neuen Bahnhofpunkt zu schaffen bzw. einen bestehenden Bahnhofpunkt zu verlegen. Meine Frage: Ist dies erforderlich/notwendig?	keine Bewertung		
Haltestellen	Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, der Projektbeteiligung an der Neueinrichtung bzw. Verlegung von Bahnhofpunkten an der RMV-Linie 36 in den Stadtteilen Hausen und Garbenteich zuzustimmen. Gleichzeitig sind die erforderlichen Mittel für die Planungskosten einzustellen. Hinsichtlich der Neueinrichtung des Bahnhofpunktes Hausen soll bei der künftigen Planung nochmals die Möglichkeit der Verlegung Richtung Garbenteich, Bereich Garbenteicher Straße überprüft werden.	wird unterstützt	Ein entsprechendes Schreiben ist an den RMV gesendet. Die Angelegenheit ist in Bearbeitung.	
Verkehrsangebot	außerhalb der Anhörung war ich vor einigen Monaten an die vgo heran getreten und hatte darum gebeten, eine bessere Busverbindung zwischen Neustadt und Antrifftal zu prüfen. Dieser Wunsch wurde damals an Bürgermeister Künz und mich von Eltern der Gesamtschule Neustadt und dem dortigen Rektor an mich heran getragen. Konkret geht es um die Verbindung ab Neustadt um 14.20 Uhr und die Möglichkeit, dass dieser Bus auch die Ortsteile Bernsburg und Ruhlkirchen anfährt, da von dort Kinder die Gesamtschule in Neustadt besuchen. Sollte dies nicht bereits im Rahmen der Prüfungen mitberücksichtigt worden sein, bitte ich Sie, dies noch bei Ihren weiteren Prüfungen zu würdigen.	Prüfung	was eine schulelevante Verbindung zu einer Schule im Nachbarkreis angeht, so sind hier die beiden Schulträger Vogelsbergkreis und Landkreis Marburg-Biedenkopf die Entscheider. Ihr Anliegen wurde zunächst an den Schulträger Vogelsbergkreis weitergeleitet. Sollte hier eine positive Rückmeldung erfolgen, werden wir den Landkreis Marburg-Biedenkopf in der Angelegenheit kontaktieren. Ihre Stellungnahme wird unabhängig hiervon im Rahmen der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan dokumentiert.	Abstimmung mit RNV Mr-Bied.
Verkehrsangebot	Im Bereich der Linie 12 besteht im Schülerverkehr nach Neustadt Ergänzungsbedarf. So werden im morgendlichen Schülerverkehr (Start in Alsfeld 06:21 Uhr) die Haltepunkte in „Arnshain-Dammeshof“ wie auch in „Bernsburg“ nicht angefahren. Im übrigen Linienverkehr sind diese Haltestellen allerdings erfasst. Aus beiden Bereichen gibt es Schüler, die in Neustadt in die Schule gehen. Ist die Aufnahme dieser Schüler und die „übliche“ Anbindung der Linie 12 hierzu möglich?	Prüfung	was eine schulelevante Verbindung zu einer Schule im Nachbarkreis angeht, so sind hier die beiden Schulträger Vogelsbergkreis und Landkreis Marburg-Biedenkopf die Entscheider. Ihr Anliegen wurde von mir zunächst an den Schulträger Vogelsbergkreis weitergeleitet. Sollte hier eine positive Rückmeldung erfolgen, werden wir den Landkreis Marburg-Biedenkopf in der Angelegenheit kontaktieren. Ihre Stellungnahme wird unabhängig hiervon im Rahmen der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan dokumentiert.	Abstimmung mit RNV Mr-Bied.
Verkehrsangebot	Busanbindungen 13 und MR-86 an die Lumdatalbahn. Es zieht sich wie ein roter Faden durch alle Aufstellungen der lokalen Nahverkehrspläne, dass insbesondere bei den Anhörungen zu den Mängelanalysen, bis hin zu den Anforderungsprofilen die Erschießungsqualität zu den Nachbarkreisen kritisiert wurden. Statt Verbesserungen konnten mit Mühe (meist kostspielig, z.B. L-Kirchvers-Gießen) nur jeweils der Status Quo erhalten werden. Antrag zur Prüfung: Mit einer Regionalbusringlinie aus 13/MR-86 könnten weitere ÖV-Potentiale für die Lumdatalbahn regeneriert werden, da sich die Fahrzeiten aus Teilbereichen des Ebsdorfergrundes nach Gießen/Ffm erheblich verkürzen würden. Daher schlagen wir im Rahmen der Erstellung des „Lokalen“ und „Regionalen Nahverkehrsplans“ eine Prüfung, möglichst vertiefende Untersuchung vor. Begründung: Auf Grund des verständlichen aber eingeschränkten Untersuchungsgebietes der Lumdatalbahn, das nördlich exakt an der Kreisgrenze zu Marburg-Biedenkopf endete und im Mitfall 4 auch ein ergänzendes Buskonzept vorsieht, wurden hier keine weitergehenden Betrachtungen vorgenommen. Mit den laut Untersuchungsergebnissen zusätzlichen Buslinien 520 A und insbesondere 520 B könnten mit einer Regionalbusringlinie aus 13/MR-86 diese Linien effizienter gestaltet werden. Mit der sich abzeichnenden Reaktivierung der Lumdatalbahn könnte nunmehr eine „Win-Win-Situation“ für den südöstlichen Landkreis Marburg-Biedenkopf und den nördlichen Landkreis Gießen einhergehen. Konkret sind hier die von den Stadtwerken Marburg bedienende Linie 13 und die Linie MR-86 zu benennen (Teilbereiche der ehemaligen Marburger Kreisbahn). Der Fahrweg der Linie MR-86 „Marburg-Heskem-Dreihausen-Deckenbach“ führt durch das Gebiet von vier lokalen Aufgabenträgern und erfüllt bereits heute die Kriterien einer Regionalbuslinie. Mit der Reaktivierung der Lumdatalbahn, verbunden mit dem schnellen Fahrweg nach Gießen wären Anbindungen in Rabenau-Londorf und auch in Allendorf (Lumda) möglich. Mit der Weiterführung der Linie 13 über Ebs-Leidenhofen hinaus bis Allendorf/Lumda (über L3089/K34) oder auch Londorf (über L3089) könnten jeweils die nördlichen Stadtteile von Allendorf(Lumda), hier Winnen und Nordeck an die Lumdatalbahn angeschlossen werden. Die Linie 13 „Mrb-Südbahnhof-Ronhausen-Bortshausen-Ilschhausen“ hat in Marburg Südbahnhof keine Anschlüsse von/nach Zügen nach Gießen. Vor Verbundstart des RMV gab es hier eine eigenständige RKH-Linie von Ebs-Leidenhofen nach Gießen zur August-Hermann-Francke-Schule. Mit der Weiterführung der MR-86 über R-Rüddingshausen (über die L3126/3146) könnte auch noch der Ortsteil R-Odenhausen (über die L3127) angebunden werden. Der Ortsteil R-Kesselbach wäre jeweils an den Bahnhof Londorf angebunden. Der Stadtteil Deckenbach (Homburg/Ohm) könnte in beiden Fahrtrichtungen über Ho-Höingen angedient werden. Diese Schleifenfahrten wären jedoch nur schulelevant. Wichtig wäre jedoch weiterhin die Anbindung der GS Heskem. Auf Grund der neuen Umgehungsstraße und des neu zu bauenden Schülerbusbereiches könnten hier auch Fahrzeitgewinne erfolgen. Anmerkung zur bestehenden Buslinie MR-35: Fahrzeitvergleiche von Ebsdorf oder Leidenhofen nach Gießen über Fronhausen Bahnhof sind ebenfalls keine Alternativen. Tarifhinweis: Fahrten aus dem Tarifbereich 0358 nach 1500 (Gießen) über 1434 (Rabenau) dürfen max. in der Tarifstufe 4 stattfinden.	Prüfung		
Haltestellen	Anbei sende ich Ihnen noch die geschuldete Rückmeldung bzgl. der Barrierefreiheit. In Bad Vilbel haben wir 80 Haltepositionen. Von diesen sind barrierefrei ausgebaut 57. Für weitere 5 Haltestellen laufen gerade die Umbauplanungen.	keine Bewertung		
Verkehrsangebot	Seitens der Gemeinde Heuchelheim fordern wir die Beibehaltung des bisherigen Angebots und bitten um Prüfung der Anschlussoptimierung.	wird unterstützt		
Haltestellen	Einrichtung einer Haltestelle und Anbindung der Hochhäuser in Großen-Buseck an den Linienverkehr: Hier besteht durch den Bahnübergang im Landwehrweg ein großes Problem für die Busse. Aus unserer Sicht wäre eine Linienanbindung über die Unterstruth zur Gesamtschule sinnvoll. Durch die Einfahrt und Ausfahrt über die Zeilstraße/ Oppenröder Weg geht für die Busse viel Zeit verloren. Im Wohngebiet rund um die Hochhäuser in der Nelkenstraße besteht aus unserer Sicht ein Bedarf, da dort viele ältere Menschen wohnen, die aktuell noch bergab zum Bahnhof laufen können, nicht aber wieder bergauf vom Bahnhof zur Wohnung. Dadurch sind Einkäufe, Arztbesuche, etc. für diesen Personenkreis nur sehr schwer möglich.	Prüfung		
Haltestellen	Regelungen rund um den geplanten neuen Bahnhof: Der Bahnhof Großen-Buseck soll Richtung Pflingstweg verlegt werden. Hier wäre frühzeitig eine Planung für Haltestellen und Anbindungen sowie ausreichender Parkplätze für PKW's und Fahrräder zu prüfen. Leider sind uns hierzu keine aktuellen Pläne etc. bekannt. Gleichzeitig sollte rechtzeitig die Ausgestaltung des neuen Bahnhofs geklärt werden. Hier wäre über eine visuelle Fahrgastinformation nachzudenken.	Prüfung		Weiterleitung an RNV und Gemeinde Buseck

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Bezugnehmend auf das aktuelle Fahrtenangebot haben wir folgende Anmerkungen:</p> <p>Für die Stadtteile Ilbenstadt und Kaichen werden nach dem alten Plan die Vorgaben für die Fahrtenpaare in die Kernstadt nicht erreicht.</p> <p>So besteht für die Verbindung Ilbenstadt – Assenheim Mo-Fr. jeweils ein Fehlbedarf von 1 Fahrtenpaar, für die Verbindung Kaichen – Assenheim beträgt dieser an diesen Tagen jeweils 16 Fahrtenpaare. Samstags beträgt der Fehlbedarf für die Verbindung Ilbenstadt – Assenheim 8 Fahrtenpaare und für die Verbindung Kaichen – Assenheim 10 Fahrtenpaare. Für die Verbindung Assenheim – Friedberg beträgt der Fehlbedarf an Sonntagen 3 Fahrtenpaare.</p> <p>Wunsch der Stadt ist es, dass diese Fehlbedarfe in der Fortanschreibung berücksichtigt – und ausgeglichen werden.</p>	wird bedingt unterstützt	Grundsätzlich wird eine Anpassung des Fahrplanangebots auf das Niveau der Daseinsvorsorge befürwortet. Es wird grundsätzlich zu prüfen sein, inwieweit schwächer nachgefragte Fahrten in Form von flexiblen Verkehren, welche durch die Kommune mitfinanziert werden, aufgefüllt werden.	
Verkehrsangebot	Ebenfalls anmerken möchten wir, dass das Angebot der Anbindung an die S-Bahn nach 20:00 Uhr überdacht werden muss, damit Menschen, die nach 20:00 Uhr in Wöllstadt oder Bruchengraben ankommen, auch noch die Möglichkeit haben mit dem ÖPNV die Niddataler Stadtteile zu erreichen. Um das Angebot auch von anderer Seite etwas aufzubessern, ist in Niddatal ein Verein in der Gründungsphase, der sich dem Thema „Bürgerbus“ annimmt. Ein entsprechender Antrag wurde auch schon an die Landesstiftung gestellt.	wird bedingt unterstützt		
Haltestellen	<p>Wir möchten heute vier Beispiele nennen und fordern deren Umbenennung, weil örtliche Einrichtungen teils seit einigen Jahren, in einem Fall gar „Jahrzehnten“ nicht mehr vorhanden sind. Hier die Auflistung:</p> <p>1.) Mücke-Merlau Volksbank</p> <p>Die Volksbank hat geschlossen, wird als Privatwohnung genutzt. Es ist nur noch ansatzweise an dem Baustil erkennbar, dass es sich mal um eine Volksbankfiliale in Flensungen handelte. Da die eine abzweigende Straße „Flensunger Weg“ einerseits eine eigene Haltestelle ist und weil sie auf einer langen Strecke parallel zur Bahnhofstraße verläuft sowie zwei Einmündungen in die selbige hat, schlagen wir hier die Umbenennung in Mücke-Merlau „Grünberger Weg“ vor.</p>	wird bedingt unterstützt	Die Stellungnahme wird im Nahverkehrsplan dokumentiert. Umbenennungen, welche sich als sinnvoll erweisen, werden nach Möglichkeit zum kommenden Fahrplanwechsel vorgenommen.	
Haltestellen	Mücke-Flensungen Post und Mücke-Flensungen Apotheke	wird bedingt unterstützt	Die Stellungnahme wird im Nahverkehrsplan dokumentiert. Umbenennungen, welche sich als sinnvoll erweisen, werden nach Möglichkeit zum kommenden Fahrplanwechsel vorgenommen.	
Haltestellen	Mücke-Groß-Eichen Sparkasse	wird bedingt unterstützt	Die Stellungnahme wird im Nahverkehrsplan dokumentiert. Umbenennungen, welche sich als sinnvoll erweisen, werden nach Möglichkeit zum kommenden Fahrplanwechsel vorgenommen.	
Haltestellen	Ortenberg-Wippenbach Volksschule	wird bedingt unterstützt	Die Stellungnahme wird im Nahverkehrsplan dokumentiert. Umbenennungen, welche sich als sinnvoll erweisen, werden nach Möglichkeit zum kommenden Fahrplanwechsel vorgenommen.	
Verkehrsangebot	Wir möchten einerseits weiterhin anregen, die Anbindungen an unsere Nachbarregionen Fulda und den Main-Kinzig-Kreis zu verbessern. Des Weiteren wurde die Einteilung der Verkehrsgebiete / Verbindungsqualitäten in 2 Varianten eingeteilt (Präsentation S. 27). Die Gemeinde Freiensteinau befürwortet die Variante 1.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Stellungnahmen	Ergebnisse der Stellungnahmen: Unklar bleibt m.E. unter welchen Kriterien und Prioritäten die in den Stellungnahmen geforderten Punkte ausgewertet, aufgenommen und/oder verworfen wurden. Hätten Sie da eine Übersicht/ Aufstellung die das gewählte Vorgehen transparent macht?	wird nicht unterstützt	Die Bewertung wird von den politisch Verantwortlichen in den ZOV-Gremien vorgenommen. Um eine Bewertung zu ermöglichen sind in Arbeitskreisen die vorliegenden Stellungnahmen von den Fachabteilungen geprüft und mit einem Vorschlag versehen worden. Es ist nicht vorgesehen, und wäre auch nicht zielführend, das gesamte Verfahren allen Interessierten transparent darzulegen. Mit den umfangreichen Anhörungen und der vorgeschalteten Beteiligungsrunde und einer zusätzlichen Bürgerbeteiligung gehen wir bereits weit über das geforderte Prozedere hinausgegangen.	
Nahverkehrsplan	Vorentwurf Nahverkehrsplan: ab wann steht ein Vorentwurf zur Verfügung? Sind dort Beteiligungsrunden/ Möglichkeiten zur Stellungnahme vorgesehen und falls nein, warum nicht?	keine Bewertung	Die Veröffentlichung des Gesamtentwurfs hängt von den Entscheidungen unserer politischen Gremien ab. Nach derzeitigem Stand wird dies im Herbst 2019 der Fall sein. Bitte informieren Sie sich auf der in der Präsentation genannten Internet-Adresse.	
Verkehrsangebot	Bedarfs-basierter ÖPNV vs. Angebots-basierter ÖPNV > speziell aus Perspektive der Universität stellen wir fest, dass die Gruppe der Bediensteten und Studierenden, die im Umkreis zwischen 3 bzw. 5 km bis 30 bzw. 40 km von Gießen wohnen und regelmäßig einpendeln ein größeres Potential zur Nutzung des ÖPNV haben. Auch wenn derzeit seitens des Landes keine Auswertungen zur bisherigen Nutzung des Landestickets vorliegen, haben wir interne Rückmeldungen, dass die Verbindungsangebote speziell in den Morgen- und Abendstunden für eine regelmäßige Nutzung unzureichend sind. Insofern würde ich gern erneut darauf hinweisen, dass ÖPNV nicht nur Bedarfs-basiert auf Stand IST gedacht wird, sondern dass Angebote geschaffen werden um Nachfrage zu generieren.	keine Bewertung	Ihre Aussage ist sehr allgemein gehalten. Bitte konkretisieren Sie Ihre Vorschläge. Es ist weder sinnvoll und vertretbar ins Blaue hinein morgens Neuverkehre zu installieren ohne die tatsächliche Nachfrage zu kennen. Jedes zusätzliche Mobilitätsangebot bedeutet zunächst zusätzliche Emissionen. Erst wenn ein nachweisbarer Nutzen durch zusätzliche Nachfrage entsteht, kann hier ein Zusatzangebot sinnvoll sein. Bitte geben Sie Ihre konkreten Anfragen an uns weiter, damit wir prüfen können, was sinnvoll und machbar ist. Dies kann auch außerhalb der Anhörungsfrist jederzeit geschehen.	
Verkehrsgebietskategorien	Die Gemeinde Mücke spricht sich gegen die Schaffung und Zuweisung einer Kategorie 4 im Nahverkehrsplan aus, die den Status Quo festschreibt und die Gemeinden im Vogelsbergkreis gegenüber den Nachbarregionen deutlich benachteiligt.	politische Entscheidung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Schnellbusse	Oberste Priorität hat die Stärkung des ländlichen Raums und dessen Anbindung an Gießen, Frankfurt und Fulda. Gegebenenfalls sollen zusätzlich zum bestehenden Verkehrsangebot ein am Bedarf orientierter Einsatz von Schnellbussen und Bahnen und Ähnlichem (Verkürzung durch Verzicht auf Haltestellen z.B. im 2-Stunden-Takt) erreicht werden. Zusätzlich zu den aktuell angekündigten Angeboten müssen auch im Westen des Kreises Schnellbusverbindungen geschaffen werden: Mücke-Marburg, Mücke-Butzbach, Mücke-Lich.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Fahrzeit	Montag bis Freitag müssen die Verbindungen von der Kerngemeinde in die Zentren gewährleisten, dass man in zumutbarer Fahrzeit (maximalen Fahrzeiten von dem etwa 1,5fachen der vergleichbaren Fahrzeit PKW) den Arbeits- oder Schulort zwischen 7 und 8 Uhr erreichen kann.	wird bedingt unterstützt	Grundsätzlich sind schnelle Verbindungen im ÖPNV zu befürworten. Allerdings muss vor dem Gesichtspunkt der hohen Kosten für Verkehrsleistungen zu Spitzenzeiten immer eine Abwägung zwischen dem entstehenden Nutzen und den Kosten erfolgen. Neben schnellen Verbindungen erfüllt der ÖPNV im ländlichen Raum auch die Funktion einer guten Erschließung.	
Spätverbindung	An allen Wochentagen ist eine Spätverbindung mit Anbindung an den überregionalen Verkehr aus den Zentren in jede Kerngemeinde zu realisieren (Abfahrt bis 24 Uhr). An Wochenenden sind die Angebote bis um 2 Uhr zu erweitern.	politische Entscheidung		
Haltestellen	Bahnhöfe, Haltestationen und Verkehrsmittel sind von zentraler Bedeutung für den Nahverkehr im gesamten Kreisgebiet. Deshalb muss es Ziel des Nahverkehrsplans sein, dass sie zu jeder Zeit sichere Orte für alle Fahrgäste sind. Über diese selbstverständliche Grundanforderung hinaus müssen sie eine gute Aufenthaltsqualität besitzen.	wird bedingt unterstützt	Der lokale Aufgabenträger ist hier auf das Zusammenwirken der betroffenen Institutionen (RMV, DB Fernverkehr, DB S&S, DB Netz, Kommunen und ggf. Eigentümer des Bahnhofs) angewiesen.	Weiterleitung an RMV
Intermodalität	Besonders im ländlichen Raum sind die Chancen zu nutzen, die durch eine moderne Verknüpfung der individuellen Mobilität (u.a. E-Autos, E-Bikes, Carsharing) mit dem öffentlichen Verkehr entstehen. Dabei sind auch die Möglichkeiten der Informationstechnik zu berücksichtigen.	wird bedingt unterstützt		
ALT	Anrufdiensttaxi bzw. Rufbusse sind weiterhin in die Planung einzubeziehen. Sie sind aber im Ortsbild weniger erkennbar, da sie nur auf Anforderung fahren. Deshalb sollte künftig durch besondere Werbemaßnahmen und ein einheitliches Erscheinungsbild sowie eine deutliche Hervorhebung der Haltestellen darauf hingewiesen werden, damit die Nutzungsqualität steigt.	wird unterstützt	Die bessere Kennzeichnung von flexiblen Linienverkehren soll in einem Projekt untersucht werden.	
Haltestellen	Der Bahnhof Mücke muss seine bisherige Position als Waben-Grenzhaltstelle behalten, um somit als einzige Haltestelle im Vogelsbergkreis eine 30-minütige Taktung für die Schienen-Anbindung an Gießen/ Ffm. zu behalten. Wir sehen mit der Einrichtung zweier zusätzlicher Haltestellen im Stadtbereich Gießen diese Anbindung für die Vogelsbergbahn an der Haltestelle Mücke und die Vogelsberger Bürgerinnen möglicherweise nicht mehr gegeben.	wird bedingt unterstützt	Im derzeitigen Tarifsystem ist eine Beibehaltung sinnvoll und wird unterstützt. Im Rahmen der Tarifstrukturreform des RMV sollte die Funktion des Bahnhofs entsprechend berücksichtigt werden.	Weiterleitung an RMV
ALT	Wir bitten sicherzustellen, dass die sogenannte "Innerortsbedienung" durch den ALT zukünftig ermöglicht wird. Derzeit wäre z.B. eine Fahrt vom "Fiensunger Hof" bis zur "Post" in Flensungen nicht möglich.	wird nicht unterstützt	Eine Freigabe der bestehenden ALT-Verkehre innerorts hätte eine unzulässige Konkurrenzierung der bestehenden Miet- und Taxiverkehre zur Folge. Die aufgetretenen missverständlichen Informationen in unterschiedlichen Fahrplanmedien müssen korrigiert werden.	
ALT	Wir bitten sicherzustellen, dass ein Transport von Rollstühlen, Rollatoren etc. durch das ALT generell ermöglicht wird.	wird bedingt unterstützt	Flexible Verkehre sollen zukünftig so vergeben werden, dass eine entsprechende Anzahl an Fahrzeugen vorgehalten wird, welche die Beförderung von Rollstühlen und Rolatoren ermöglichen.	
Haltestellen	Es erleichtert Kunden die Orientierung, wenn ein Hinweis auf den Vorwegweisern an der B49 für den "Bahnhof" selbst und den "P+R-Parkplatz" am Bahnhof vorhanden ist. Bitte hier nachrüsten.	keine Bewertung		Weiterleitung an Hessen Mobil
Verkehrsangebot	Am "Flensunger Hof" (künftiges Neubaugebiet) und am "Gottesrain" (Industriegebiet) sind in den Linienverkehr zusätzliche Haltestellen einzuplanen.	Prüfung		
Haltestellen	Bei der erhofften Straßenbaumaßnahme "Bahnhofstraße" durch Hessen Mobil, sind an den dort befindlichen Haltestellen bei der "Post" sogenannte "Kasseler Borden" und Sitzplatzmöglichkeiten an den Haltestellen zu schaffen.	wird unterstützt		
Umwelt	Weitgehende Einigkeit besteht, dass umfassende Verbesserungen nötig sind, um künftig schneller, umweltfreundlicher und einfacher innerhalb des Verbandsgebiets unterwegs zu sein und insbesondere auch zu den Arbeitsorten im Rhein-Main Gebiet zu gelangen. Mobilität muss für alle Bürgerinnen und Bürger möglich sein. Die vorgeschlagenen Maßnahmen führen nicht nur zu einer besseren Anbindung des ländlichen Raums, sondern auch zu einer Entlastung beim motorisierten Individualverkehr, bei Schadstoffemissionen und im überlasteten Straßennetz. Sie entsprechen den Anforderungen, insbesondere der älteren Bevölkerung im ländlichen Raum.	keine Bewertung		
Allgemein	Im Rahmen der 2. Anhörungsrunde wird die Stadt Lauterbach keine weitere Stellungnahme abgeben. Es gelten weiterhin unsere Ausführungen vom 11.09.2018.	keine Bewertung		
Allgemein	Grundsätzlich darf es zu keiner Reduzierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes kommen.	wird unterstützt		
Verkehrsangebot	Die Anbindung des Ortsteils Dornholzhausen vor allem in Richtung Wetzlar, aber auch in Richtung Butzbach und Gießen soll verbessert bzw. geschaffen werden. Dies hat aus Sicht der Gemeinde Langgöns hohe Priorität. Der konkrete Vorschlag ist hier die Einrichtung einer Linie Butzbach - Wetzlar (als Gebietsübergreifende Verbindung) mit Haltepunkten in Pohl-Göns, Niederkleen, Dornholzhausen, Rechtenbach. Begründung: Dies würde sowohl die Anbindung der beiden Ortsteile wesentlich verbessern, als auch eine Lücke im Regionalen Nahverkehr schließen, denn die Verbindung der beiden Zentren Wetzlar und Butzbach ist aktuell nur über den "Umweg" Gießen per Bahn mit zeitlichem Mehraufwand möglich und daher für Nutzer unattraktiv. Die Linie wäre auch als Schnellbuslinie mit nur jeweils Halt pro Ortsteil denkbar	Prüfung		
Verkehrsangebot	Eine Verbesserung/Erhöhung der Anschlüsse am Bahnhof Langgöns, vor allem auch in den Nachtrandzeiten, sollte erfolgen.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Es soll geprüft werden, ob die bestehenden Buslinien von der Routenführung so angepasst werden könnten, dass die Möglichkeit besteht mit dem ÖPNV vom Gewerbegebiet "Lützelwiesen" zum Nahversorgungsgebiet "Am Lindenbaum" und weiterführend bis zum Bahnhof in einem angemessenen Takt zu gelangen.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die Taktung der Linie 35 (ALT) sollte erhöht werden, da schon im Nahverkehrsplan von 2014 eine Unterdeckung von 6 Fahrtenpaaren vermerkt ist. Hier müsste mindestens die Zahl von 16 Fahrtenpaaren erreicht werden (siehe Anlage 7b ZOV Plan 2014). Dies würde aus unserer Sicht auch die Attraktivität der Linie erhöhen und ggf. die Fahrgastzahlen steigern.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die gebietsübergreifende ÖPNV-Anbindung von Cleeburg und Espa nach Waldsolms-Brandobberndorf, vorrangig zum Bahnhof sowie für Einkäufe und Arztbesuche, wird gefordert.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Allgemein	Der BUND im Vogelsbergkreis tritt für eine Verkehrspolitik ein, die unsere Region zukunftsfähig macht. Ein gut funktionierendes Netz aus Bus und Bahn ist Lebenselixier für die Entwicklung des Vogelsbergs. Derzeit werden die Weichen gestellt für den ÖPNV in den nächsten 5 Jahren. Wir haben eine 30seitige Stellungnahme zur aktuellen Nahverkehrsplanung geschrieben – eine ziemlich gute und wichtige, wie wir finden. Damit haben wir die Hinweise vieler unserer Mitglieder gebündelt und weitergegeben. Leider konnten wir weder im Rahmen der 2. Anhörung am 17.06. noch bei Durchsicht der uns kürzlich zugegangenen Präsentation erfahren, ob unsere Hinweise und Anregungen in die Planung eingehen werden bzw. ob und mit welchen Gründen im Rahmen der Abwägung davon abgesehen wurde. Wir bedauern das sehr. Zwar verstehen wir, dass der Vortrag am 17.06. wegen der Vielfalt der Themen nur Schwerpunkte herausgreifen konnte, wir halten aber im Interesse der Transparenz und im Sinne der Beteiligung z.B. eine tabellarische Darstellung mit den Ergebnissen der Abwägung für notwendig. Bei anderen Planungen ist eine nachvollziehbare Dokumentation des Abwägungsprozesses inzwischen Standard. Auch technisch ist damit kein zusätzlicher Aufwand verbunden, da im Abwägungsprozess ohnedies mit einer tabellarischen Darstellung der einzelnen Hinweise/Anregungen gearbeitet wird. Wir geben daher vorsorglich zu Protokoll, dass wir die Anregungen und Hinweise aus unserer Stellungnahme der ersten Beteiligungsrunde in ihrer Gesamtheit aufrecht erhalten. Das entsprechende Textdokument liegt dieser E-Mail bei und ist Bestandteil unserer Stellungnahme im Rahmen der zweiten Beteiligungsrunde.	keine Bewertung		
Verkehrsgebietskategorien	Verbindungsqualität: Der Vogelsberg darf nicht noch weiter von den Ballungszentren abgehängt werden. Schon jetzt gibt es im ZOV Gebiet eine „ÖPNV-Gunst-Achse zwischen Gießen und RheinMain“ dort ist die Taktfrequenz 4-mal höher als im Rest der ZOV-Welt. Aktuell werden nun zwei Modelle diskutiert: Variante 1 „Es bleibt bei 3 „Verkehrsgebieten“ – oder Variante 2 „weite Bereiche des Vogelsberg werden „Verkehrsgebiet 4“ – die Bürger dort werden, verglichen mit denen des „Gunstgebiets“, noch stärker benachteiligt. Notwendig ist aber: der Abstand zwischen dem „ÖPNV-Gunstraum“ und dem Vogelsberg muss kleiner werden. Sofern aber die Alternativen auf Variante 1 oder Variante 2 beschränkt bleiben, plädieren wir für Variante 1. Wir begrüßen die in Variante 1 vorgesehenen Verbesserungen der Mindestbedienungs Häufigkeit, halten aber auch diese noch für unzureichend. Auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sollten auf den Hauptlinien des Busnetzes mindestens 7-8 Fahrtenpaare vorgesehen werden (ganztägiger Zweistundentakt). In den Detailanalysen unserer ersten Stellungnahme haben wir bereits linienbezogene Vorschläge zur Ausweitung des Angebots auf den höheren Standard unterbreitet- siehe dort.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die Verbindungsqualität in Richtung Marburg ist in der Planung ausgeklammert - nach Auskunft im Termin 17.6. Sie ist in die Planung aufzunehmen.	wird nicht unterstützt	Der NVP beschäftigt sich überwiegend mit der Daseinsvorsorge in seinem Zuständigkeitsbereich (LK Gießen, Wetteraukreis, Voelksbergkreis).	
Verkehrsangebot	Die Notwendigkeit der Anbindung an die Main-Weser-Bahn / Marburg wird nochmals betont.	keine Bewertung		
Verkehrsangebot	Die Notwendigkeit der Anbindung an Bad Hersfeld wird nochmals betont. Insbesondere die häufigere und direkte Verbindung von Alsfeld bzw. von Lauterbach-Schlitz nach Bad-Hersfeld.	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit RMV und NVV	
Verkehrsangebot	Die Erreichbarkeit von Krankenhäusern: die Krankenhäuser in Schotten und Lauterbach sind per Bus nicht erreichbar. Das ist zu ändern, denn PatientInnen (und BesucherInnen) sind häufig schlecht zu Fuß oder dürfen behandlungsbedingt keinen PKW benutzen. Insbesondere fordern wir die Aussage (in der Präsentation) zu revidieren, wonach für Schotten die Anbindung des Krankenhaus mit öffentlichem Bus nicht unterstützt wird.	Prüfung	Grundsätzlich ist die Nachfrage von und zu Krankenhäusern überschaubar. Mobilitätseingeschränkte Personen nutzen in der Regel Mietwagen, Taxen oder Mitfahrgelegenheiten. Personalle und BesucherInnen nehmen das Busangebot erfahrungsgemäß nicht entsprechend an. Daher wird grundsätzlich eine Anbindung mit kleineren Fahrzeugen geprüft.	
Verkehrsangebot	In Marburg ist auf den Lahnbergen ein riesiger Universitäts- und Klinikkomplex entstanden, zu dem vielfältige Verkehrsbeziehungen aus dem westlichen Vogelsberg bestehen: Berufspendler, Studierende, Patienten und Besucher müssen dorthin. Der Nahverkehrsplan muss diese Problemfelder und Wege zur Verbesserung darstellen.	Prüfung		Weiterleitung an den RNV Mr-Bied. und den RMV.
Haltestellen	Barrierefreier Haltestellenausbau Menschen mit Kinderwagen oder Gehbehinderte haben's im Vogelsberg doppelt schwer. Nur 284 von 2.850 Haltestellenpositionen im ZOV-Gebiet sind barrierefrei. Der Nahverkehrsplan muss Aussagen dazu treffen, dass hier ein beschämendes Defizit besteht und Strategien zur Abhilfe aufzeigen. Derzeit sind von 100 Haltestellen in Alsfeld nur 13 barrierefrei – d.h. also jede Achte, ähnlich ist es in Homberg. In Lauterbach sind's von 114 Haltestellen nur 4, also nur jede 30. Und in immerhin 10 Gemeinden im Kreis ist komplette Fehlanzeige, z.B. in Kirtorf, Freiensteinau, Romrod, Herbstein, Schlitz oder Schotten (2 von 81).“	wird bedingt unterstützt	Grundsätzlich sollen alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Ausnahmen, bei denen dies nicht sinnvoll ist, werden im NVP dargestellt.	
Personal	Tariftreue: Die Bahn- und Bus-Betreiber müssen ihre Mitarbeiter nach Tarif bezahlen. Solche „Tariftreuevorgaben“ müssen , auch um entsprechende Vorgaben der Aufgabenträger rechtlich abzusichern (Problem: eigenwirtschaftliche Anträge), in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Bei Neuvergaben muss die Übernahme des Personals vorgeschrieben werden. Damit werden Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen in der Region geschützt. Auch diese Vorgabe muss durch Aufnahme in den Nahv Plan abgesichert werden.	wird nicht unterstützt	Die genannten Forderungen sind kein Bestandteil eines NVP.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Es ist gut, wenn im Gießener Bereich die Vogelsbergbahn um 2 Haltestellen erweitert wird. Aber: das darf keinesfalls auf Kosten der ländlichen Haltestellen gehen, die sich derzeit zu gut frequentierten Orten mausern. Ein gutes Beispiel ist Romrod- Zell mit Auto- und Fahrradstellplätzen und barrierefreiem Zugang.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Bahninfrastruktur	Wenn auch bisher kein zweigleisiger Ausbauder VB-Bahn geplant ist, so sollten doch mehr Ausweichstellen an Bahnhöfen reaktiviert/ neu gebaut werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Bahninfrastruktur	Der Haltepunkt Wallenrod könnte durchaus reaktiviert werden; vor der Schließung des Bahnhofs konnten dort regelmäßig 20-30 zusteigende Schüler beobachtet werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Besser geworden ist schon jetzt das Angebot an abendlichen Zügen. Allerdings ist morgens eine Lücke von Fulda nach Alsfeld-Gießen. Abfahrt Fulda 6.35h und dann erst wieder 8.35h. Auch an Sonn- und Feiertagen könnte es morgens früher losgehen.“-siehe erste Stellungnahme Punkt 2.7.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
ALT	AST: Wir begrüßen, dass nun eine einheitliche Telefonnummer etc. geplant ist. Wir betonen nochmals, dass die Bedienungsverbote im innerörtlichen Verkehr deutlich eingeschränkt werden sollten. Wir halte es zwar für nachvollziehbar, dass die Anmeldefristen nicht ohne weiteres auf 30 min verkürzt werden können, wünschen uns jedoch einen flexibleren Umgang damit (z.B. Anruf 55 min vorher muss möglich sein, ebenso Änderung des Fahrtwunsches aufgrund von Verspätung oder Anschlussverlust). Grundsätzlich müssten die AST-Angebote noch besser beworben werden.	Prüfung		
Anhörung	wir danken Ihnen für die erneute Möglichkeit der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan. Wir bedauern, dass zur 2. Anhörung weder der Entwurf des Nahverkehrsplans noch eine Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen eingegangen ist. Dies führt dazu, dass wir nicht wirklich Stellung nehmen können, weil der Gegenstand der Anhörung nicht vorliegt. Wir wären Ihnen dankbar, wenn wir zu dem Zeitpunkt erneut beteiligt werden, wenn der Nahverkehrsplan im Entwurf vorliegt und alle Abwägungen veröffentlicht sind. Wir möchten auch das Verfahren kritisieren: Die Stellungnahmefrist von nur 3 Wochen ist in den Sommerferien für ehrenamtlich Arbeitende deutlich zu kurz und uns wurde nur auf Nachfrage Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme gegeben. Grundsätzlich halten wir unsere erste Stellungnahme aufrecht. Folgende Aspekte möchten wir jedoch ergänzen:	wird unterstützt	Eine formal-juristisch korrekte Anhörung befindet sich in Vorbereitung.	
Verkehrsangebot	Wenn man die Fahrleistung pro Einwohner berechnet, ist festzustellen, dass im Landkreis Gießen sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr so wenig Fahrleistung pro Einwohner von ZOV-Verkehr erbracht wird, wie in keinem anderen Landkreis. Wenn man die Stadt Gießen mit 85.000 Einwohnern abzieht ergeben sich folgende Grafik und Tabelle (siehe Stellungnahme von ADFC, 19.07.19). Die Auswertung macht deutlich, dass das Angebot im Landkreis Gießen deutlich geringer ist als in den übrigen Kreisen und daher deutlich ausgebaut werden sollte, so dass pro Einwohner im Kreis Gießen nicht weniger Leistung erbracht wird als im Durchschnitt der anderen beiden Landkreise.	keine Bewertung		
Angebotsbewertung	Die Nutzwagenkilometer pro Einwohner sind sicherlich nicht das entscheidende Kriterium für die Bewertung des Angebots, denn es kommt auch auf die Nachfrage und die Finanzierbarkeit an. Aus diesem Grund bitten wir darum, dass in den Nahverkehrsplans eine Auflistung des Zuschussbedarfs pro Landkreis und pro Person aufgenommen wird.	wird nicht unterstützt	Der Nutzen für eine solche Berechnung wird nicht gesehen. Die verwendeten Parameter ermöglichen einen Vergleich zu den bestehenden und früheren ÖPNV-Angeboten und werden beibehalten.	
Kennzahlen zum ÖPNV-Angebot	In der Tabelle von Folie 14 sollten die Effekte der Stadt Gießen herausgerechnet werden. D.h. dass die Einwohnerzahl des Kreises Gießen ohne die Einwohner der Stadt Gießen angegeben werden und dass zumindest angegeben wird, wie viel der Fahrleistung durch die ZOV in der Stadt Gießen erbracht wird bzw. wie hoch die Fahrleistung der Stadt im Gemeindegebiet Wettenberg ist. Nur mit diesen Klarstellungen ist die Tabelle sinnvoll interpretierbar.	wird nicht unterstützt	Es handelt sich bei den Zahlen keineswegs um "Effekte", sondern um tatsächlich in Verantwortung von ZOV/VGO bestellte Verkehrsleistungen.	
Verkehrsangebot	Die „Betriebsleistung Bus lokal (Nwkm) - VGO“ beträgt im Wetteraukreis pro Bus 48.000km, während sie im Kreis Gießen nur 34.000km und im Vogelsbergkreis 30.000km beträgt. Dies deutet darauf hin, dass viele Busse nur in der Spitzenstunde im Schülerverkehr im Kreis Gießen und im Vogelsbergkreis fahren. Auch dies ist ein Zeichen dafür, dass die Fahrleistung ohne sehr große Kosten abseits der Spitzenstunde ausgebaut werden kann, so dass neben den Schüler*innen auch andere Gruppierungen mehr zur Busnutzung veranlasst werden. Wir empfehlen hier einen entsprechenden Ausbau der Fahrleistung.	keine Bewertung	Die hier gegenübergestellten Zahlen beziehen sich auf unterschiedliche Flächengrößen und unterschiedliche Strukturräume. Die Aussagekraft dieser Zahlen ist daher gering.	
Umwelt	Im Nahverkehrsplan sollte deutlich werden, welche Buslinien sich für den Einsatz von Elektro- oder Wasserstoffbussen besonders eignen, so dass nicht in jedem Linienbündel eine Vorgabe von 45% gilt, damit die Kosten nicht Überhand nehmen. Auch sollte herausgearbeitet werden, ob die Gefahr besteht, dass die „sauberen“ Busse nur im Schülerverkehr mit geringer Fahrleistung eingesetzt werden und die „dreckigen“ Busse dann die hohen Fahrleistungen erbringen oder ob das Gegenteil gelten wird, weil ggf. die Kosten pro Fahrzeugkilometer nach Anschaffung eines Busses bei „sauberen“ Bussen geringer sind. Ziel sollte sein, dass die Kosten im Rahmen bleiben und dass ein möglichst hoher Anteil der Fahrleistung „sauber“ erbracht wird. Grundsätzlich sollten dabei Buslinien, die vor allem durch städtisches Gebiet fahren, eher „sauber“ sein, da im städtischen Gebiet besonders hohe Luftschadstoffbelastungen vorliegen, während im ländlichen Raum „dreckige“ Busse weniger Schaden anrichten.	keine Bewertung	Der Nahverkehrsplan wird dem Umweltgedanken durch Rahmenvorgaben Rechnung tragen. Konkrete Vorgaben für bestimmte Antriebsarten werden je nach aktuellem Stand der Technik bei den anstehenden Vergaben berücksichtigt.	
Anhörung	Zur Erschließungsqualität lagen uns leider bis zum Ende der Anhörungsfrist (19.7.2019) keine Daten vor, obwohl diese für Anfang Juli angekündigt wurden. Wir kritisieren dieses Vorgehen, welches uns die Arbeit deutlich erschwert hat. Wir haben dennoch mit eigenen Daten eine Auswertung vorgenommen:	keine Bewertung	Wir nehmen die Kritik zur Kenntnis.	
Verkehrsangebot	Das Gebiet Grünberg-Baumgartenfeld sollte durch eine Schleife der Buslinie GI 71 auch im südlichen Bereich erschlossen werden.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Das Gebiet Grünberg-Baumgartenfeld sollte durch die Buslinie GI-64 und GI-79 erschlossen werden. Dazu sollten zwei Haltestellen an der L3007 in Höhe Walther-Bender-Straße und Von-Bibra-Straße neu geschaffen werden, so dass es dann auch schnelle Direktverbindungen aus dem Wohngebiet nach Lich und Laubach gibt.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Das nördliche Gewerbegebiet Carl-Benz-Straße/Eiserne Hand sollte durch neue Haltestellen durch die Linie GI-71 angebunden werden. Alternativ könnte zumindest die Haltestelle „Industriegebiet“ weiter nach Norden verschoben werden.	Prüfung		
Haltestellen	Der Süden von Ettingshausen wird schlecht erschlossen. Hier bietet sich eine Bushaltestelle am Ortsausgang Bessinger Straße an. Die Linie GI-21 könnte über die Straßen „Zum Rosengarten“/„Zum Hardtwald“ mit zwei neuen Haltestellen fahren.	Prüfung		
Haltestellen	Der Norden von Lindenstruth ist nicht ausreichend erschlossen. Hier sollte zu Beginn und Ende der Arbeitszeiten der Firma Weiß ein Busangebot mit zwei Haltestellen an der Greizer Straße eingerichtet werden. Ggf. kann die Linie GI-28 die Haltestellen auch anfahren.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Der Nordwesten von Beuern ist schlecht erschlossen. Hier sollten die Linien GI25 und GI-26 eine Schleife fahren.	Prüfung		
Haltestellen	Die Linie 371 sollte in Gießen zwischen Wellersburg und Lichtenauer Weg sowie zwischen Lichtenauer Weg und Dürerstraße weitere Haltestellen erhalten, da die Haltestellenabstände derzeit zu groß sind.	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen und RMV
Haltestellen	Die Linien GI-42, GI-43 und GI-81 sollten in Bierbatal in Höhe Elsa-Brandströmstraße weitere Haltestellen erhalten.	Prüfung		
Haltestellen	Die Linien GI-81 und GI-82 wenden in Wettenberg-Erlental über die Weiherstraße. Entsprechend kann ohne Aufwand die derzeitige Haltestelle weiter nach Norden verlegt werden, wenn diese bis 2022 barrierefrei ausgebaut wird.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die Linie ALT GI-44 sollte in Biebatal-Fellingshausen an der Ecke Die Beu/Dreispietz halten.	Prüfung		
Haltestellen	In Lollar sollte zwischen Rothweg und Tankstelle eine Haltestelle an der Schwimmbadstraße entstehen. Außerdem sollte die Bushaltestelle Bahnhof aufgenommen werden.	Prüfung		
Haltestellen	In Staufenberg-Trais sollte eine Bushaltestelle in Höhe Ringstraße/Hauptstraße entstehen.	Prüfung		
Haltestellen	In Allendorf sollte an der Ecke Bahnhofstraße/Hirschsprung eine Bushaltestelle entstehen, so dass das südliche Wohngebiet auch dann (abends) erschlossen wird, wenn die Haltestelle Gesamtschule auf dem Weg nach Climbach nicht angefahren wird.	Prüfung		
Haltestellen	Zwischen Winnen-Rosenplatz und Nordeck-Gießener Straße sollte eine Bushaltestelle entstehen, um das nördliche Wohngebiet zwischen beiden Haltestellen zu erschließen.	Prüfung		
Haltestellen	In Rabenau Londerf sollte eine Bushaltestelle an der Ecke Gießener Straße/An der Mühle entstehen.	Prüfung		
Haltestellen	In Grünberg-Beltershain sollte eine Bushaltestelle an der Ecke Bergstraße/Reihardshainer Straße entstehen.	Prüfung		
Verkehrsangebot	In Grünberg-Lehnheim sollte die Linie GI-78 über die Kernstraße fahren und in Höhe Kernstraße 19 halten.	Prüfung		
Verkehrsangebot	In Grünberg-Göbelnrod sollten die Linien GI-21 und GI-79 an der Ecke Waldstraße/Schützenstraße halten.	Prüfung		
Haltestellen	Die Bushaltestelle Wetterfeld-Laubacher Straße sollte auch aus Richtung Laubach eine Haltestelle erhalten. Diese sollte möglichst weit in Richtung Laubach am Ortseingang liegen, so dass die Neubaugebiete erschlossen werden.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Zwischen Laubach und Wetterfeld sollten die Buslinien über die Philipp-Reis-Straße fahren und dort an mindestens zwei neuen Haltestellen halten.	Prüfung		
Haltestellen	In Laubach sollte an der Ecke Schottener Straße/Im Katzengraben eine Bushaltestelle eingerichtet werden.	Prüfung		
Haltestellen	In Langgöns-Oberkleen sollte an der Ecke K362/In den Riebäckern eine Bushaltestelle entstehen.	Prüfung		
Haltestellen	Es sollte eine Lösung gesucht werden, wie der Südteil von Langgöns-Niederkleen mit einer zusätzlichen Haltestelle erschlossen werden kann.	Prüfung		
Haltestellen	In Annerod sollte an der Großen-Busecker-Straße eine Bushaltestelle eingerichtet werden, um das Neubaugebiet im Nordosten mit der Linie GI-21 zu erschließen.	Prüfung		
Haltestellen	In Großen-Buseck ist das südliche Wohngebiet schlecht erschlossen, da die Haltestelle Tulpenweg nur ein Mal am Tag im Schulverkehr angefahren wird. Da zukünftig der südliche Bahnsteig des Bahnhofs nur noch vom Mollbornsweg erreichbar sein wird, sollte die Haltestelle Bahnhof zum Mollbornsweg verlegt werden und im südlichen Wohngebiet mehrere neue Haltestellen der Linie GI-25 angelegt werden.	Prüfung		
Intermodalität	Für alle Wohngebiete, die nicht im 300m-Umkreis einer Bushaltestelle liegen, sollten Fahrradbügel an der nächsten Bushaltestelle entstehen. Natürlich können Fahrradabstellanlagen auch darüber hinaus sinnvoll sein.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Es ist begrüßenswert, dass das Mindest-Fahrtenangebot im Landkreis um 2 Fahrtenpaare pro Tag überall erhöht werden soll, an Samstagen z.T. auch um 5 Fahrtenpaare pro Tag.	keine Bewertung		
Verkehrsgebietskategorien	Wir sehen es kritisch, dass den entscheidenden Gremien nur für den Vogelsbergkreis zwei Varianten vorgelegt werden, aber im Kreis Gießen keine Varianten zur Diskussion stehen. Es sollten daher auch im Kreis Gießen mehrere Varianten vorgelegt werden und die Kosten genannt werden, die das Mehrangebot verursachen würde.	wird nicht unterstützt	In den entscheidenden Gremien wurden und werden die gleichen Informationen zur Bewertung vorgelegt.	
Verkehrsangebot	Auch wenn die geringfügige Erhöhung des Fahrtenangebots sich sehr attraktiv anhört, ist jedoch festzustellen, dass die Erhöhung des Fahrtenangebots bei den Mindeststandards in der Realität, insbesondere werktags zu keiner Verbesserung führen wird, weil schon heute auf vielen Linien deutlich mehr Busse fahren, als es die Mindestanforderungen des Nahverkehrsplans vorgeben. Von daher halten wir weiterhin höhere Mindeststandards auf Strecken mit hohem Fahrgastpotential für notwendig.	keine Bewertung	Es steht den Landkreisen offen, das Verkehrsangebot über das im Nahverkehrsplan dargestellte Mindestangebot hinaus zu erhöhen.	
Umwelt	Bisher wird nicht berücksichtigt, dass der Bund in den nächsten Jahren über die Länder massive Finanzmittel zum Ausbau des ÖPNV bereitstellen wird. Der Bund ist verpflichtet, die Klimaziele einzuhalten, weil sonst jährliche Strafzahlungen in Milliardenhöhe an die EU drohen. Da die Bundesregierung derzeit nur auf Anreize, aber nicht auf Verbote setzt, wird sie die Klimaziele weiterhin massiv verfehlen. Behält sie diesen Kurs bei, wird sie schon in wenigen Monaten aus Steuermitteln sehr große Finanzmittel für Angebotsausweitungen im ÖPNV bereitstellen, um die Klimaziele noch einzuhalten. Von daher sollte im Nahverkehrsplan ein Szenario vorgesehen werden, wie denn mit ganz anderer Finanzlage der ÖPNV auf den Hauptachsen so ausgebaut werden kann, dass große Gruppen an Autofahrern vom Auto auf den ÖPNV umsteigen.	keine Bewertung	Es steht den Landkreisen offen, das Verkehrsangebot über das im Nahverkehrsplan dargestellte Mindestangebot hinaus zu erhöhen.	
Verkehrsangebot	Bei der aus Klimaschutzgründen nötigen Ausweitung des Angebots sollten insbesondere Direktbusse von den umliegenden Kommunen und Bahnhöfen zu den großen Arbeitgebern eine vielversprechende Lösung. Auch wenn dies derzeit ggf. nicht finanzierbar ist, sollten derartige Strukturen mit dem Nahverkehrsplan vorbereitet werden – und sei es nur durch Modellprojekte für große Arbeitgeber wie z.B. Schunk in Heuchelheim, Bosch in Lollar, JLU in Gießen,...	keine Bewertung	Die Anbindung an Gewerbe- und Industriestandorte ist Bestandteil des Nahverkehrsplans. Eine grundsätzliche Andienung mit Direktbussen ist nicht immer sinnvoll. Ein Direktbus zwischen Bahnhof Lollar und Bosch Lollar wäre nicht sinnvoll. Es erfolgt bereits jetzt immer eine Einzelfallbetrachtung, bei der vor einer konkreten Planung eine Potentialanalyse erfolgt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Kurz vor Ende der Abgabefrist unserer Stellungnahme zeichnet sich ab, dass innerhalb der nächsten Jahre eine deutliche Verteuerung der Spritpreise ansteht, was politisch durch CO2-Steuer oder CO2-Emissionshandel erreicht werden wird. Von daher wird es im Laufe des Nahverkehrsplans deutliche Anreize geben, vom PKW auf Bus und Bahn umzusteigen und eine Angebotsausweitung erscheint auch deshalb nötig – vor allem in der Hauptverkehrszeit, wo zumindest rund um Gießen die Busse bereits recht voll sind. Im Nahverkehrsplan wird bisher aber keine Perspektive aufgezeigt, wie das Angebot in der Hauptverkehrszeit ausgebaut werden könnte bzw. soll. Dies ist aus unserer Sicht dringend nötig.	wird nicht unterstützt	Das tatsächliche Angebot befindet sich in ständiger Prüfung und wird bei Bedarf entsprechend angepasst. Aus Gründen der Vorgabe des sparsamen und wirtschaftlichen Umgangs mit kommunalen Mitteln können konkrete Leistungsanpassungen, welche auf Prognosen basieren nicht Bestandteil eines Rahmenplans sein.	
Takt	Die Anzahl der Fahrtenpaare passt nicht zum genannten Takt. Offensichtlich wird der Takt nicht in der ganzen Zeit gefahren. Hier sollte deutlicher differenziert werden und für Haupt- und Nebenverkehrszeiten Angaben gemacht werden.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Ein Grundtakt wird angestrebt, ist im ländlichen Raum aufgrund der funktionalen Zwangspunkte (Schulzeiten, Arbeitszeiten, Anschlüsse, Öffnungszeiten usw.) nicht immer umzusetzen.	
Verkehrsangebot	Es fehlen Aussagen zu einem Nachtangebot an den Wochenenden. An den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag sollte ab Gießen mindestens eine Fahrt nach Mitternacht in alle Kerngemeinden stattfinden und im Nahverkehrsplan verbindlich festgelegt werden.	Prüfung	Abwägung der Umsetzung von Nachtbuslinien auf ausgewählten Relationen, Aufbau eines Liniennetzes für das gesamte ZOV-Gebiet wird nicht unterstützt.	
Busausstattung	Es fehlt ein Verbot von Werbung auf den Fenstern. Dieses sollte aufgenommen werden.	wird nicht unterstützt	Die Werbeeinnahmen bieten die Möglichkeit, die kommunalen Kosten für Busverkehre zu senken, ohne das hier gravierende Nachteile für Fahrgäste entstehen.	
Busausstattung	Es fehlen Aussagen zur Mindestgröße der Sondernutzfläche an Tür 2.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Eine Konkretisierung der Fahrzeugausstattungsmerkmale wird im Vorfeld der Vergabe von Verkehrsleistungen vorgenommen.	
Busausstattung	Es fehlen Aussagen zur Anzahl, zur Gestaltung und zu den Inhalten der optischen Haltestellenanzeige im Bus.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Eine Konkretisierung der Fahrzeugausstattungsmerkmale wird im Vorfeld der Vergabe von Verkehrsleistungen vorgenommen.	
Barrierefreiheit	Die Aussagen auf Folie 30 sind vielfach unpräzise und helfen den Kommunen nicht weiter. Es sollten genauere Mindestanforderungen und Empfehlungen gemacht werden oder auf Vorgaben verwiesen werden, die bereits existieren. Es bleibt derzeit völlig unklar, wann eine Haltestelle umfassend barrierefrei ist.	wird nicht unterstützt	Es ist keine Aufgabe des Nahverkehrsplans die sich häufig ändernden Richtlinien im Straßenbau zu dokumentieren. Der Nahverkehrsplan ist eine Rahmenplan.	
Barrierefreiheit	Es sollte deutlich gemacht werden, dass das Ziel eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit ist und es sollten Beispiele gemacht werden, wie bei beengten Situationen, bei einer Dichten Folge von Grundstückszufahrten und bei zu schmalen Gehwegen dennoch möglichst gut Barrierefreiheit hergestellt werden kann.	wird nicht unterstützt	Es ist keine Aufgabe des Nahverkehrsplans die sich häufig ändernden Richtlinien im Straßenbau zu dokumentieren. Der Nahverkehrsplan ist eine Rahmenplan.	
Barrierefreiheit	Die Aussage: „In der Praxis werden von einigen Kommunen aus Kostengründen – d.h. wenn das geförderte Hochbord bzw. Sonderbord teurer wird als der 6 cm hohe Bordstein - weiterhin Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut“ mag zwar die falsche Sichtweise einzelner Kommunen richtig wiedergeben. Da aber die Barrierefreiheit gesetzlich vorgeschrieben ist, ist dieses Vorgehen nicht kostengünstig, weil über kurz oder lang Behinderte mit Klagen die Kommunen zwingen werden, diese Haltestellen umzubauen. Von daher sollte der Nahverkehrsplan deutlich machen, dass diese Sichtweise nicht richtig ist und die Aufgabenträgerorganisation sollte bei jeder sich bietenden Gelegenheit (z.B. auch bei Verkehrsschauen) die Barrierefreiheit einfordern.	keine Bewertung		
Barrierefreiheit	Gegen die Formulierung „Bei Haltestellen außerorts ist kein barrierefreier Ausbau erforderlich“ möchten wir uns deutlich aussprechen. Es ist nachvollziehbar, dass an Einzelgehöften oder auch an Haltestellen für Wanderer kein kompletter barrierefreier Ausbau bis 2022 erfolgt. Es gibt aber diverse Bushaltestellen, die außerorts liegen (außerhalb der OD und/oder außerhalb der Ortstafel), die aber der Erschließung von Wohngebieten oder großer Gewerbegebiete oder zum Umstieg zwischen ÖPNV-Linien dienen und daher auch barrierefrei ausgebaut werden müssen. Teilweise wurden diese Haltestellen auch bereits mit Hochbord und Blindenleitsystem ausgestattet. Die Formulierung sollte daher so geändert werden, dass auch außerörtliche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden, wenn sie zur Erschließung von (innerörtlichen) Wohngebieten, Schulen, Gewerbegebieten oder Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Supermärkte am Ortsrand) dienen. Gerade mit Bau von Ortsumgehungen und der Installation von Schnellbuslinien kann es dazu kommen, dass immer mehr Haltestellen außerorts liegen. Auch kann es sein, dass nur am Ortsrand Platz für den Bau barrierefreier Haltestellen ist, so dass ggf. zukünftig noch mehr Haltestellen außerorts liegen. Beispiele im Kreis Gießen für derartige Haltestellen außerorts sind z.B. a. Lauterer Straße in Grünberg b. Ruppertsburg Bahnhof in Laubach c. Ggf. Ruppertsburg Abzweig Friedrichshütte in Laubach (Firma Römheld) d. Ober-Bessingen Horsteburg in Lich e. Ggf. Flugplatz in Grünberg f. Bersrod Kulturhalle in Buseck g. Ggf. Alten-Buseck Flößerweg in Buseck (Gewerbegebiet) h. Odenhausen Röderheide in Staufenberg i. Zum Wingertsbaum in Staufenberg j. Stadthalle in Staufenberg k. Wißmar Auf der Heide in Wettenberg l. Wißmar Auf der Heide in Wettenberg m. Launsbach Gewerbepark Ost in Wettenberg n. Krofdorf-Gleiberg Gewerbepark West in Wettenberg o. Krofdorf-Gleiberg Im Westpark in Wettenberg p. Ggf. Gewerbepark Nord in Heuchelheim q. Neue Mitte in Pohlheim r. Ggf. Garbenteich Sportplatz in Pohlheim s. Steinbach Oppenröder Straße in Fernwald t. Limeskaserne in Lich u. Trais-Horloff Bahnhof in Hungen (Umsteigepunkt) v. Ggf. Trais-Horloff Bundesstraße, Hungen w. Ettingshausen Am Weinberg, Reiskirchen Beispiele im Wetteraukreis und Vogelsbergkreis sind z.B.: a. Ober-Widdersheim Häuserhof Bf in Nidda (Umsteigepunkt) b. Okarben Berufsbildungswerk in Karben c. Dottenfelder Hof in Bad Vilbel	wird bedingt unterstützt	Die Aussage wird geändert in: "Bei Haltestellen, welche außerhalb geschlossener Bebauung liegen, ist grundsätzlich kein barrierefreier Ausbau notwendig." Im Nahverkehrsplan werden alle Haltestellen, welche nicht barrierefrei ausgebaut werden müssen, dokumentiert.	
Barrierefreiheit	Es ist verständlich, dass Haltestellen an Einzelgehöften nicht bis Ende 2022 ausgebaut werden. Es sollte aber deutlich gemacht werden, dass Bushaltestellen bei Umbau von Straßen oder beim Neubau von Geh- und Radwegen durchaus auch bei Einzelgehöften und bei Haltestellen für Wanderer möglichst barrierefrei ausgebaut werden sollten, da es kaum einen Kostenunterschied macht, ob im Neubau ein Kasseler Bord und ein taktiles Pflaster eingebaut wird oder gewöhnliche Bordsteine gesetzt werden. Höhere Wartebereiche sind auch für nicht mobilitätseingeschränkte Personen komfortabler und erhöhen den Komfort. Das Ein- und Aussteigen geht schneller und zunehmend ist zu beobachten, dass auch Personen mit Elektrorollstühlen Spazierfahrten außerorts machen, so dass diese ggf. bei technischen Problemen oder leerem Akku dankbar sind, wenn sie den Bus für Teile des Rückwegs nutzen können.	wird nicht unterstützt	Im Nahverkehrsplan werden alle Haltestellen, welche nicht barrierefrei ausgebaut werden müssen, dokumentiert.	
Barrierefreiheit	Auf Folie 33 heißt es: „284 von 2.850 Haltestellenpositionen im ZOV-Gebiet sind barrierefrei“ dabei bleibt unklar, wann eine Haltestelle als barrierefrei gewertet wird. Auch das Planungsbüro IGDB konnte uns auf Nachfrage nicht mitteilen, wann eine Haltestelle als barrierefrei angesehen wird.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan und enthält keine konkreten Ausführungsbestimmungen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Barrierefreiheit	Auf Folie 34 ist die Ausstattung der Bushaltestellen im Kreis Gießen aufgelistet. Es ist verwunderlich, dass Daten aufgeführt werden, die schon über ein Jahr alt sind. Auch der Datenstand vom 18.4.2018 war damals nicht aktuell, wie man z.B. an der Kommune Langgöns sehen kann, wo angeblich keine Haltestelle barrierefrei ist, obwohl z.B. die Haltestellen Espa Solmsers Straße, Cleeberg Espaes Straße, Cleeberg Friedhof, Niederkleen Bergstraße, Niederkleen Gartenstraße, Lang-Göns Schillerstraße, Lang-Göns Leihgesterner Straße und Dornholzhausen Dorfstraße barrierefrei ausgebaut sind. Auch in anderen Kommunen (z.B. Allendorf, Buseck, Heuchelheim, Linden, Rabenau, Reiskirchen) sind die Daten nicht aktuell.	wird nicht unterstützt	Die Darstellung in der Präsentation dienen der Information der Anhängerschaft. Für den konkreten Ausbau einer Haltestelle ist nicht der Nahverkehrsplan, sondern die jeweils gültige Vorgabe von Hessen Mobil ausschlaggebend.	
Barrierefreiheit	Wir empfehlen, dass die Datenbank regelmäßig von ZOV-Verkehr gepflegt wird und eine neue Analyse mit den aktualisierten Daten durchgeführt wird. Sofern uns Zugang zu den Daten der Datenbank gegeben wird, können wir auch Fehler mitteilen. Relativ aktuelle Daten zur Existenz von Kasseler Borden findet sich in der Openstreetmap-Datenbank bzw. in dieser Kartenauswertung: http://overpassturbo.eu/s/KQt	wird nicht unterstützt	Die Haltestellendaten werden in einem Haltestellenmanagementsystem nach RMV-Standard gespeichert und nach Bedarf aktualisiert.	
Barrierefreiheit	Wir empfehlen, einen Auszug aus der Datenbank dem Nahverkehrsplan beizufügen, so dass auch die Kommunen und die Politik sieht, wo Handlungsbedarf besteht.	wird nicht unterstützt	Es ist nicht Aufgabe von ZOV über die Standards der in kommunaler Hand befindlichen Haltestellen zu informieren.	
Barrierefreiheit	In der Tabelle aller Haltestellen sollte dann auch für jede Haltestelle angegeben werden, ob ein barrierefreier Ausbau bis 2022 erfolgen soll, oder ob die Haltestelle der Andienung eines Einzelgehöftes dient.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan und enthält keine konkreten Ausführungsbestimmungen.	
Barrierefreiheit	Es sollte explizit beschrieben werden, wann eine Haltestelle barrierefrei ist bzw. welche Elemente diese enthalten sollte. Das Bild auf Folie 31 ist zwar eine gute Illustration, enthält aber nicht alle Details und enthält z.T. Details, wie die Wartehalle, die bei reinen Ausstiegshaltestellen nicht erforderlich sind.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan und enthält keine konkreten Ausführungsbestimmungen.	
Busausstattung	Das VGO-Design der Busse ist wenig auffallend und hat geringe Werbewirkung. Es sollte ein auffälligeres Design gewählt werden	wird nicht unterstützt	Das VGO-Design soll auch weiterhin für ein einheitliches Erscheinungsbild aller im Verbandsgebiet eingesetzten Busse sorgen.	
Busausstattung	Im NVV wird offensiv auf den Bussen außen für die Qualität des ÖPNV-Angebots beworben. Aufschriften wie „Stündlich Von Fritzlar nach Gudensberg“ oder „Alle halbe Stunde nach Kassel“ werben im ländlichen Raum für verlässliches Angebot. Auch andere Verkehrsunternehmen werben offensiv für den ÖPNV, wie z.B. die BVG: https://www.morgenpost.de/berlin/article207020853/Gelenkiger-alsdeine-Mudda-Sprueche-fuer-BVG-Busse-gesucht.html oder die Wupper-SiegBus mit Sprüchen wie: „Einkaufslust? Unser Kofferraum ist unschlagbar!“ oder „In die City inklusive Parkplatz und Chauffeur – ab 1,60 Euro“ Wir wünsche uns hier einheitliche, aber regional passende Kampagnen für den ÖPNV mit Werbeaufschriften auf den Bussen.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan macht keine konkreten Vorgaben für die Werbung an Bussen.	
Anhörung	Das nur 4 von 17 Kommunen eine Stellungnahme abgegeben haben, ist bedauerlich. Hier sollte bei der 3. Anhörungsrunde aktiv auf die Kommunen zugegangen werden und es sollten Formate gefunden werden, in denen die Kommunen ihre Aufgaben im ÖPNV erkennen. So wäre es sinnvoll, dass z.B. die Landrätin in den regelmäßigen Besprechungen mit den Bürgermeistern das Thema aufgreift und über die Aufgaben der Kommunen z.B. beim Haltestelleumbau offensiv informiert.	keine Bewertung		
Umwelt	Kritisch sehen wir auch, dass von den Parteien des Kreistags, die sich für Klimaschutz aussprechen, keine Stellungnahme abgegeben wurden. Hier sollte der Aufgabenträger aktiv auf die Politik zugehen und der Politik deutlich machen, welche Verbesserungen im ÖPNV möglich sind und was diese kosten. Dadurch, dass bisher nie wirklich Alternativen gegenüber der Politik präsentiert wurden, hat sich der Eindruck in der Kreispolitik verfestigt, dass man nicht für den ÖPNV zuständig ist. Dies sollte durch ein anderes Auftreten der Aufgabenträgerorganisation geändert werden.	keine Bewertung		
Intermodalität	Auf Folie 38 wird zum Thema „Fahrradabstellanlagen an zentralen Bushaltestellen (inkl. Lademöglichkeiten für EBikes, soweit erforderlich) eine Prüfung zugesagt. Wir möchten betonen, dass wir an Bushaltestellen in der Regel KEINEN Bedarf für Lademöglichkeiten sehen, da Fahrradakkus herausnehmbar sind und problemlos mitgenommen werden können. Sofern das Elektrorad zwischen Wohnung und Bahnhof genutzt wird, kann es zu Hause geladen werden und muss auch nicht an Haltestellen des ÖV nachgeladen werden, da Akkus ausreichend dimensioniert sind, um mehrere Hin- und Rückwege ohne Nachladen zu meistern. Einzig in den ganz wenigen Fällen, wo Räder im Nachtransport, also z.B. zwischen Haltestelle und Arbeitsort genutzt werden, könnte es einen geringen Bedarf an Lademöglichkeiten geben. Dieser ist aber eher an Bahnhöfen als an Bushaltestellen absehbar. Von daher sollten die begrenzten Ressourcen lieber in sichere Abstellanlagen investiert werden als in unnötige Lademöglichkeiten. Wir fordern hier auf, dass Radverkehr nicht aus Autoperspektive betrachtet wird.	wird bedingt unterstützt	Eine allgemeine Priorisierung soll kein Thema im Nahverkehrsplan sein. Ja nach Lage und Funktion muss im Einzelfall entschieden werden, wo welche Infrastruktur sinnvoll ist. Neben Fahrrädern könnten zukünftig auch E-Scooter eine Rolle spielen.	
Intermodalität	In Lindenstruth gibt es derzeit leider keinen Bahnhof. Entsprechend gibt es derzeit auch keinen Bedarf an Fahrradabstellanlagen an der Bahn, obwohl er auf Folie 38 behauptet wird. Denkbar wäre es aber Bike & Ride zwischen der Firma Weiß und den Bushaltestellen an der B49 anzubieten.	Prüfung		
Busausstattung	Zu W-LAN und USB-Lademöglichkeiten wird leider nicht ausgeführt, unter welchen Randbedingungen die Einzelfallprüfungen geschehen. Wir haben in unserem ersten Schreiben Kriterien genannt, die aufgenommen werden sollten, so dass die Mindestanforderungen an Busausstattung klar sind.	keine Bewertung	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Konkretisierungen erfolgen vor der Vergabe von Verkehrsleistungen.	
ALT	Die ALT-Anmeldung über App begrüßen wir. Dies sollte über die RMV-App oder auch die DB-App geschehen. Eine eigene VGO-App ist nicht kundenfreundlich.	wird unterstützt		
Schnellbusse	Schnellbusse entlang von Bahnlinien (z.B. Gießen-Lich-Hungen) sehen wir sehr kritisch. Besser wäre es, die Lahn-Kinzig-Bahn so auszubauen, dass die Züge trotz Zwischenhalten ähnlich schnell wie eine Autofahrt sind.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Anschlussicherheit	Schnelligkeit im ÖPNV lässt sich durch Schnellbusse im Gießener Land nur begrenzt erreichen, weil es auf die Geschwindigkeit von Tür zu Tür ankommt. Hier sollte vielmehr darauf geachtet werden, dass die Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn so kurz sind und so gesichert sind, dass die Geschwindigkeit mit Umstieg so hoch ist, dass sie konkurrenzfähig zum Auto ist. Um Bürger aus dem Umland schnell nach Gießen zu bringen, wäre zu prüfen, ob in der Hauptverkehrszeit Verstärkerbusse eingesetzt werden können. Diese Verstärkerbusse könnten dann in Gießen ggf. andere Linienwege nutzen, so dass Umstiege wegfallen würden. Andere Linienwege in die Stadt lassen sich z.B. erreichen, indem die Busse kurz auf den Gießener Ring fahren und dann über eine andere Einfallsstraße (mit Busbeschleunigung) in die Stadt fahren. Die Linie 310 macht dies z.T.	wird bedingt unterstützt		
Reisezeit	Sinnvoll wäre es auch, in der Hauptverkehrszeit Busse aus dem Umland über ihre Endstation hinaus zu verlängern, so dass sie z.B. zeitlich passgenau zu Vorlesungsbeginn oder –ende Hochschulstandorte oder zu Schichtbeginn oder Schichtende bestimmte Arbeitgeber (Uniklinikum, Schunk in Heuchelheim, neues Otto-Depot,...) anfahren. Hier wären auch Routen über den Gießener Ring zu prüfen, so dass die Reisezeiten dadurch kürzer werden.	Prüfung		
Schnellbusse	Die Schnellbuslinie Kirchhain-Butzbach wirkt grundsätzlich interessant, weil sie nicht direkt parallel zur Bahn verläuft. Es verwundert aber, dass ein Potential gesehen wird, obwohl so vehement gegen eine Busverbindung von Lich nach Fernwald argumentiert wird und vor einigen Jahren bei einer Schnellbuslinie von Londorf über Beuern nach Gießen auch kein Potential gesehen wurde. Hier sollten die erwarteten Fahrgastpotentiale herausgearbeitet werden. Zwischen Londorf und Reiskirchen verlaufen die Hauptstraßen so umwegig, dass vermutlich eine Führung über Buseck oder die Firma Weiß in Lindenstruth naheliegender ist. Eine Anbindung der Firma Weiß und des Ortes Lindenstruth erschließt deutliche, neue Fahrgastpotentiale.	Prüfung	Es existierten vor über zehn Jahren sowohl eine Busverbindung zwischen Fernwald und Gießen als auch von Londorf über Beuern nach Gießen. Beide Linien wurden wegen nicht ausreichender Nachfrage eingestellt. Ein aktuelle Potentialanalyse erscheint sinnvoll.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Schnellbusse	Zwischen Wettenberg und dem Bahnhof Gießen sollten in der Hauptverkehrszeit Schnellbusse fahren, da die ÖPNV-Fahrzeit 33 Minuten beträgt, die MIV-Fahrzeit aber nur 11 Minuten. Hier besteht ein deutliches Fahrgastpotential. Ggf. wäre eine Verlängerung ins Hinterland denkbar, da die ÖPNV-Reisezeiten von Gießen nach Gladenbach und Bad Endbach sehr lang sind, aus dieser Region aber viele Studierende der Gießener Hochschulen kommen. Wir verweisen hier auch auf die Pendlerverflechtungen zwischen der Stadt Gießen und Wettenberg. Zu keiner anderen Kreiskommune scheint es mehr Pendler als zwischen Gießen und Wettenberg zu geben (vgl. Abbildung 8 des Klimaschutzkonzeptes des Landkreises Gießen).	Prüfung		
Schnellbusse	Einzelne Schnellbusse in der Hauptverkehrszeit auf der Verbindung Wetzlar-Garbenheim-Dorlar-Atzbach-Heuchelheim-Gießen sollten geprüft werden. Auch hier liegen große Pendlerpotentiale und es gibt keine Bahnlinie, die diese übernehmen könnte.	Prüfung		Weiterleitung an RMV und VLDW
Verkehrsangebot	Die skeptische Beurteilung der Verlängerung des Wettenberger Bussis nach Lollar überrascht, weil es am Bahnhof Lollar große Umsteigepotentiale nach Marburg geben könnte und dort auch einer der größten Arbeitgeber des Landkreises direkt am Bahnhof (Bosch) sitzt. Hier sollte bei Bosch erfragt werden, ob anonymisierte Wohnortdaten der Mitarbeiter und vor allem Auszubildenden zur Verfügung gestellt werden könnten. Auch wäre es sinnvoll, bei der Uni Marburg zu erfragen, wie viele Studierende aus Wettenberg kommen und in Marburg die Hochschule besuchen. Grundsätzlich würde es uns freuen, wenn eine Ablehnung eines Vorschlags auch mit empirischen Daten (z.B. zu Pendlerbeziehungen) begründet wird.	Prüfung	Das Wettenberger Bussi ist ein Innerortsverkehr in Verantwortung der Gemeinde Wettenberg. Eine reine Datenerfassung, wie viele Marburger Studierende in Wettenberg wohnen gibt keine Auskunft darüber, wie viele Personen das Angebot tatsächlich nutzen würden. Eine Potentialanalyse beinhaltet eine repräsentative Befragung der (statistisch) erfassten potentiellen Nutzer. Dieses Vorgehen ist bereits Praxis im ZOV.	
Verkehrsangebot	Wir schlagen vor: Mo-Sa 15-min-Takt von 04:15 bis 20:45 30-min-Takt von 20:45 bis 00:45 (Fr/Sa 60-min-Takt ab 00:45 bis 04:15) So 30-min-Takt von 04:15 bis 00:45 Es ist zu prüfen, die heute noch fehlenden Fahrten morgens und abends zu ergänzen. Leider ist beim jetzigen zweigleisigen Stecken-Zustand der 15-min-Takt nur bis Karben-Groß-Karben möglich – fehlt aber offensichtlich wegen der Baumaßnahmen im Fahrplanjahr 2019 total. In den Wochenend-Nächten wäre ein ALT mit Voranmeldung von den S-Bahnhöfen zur Feinverteilung in die Ortsteile sinnvoll. Das neue S-Bahn-Gleis-Paar sollte ab F-West im Verspätungsfall 140 km/h ermöglichen. Mit der Stadt Frankfurt wäre die kurzfristige Verlängerung der U5 von FPreungesheim nach F-Frankfurter Berg zu vereinbaren, um eine sinnvolle Umsteige-Möglichkeit von der S6 in die U5 in die nördlichen Frankfurter Stadtteile zu gewährleisten. Idealerweise wird diese U-Bahn-Station gleichzeitig mit der umgebauten S-Bahn-Station in Betrieb genommen. In Bad Vilbel, Karben, Wöllstadt, Friedberg(Hess) sind die Bus-Anschlüsse entsprechend an den S-Bahn-Fahrten auszurichten (nicht wie in Bad Vilbel um 19:00 bzw. 14:00 Betriebsschluss!!!). Die Straßenbahn-Pläne in Bad Vilbel begrüßen wir, Verlängerung nach Karben möglich. Auch in Friedberg/Bad Nauheim (zusammen 61.064 Einwohner!) würde eine Straßenbahn Verbesserungen bringen können.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verbindet die Sonderstatusstadt Bad Homburg v.H. mit der Kreisstadt Friedberg, die S5 mit der S6. Täglich 30-min-Takt von 04:15 bis 00:45 (Fr/Sa bis 01:45) Die neu eingeführten Abend-Verbindungen sind nachhaltig zu begrüßen. Problem: nur jede zweite S5 fährt bis Friedrichsdorf, Bahnsteigwechsel, Reisezeitverlängerung, Vorschlag kurzfristig: alle S5-Fahrten von Frankfurt bis Friedrichsdorf durchfahren lassen; besser: zusätzlich RB-16 bis Bad Homburg verkehren lassen. Noch besser: S5 im 30-min-Takt ab Friedrichsdorf bis Friedberg verkehren lassen – oder RTW über Bad Homburg bis Friedberg verlängern. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/ zu erhöhen, im S-Bahn-Fall auf 140 km/h. Elektrifizierung. Die gesamte Strecke war 1912 ZWEGleisig. Die jetzige Lage des Kreuzungsbahnhofs der jetzt immer noch eingleisigen Strecke in Rosbach v.d.H. macht keinen symmetrischen Fahrplan mit Anschlussgarantie möglich. Die jetzigen Fahrplan-Lagen sind schlecht. Es werden in FB nicht alle 6 Anschlüsse immer erreicht. Der Fahrgastbeirat schlägt vor: Kreuzungsbahnhof Rodheim, zweigleisige Strecke zwischen Rodheim und Kreuzungsbahnhof Rosbach. Dieses Vorgehen, auf eingleisigen Strecken nicht einen Kreuzungs-PUNKT, sondern eine Kreuzungs-STRECKE einzurichten, hat DB-Netz auch bei der neuen SBahn von Dachau nach Altomünster angewendet – in der Schweiz schon lange üblich. Da das Planum der Strecke ja zweigleisig ist, sollte eine derartige Baumaßnahme mit Bundesmitteln sehr kurzfristig realisierbar sein – Inbetriebnahme Dezember 2021! An die Wetterauer Politik: kämpfen Sie dafür	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Mo-Fr 30-min-Takt von 04:45 bis 20:45 60-min-Takt von 20:45 bis 23:45 (Fr bis 00:45) Sa + So 60-min-Takt von 05:45 bis 23:45 (Sa bis 00:45) Elektrifizierung begrüßenswert, Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen (Bahnübergänge!), Streckengeschwindigkeit 120 km/h, Bus-Anschlüsse konsequent ausrichten. In Nidderau: Anschlüsse von Nidderau-Windecken nach Ostheim und Assenheim u. zurück müssen wieder immer ermöglicht werden. Die neu eingeführten Abend-Verbindungen sind zu begrüßen.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Mo-Fr 30-min-Takt von 04:45 bis 20:45 60-min-Takt von 20:45 bis 23:45 (Fr bis 00:45) Sa + So 60-min-Takt von 05:45 bis 23:45 (Sa bis 00:45) Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen (Bahnübergänge!), Streckengeschwindigkeit 120 km/h, Bus-Anschlüsse konsequent ausrichten. Die neu eingeführten Abend-Verbindungen sind zu begrüßen. Es fehlt ein Stadtbus in Büdingen (22.043 Einwohner!), und am Wochenende fehlt nach 18:00 (sic!) ein ausreichendes Fahrten-Angebot bis 00:45 in die Ortsteile! Jugendliche aus Büdingen haben sich in der Öffentlichkeit bereits lautstark zu Wort gemeldet. Der Fahrgastbeirat schlägt vor, kurzfristig ein Abend-ALTSystem einzurichten. Der Fahrgastbeirat ist gegen Landflucht, zu einem liebenswerten Standort mit dieser hohen Einwohnerzahl muss eine Verbesserung des Bus-Verkehrs erfolgen!	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Mo-Fr 30-min-Takt von 04:45 bis 20:45 60-min-Takt von 20:45 bis 23:45 (Fr bis 00:45) Sa + So 60-min-Takt von 05:45 bis 23:45 (Sa bis 00:45) Beseitigung von Geschwindigkeitseinbrüchen (Bahnübergänge!), Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60 km/h (!) auf 120 km/h, Bus-Anschlüsse konsequent ausrichten. Bus-Anschluss von Nidda nach Schotten. Bitte Durchbindung (wie morgens) nach Büdingen überprüfen. Elektrifizierung sinnvoll (v.a. durchgehende Züge von/nach FFM). Die neu eingeführten Abend-Verbindungen sind zu begrüßen. Der Fahrgastbeirat geht fest von einer Wieder-Inbetriebnahme nach Hungen aus. Wir stimmen zu: kein S-Bahn-Standard erforderlich. Kurzfristig sollte es morgens wieder einen dritten Direktzug nach FFM geben (Ankunft etwa 09:00); Bus-362 Halt in „Gettenau-Bingenh. Bhf“ u. „Echzell Bhf“ Wann Umbau Bahnsteige Beienheim (Flügel u. vereinigen von Zugteilen), kommt jetzt ein ESTW oder ein DSTW? Fahrplan-Problem nach FFM: bei Fahrten von Nidda zur geraden Stunde (10, 12, 14, 16, usw.) ist in FB nur Anschluss an S6 (doppelte Fahrzeit FB-FFM), da in der Zeitlage der RMV-RE ein Fernzug verkehrt (IC u. ICE), der jedoch nicht benutzbar ist. Hier muss zur Attraktivitätswahrung der Fernzug wenige Minuten verschoben werden, und zur Anschlusszeit (wie bei Abfahrten Nidda zur ungeraden Stunde) einen RMV-Anschluss-RE fahren lassen zu können. Wir wollen kein Integrales Taktloch! Bitte setzen Sie sich beim RMV für eine Lösung ein. Fern- und Nahverkehr sollten sich nicht gegenseitig bekämpfen, sondern kooperieren. Zweites Fahrplan-Problem, welches über 52-Mal im Jahr auftritt: die 3 abendlichen Direktzüge von FFM nach Nidda werden jeweils in Bad Vilbel überholt. Es verlängert sich durch die Überholung die Reisezeit – soweit die Fakten. Jedoch ist es unerklärlich im Zeitalter von Elektronik und Mobilfunk, dass es nicht möglich sein soll, diese 3 Züge pünktlich nach Friedberg zu bringen: die Strecke von Friedberg nach Nidda ist eingleisig, jede eingeschleppte Verspätung blockiert ab 17:29 die gesamte eingleisige Strecke und produziert auch Verspätungen in Gegenrichtung mit Anschlussverlusten in Friedberg über Stunden. Der Fahrgastbeirat bittet die Wetterauer Politik, diese Wetterauer Interessen mit allen Nachdruck über den RMV bei DB-Netz zu vertreten: DB-Netz muss seine Betriebsführung korrekt wahrnehmen: die Züge, die nach Nidda und Stockheim auf die eingleisige Strecke gehen, müssen unabhängig von der Verspätung andere Züge absolute Priorität in der Betriebsabwicklung erfahren, so dass diese pünktlich in die eingleisigen Strecken einfahren können. Drittes Fahrplan-Problem ist das Verpassen von Anschlüssen in Friedberg: damit steht und fällt die Akzeptanz. Ich erwähne es im NVP, weil es zum alltäglichen Problem geworden ist. Das ESTW hat eher eine Verschlechterung gebracht, obwohl Millionen investiert wurden. Die Politik kann nicht tatenlos warten, bis das dritte und vierte Gleis Friedberg erreichen wird. Und das vierte Problem ist die Zuverlässigkeit: gibt es Personal zur vorbeugenden Instandhaltung (Wartung), gibt es Fahrzeuge in der vom RMV bestellten Zuglänge (funktionierende WCs?), gibt es einen Lokführer? Man kann den Zugausfall nicht einmal am Vorabend erfahren, der Fahrgast steht am leeren Gleis, kein Personal vor Ort. Und wenn man am leeren Gleis steht, erfährt man noch lange nicht ob es SEV gibt, oder bei SuizidStreckensperrung Bus-Notverkehr. Auch nicht, wenn es um 23:53 die letzte Verbindung ist. Offensichtlich ist es bei der gegenwärtigen Gestaltung der Verkehrsverträge im Ergebnis für das EVU kostengünstiger, möglichst wenige Fahrzeuge und wenig Werkstatt- und Lokpersonal (regelmäßige Überstunden?) vorzuhalten, da diese Sach- und Personal-Kosten erheblich höher wären als die Pönale-Zahlungen: da bleibt der Fahrgast auf der Strecke	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verbindet die Sonderstatusstadt Hanau mit der Kreisstadt Friedberg, die S8 mit der S6. Täglich 30-min-Takt von 04:15 bis 00:45 (Fr/Sa bis 01:45) Die neu eingeführten Abend-Verbindungen sind nachhaltig zu begrüßen. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/h zu erhöhen Bus-Anschlüsse konsequent ausrichten. In Nidderau: Anschlüsse von Assenheim nach Eichen und Nidderau-Windecken u. zurück müssen wieder immer ermöglicht werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Durchgehende Anhebung auf 160 km/h zwischen F-West und Marburg zur Verkürzung der Reisezeiten bzw. Erhöhung von Zeitpuffern bei den Anschlüssen. Präzise Gewährleistung in der Betriebsführung des UmsteigeKnotens Friedberg (z.B. Erhöhung der Einfahrt-Geschwindigkeit von Frankfurt in den Friedberger Bahnhof). Mindestens präziser 30-min-Takt mit RMV-REZügen in Friedberg, Bus-Anschlüsse konsequent ausrichten (auch Ortsteile von Friedberg, Bad Nauheim (nicht um 20:00 Betriebsschluss machen), Butzbach), bessere Verfügbarkeit von Oberleitung, Signalen, Weichen, schnellere Räumung bei liegengebliebenen Zügen. WC-Leerung Fr/Sa/So/Mo	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Überprüfung ob Bus-Haltestelle vorhanden bei Gewerbegebieten, Berufsschulen, Bürgerhäusern, Supermärkte (Einkauf von Lebensmitteln), in den Masten der Bushaltestellen lässt sich ein Modul einfügen mit REALtime-Abfahrtszeiten, Rechnergestütztes-Betriebsleitsystem für Busse in der Wetterau (https://www.rmv.de/c/de/informationen-fuerjournalisten/presse/aktuelle-pressemitteilungen/18022019-rmv-fahrgaeste-aufbuslinie-x17-mit-gps-technik-noch-besser-informiert/) mit aktuellen Informationen für Bus-Fahrer bzgl. Anschlüssen, die kostenloser Fahrrad-Mitnahme im RMV ist ein Riesenerfolg: bitte noch mehr abschließbare Fahrrad-Boxen (mit Lademöglichkeit) an Bahnhöfen und großen Bushaltestellen, mit Respekt und Verwunderung haben wir die Entscheidung zur Kenntnis genommen, „kein Ausbau der Buslinie zwischen Bad Nauheim und Usingen“, weil die Nachfrage zu gering wäre: Wie Sie wissen, schätzt der Bund die Nachfrage so hoch ein, dass er die B275 gebaut hat und unterhält. Vielleicht wäre es sinnvoll, noch einmal mit dem Hochtaunuskreis Kontakt aufzunehmen, um hier ein besseres Fahrten-Angebot zu machen. Bei der erforderliche Erhöhung der Anzahl der Busfahrten kann dann auch der teilweise vorhandene Rütteltakt sowie verschiedenen Linienverläufe, z.B. bei Schulfahrten, besser ausgeglichen werden. Gerade ÖPNV-Erst-Nutzer scheitern daran oft. Taktverkehr stellt die Lösung dar.	Prüfung	Die Einschätzung der geringen ÖPNV-Nachfrage auf der Relation Usingen - Bad Nauheim basiert auf den konkreten Erfahrungen der seinerzeit im Taktverkehr vorhandenen Fahrten. Das Angebot wurde von Usingen fast ausschließlich von SchülerInnen der Waldorfschule in Bad Nauheim in Anspruch genommen und musste daher reduziert werden.	
Haltestellen	Wir bitten im Rahmen der Überarbeitung Ihrer Nahverkehrsplanungen um Überprüfung folgender potentiellen Nahverkehrsverbindungen: - Stadt Büdingen zu unserem Gewerbegebiet LIMES - Eckhartshausen nach Hammersbach	Prüfung		
Anhörung	Vorab möchten wir nochmals unseren Unmut über die 2. Anhörung und die kurze Frist zur Stellungnahme zum Ausdruck bringen. Zum wiederholten Mal fallen Fristen zur Stellungnahme in die Ferien- und Urlaubszeit, eine Erarbeitung und Abstimmung einer qualifizierten Antwort in den Gremien ist damit nahezu unmöglich. Die Präsentation vom 24.6. entspricht nicht dem von uns zum jetzigen Zeitpunkt erwarteten Bearbeitungsstand des Nahverkehrsplans. Wir sind davon ausgegangen, gut ein Jahr nach der ersten Anhörung einen weitgehend vollständigen Entwurf des NVP zu erhalten, der einen Überblick über alle Aspekte eines Nahverkehrsplans gibt und eine umfassende Stellungnahme erlaubt. So können wir zum jetzigen Zeitpunkt nur auf die vorliegenden Präsentationsfolien eingehen, die vermutlich nicht den komplette Stand der erfolgten Arbeiten abbilden. Wir gehen nun davon aus, im Rahmen einer Offenlegung des gesamten Entwurfs eine weitere Möglichkeit zur Stellungnahme zu erhalten.	keine Bewertung		
Anhörung	Wie bereits während der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans finden wir es befremdlich, dass kein Vertreter des Landkreises Gießen und damit des gesetzlich und politisch Verantwortlichen für den ÖPNV im Kreis im Lenkungsausschuss vertreten ist.	keine Bewertung		
Anhörung	Im Zeitplan ist von 11/2018 bis 11/2019 eine Beteiligung der „ZOV-Gremien / Kreisgremien“ vorgesehen. Wir bitten um eine Nennung der Gremien, insbesondere der Kreisgremien und deren Aufgaben und Form der Beteiligung. Wir halten - wie bereits bei der Aufstellung des letzten Nahverkehrsplans 2013 – eine Beschlussfassung des Nahverkehrsplans ausschließlich durch die ZOV-Verbandsversammlung für rechtlich und politisch unzureichend. In der Verbandsversammlung bestimmen mehrheitlich Vertreter des Vogelsbergkreises und des Wetteraukreises über den Nahverkehrsplan des Landkreises Gießen. Der politische Willen des Kreistages kann in der Verbandversammlung nicht umgesetzt werden.	keine Bewertung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Kennzahlen zum ÖPNV-Angebot	Für einen aussagekräftigen Vergleich des Verkehrsangebots bitten wir um eine Klarstellung, inwieweit in den Daten für die VGO-GI Zahlen aus dem Stadtgebiet der Stadt Gießen enthalten sind. Bei den Einwohnerzahlen und der Fläche ist die Stadt Gießen enthalten, bei den verkehrlichen Zahlen wohl nicht. Laut Hessischem Statistischem Landesamt betrug die Einwohnerzahl des Landkreises (inkl. Stadt Gießen) zum 31.12.2018 268.876 Einwohner. Wir bitten um Prüfung der angegebenen 264.102 Einwohner mit Stand 21.1.2019.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Im NVP werden nach Möglichkeit die aktuellsten verfügbaren Daten zu Grunde gelegt.	
Fahrzeuge	In der oberen Tabelle ist von „Anzahl der im Bereich der VGO eingesetzten Busse und Taxifahrzeuge“ die Rede. Wir bitten um Auflistung, welche Anteile auf Busse und welche auf Taxifahrzeuge entfallen. Des Weiteren bitten wir um Erläuterung warum die Addition der Busse im lokalen Verkehr Eigenwirtschaftler/Städte nicht der Gesamtzahl entspricht (17 vs. 16). Zur unteren Tabelle bitten wir um Erläuterung, wieso es hier bei der Gesamtzahl der Fahrzeuge zu erheblichen Abweichungen gegenüber der oberen Tabelle kommt (313 vs. 260). Wir gehen nicht davon aus, dass es zwischen 30.01.2018 und 21.1.2019 zu einer erheblichen Reduzierung der eingesetzten Fahrzeuge kam. Wir bitten des Weiteren um eine Aktualisierung der Schadstoffklassen mit Stand 2019.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Im NVP werden nach Möglichkeit die aktuellsten verfügbaren Daten zu Grunde gelegt. Die geforderte Aufstellung ist für die zukünftige Zielstellung nicht notwendig.	
Erschließungsqualität	Die angekündigten weiteren Karten liegen mit Stand 17.07.2019 immer noch nicht vor. Auf dieser Basis können wir keine qualifizierten Aussagen zur Erschließungsqualität machen. Insbesondere inwieweit auf unsere Anregung aus der 1. Anhörung eingegangen wurde. Neben der Darstellung der Erschließungsqualität erwarten wir im Rahmen des Nahverkehrsplans Aussagen, ob und wie identifizierte Erschließungslücken behoben werden sollen.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Die konkrete Ausgestaltung des zukünftigen Verkehrs und somit auch die Maßnahmen zur Beseitigung der Erschließungslücken wird jeweils bei Fahrplanänderungen (unterjährig, Fahrplanwechsel, Vergabe von Verkehrsleistungen) vorgenommen.	
Mängelanalyse	Leider liegen zur Analyse der Verbindungsqualität bislang trotz der Überschrift „Behandelte Themen“ keine Ergebnisse vor. Auch hier verweisen wir mangels neuer Sachverhalte auf unsere Stellungnahme aus der 1. Anhörung.	keine Bewertung	Tabellen zur Verbindungsqualität werden Bestandteil des NVP sein.	
Verbindungsqualität	Augenscheinlich wurden unsere Anregungen aus der 1. Anhörung nicht übernommen. Wir halten die vorliegenden Vorgaben für das Grundangebot weiterhin für zu pauschal und vielfach zu gering. Das Grundangebot sollte im Wesentlichen mindestens den heutigen realen Stand widerspiegeln. Dies ist insbesondere auch vor dem Hintergrund der Definition eines ausreichenden Verkehrsangebots sinnvoll, um eigenwirtschaftliche Anträge auf Basis des Grundangebots sicher verhindern zu können. Der Ausbau des Grundangebots um zwei Fahrtenpaare hat in der Realität nur auf wenigen Relationen direkte Auswirkungen, da das Angebot bereits heute vielfach besser ist. Im Rahmen der aktuellen Entwicklungen (Stichworte Verkehrswende, Klimawandel) sollte eine Perspektive entwickelt werden, die den ÖPNV in den kommenden Jahren deutlich ausbaut.	wird nicht unterstützt	Neben der Nennung der Mindeststandards erfolgt eine Einzelbetrachtung der Kommunen.	
Fahrzeuge	Die ausgewiesenen Anforderungen bilden entweder ohnehin die rechtlich vorgegebene Ausstattung ab oder sind Selbstverständlichkeiten. Unklar ist, inwieweit für die einzelnen Merkmale im Nahverkehrsplan detailliertere Anforderungen getroffen werden. Beispielsweise seien hier Aussagen über die Mindestgröße der Sondernutzungsfläche (Stichwort orthopädische E-Scooter) oder die Anzahl, Technik, Inhalte und Gestaltung einer optischen Haltestellenansage genannt. Wir verweisen auch hier auf unsere Stellungnahme. Auch hier ist eine Aufnahme der Anforderungen in den NVP sinnvoll, um nicht nur in Ausschreibungen sondern auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren eine gute Ausstattung der Busse zu gewährleisten.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Konkrete Ausstattungsmerkmale werden im Vorfeld der Vergabe der Verkehrsleistung erarbeitet. Hierdurch wird sichergestellt, dass innovative Elemente, welche über den Rahmen des NVP hinausgehen, vorgegeben werden können. Die Vorgaben der AVB (Ausreichende Verkehrsbedienung) gehen über den Rahmen des NVP hinaus und sind auch für Eigenwirtschaftler bindend.	
Haltestellen	Gemäß Personenbeförderungsgesetz sind alle Haltestellen bis Dezember 2021 barrierefrei zu gestalten. Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan unter PBefG § 8 (3). Die bislang vorliegenden Angaben reichen hierfür nicht aus, eine pauschale Aussage „bei Haltestellen außerorts [ist] kein Ausbau erforderlich“ ist nicht konkret genug. Hier sollte für jede Haltestellenposition eine Aussage getroffen werden. Zur Aussage, dass in der Praxis aus Kostengründen von einigen Kommunen die Haltestellen weiterhin nicht barrierefrei ausgebaut werden, da der geförderte Hochbord bzw. Sonderbord teurer wird als der 6 cm hohe Bordstein, sollte dahingehend klar gestellt werden, dass dieses Vorgehen künftig zwingend zu unterbleiben hat. Über Aspekte der Barrierefreiheit hinaus sollten weitere Ausstattungsmerkmale von Haltestellen aufgeführt werden. Wir verweisen hierzu auf unsere Stellungnahme.	keine Bewertung	Die beschriebene Vorgehensweise ist grundsätzlich mit der tatsächlichen Bewertung kompatibel.	
Anhörung	Nur 4 der 17 Gemeinden gaben eine Stellungnahme ab. Die geringe Beteiligung ist aus unserer Sicht enttäuschend. Die gewählte Art der Beteiligung scheint für Gemeinden nicht sinnvoll oder attraktiv zu sein. Die Gemeinden sollten als Vertreter der Bürgerinteressen vor Ort eine größere Rolle bei der Planung des Nahverkehrs spielen.	keine Bewertung		
Anschlusssicherheit	Für die Anschlusssicherung zwischen Zug und Bus sollten die erforderlichen technischen und organisatorischen Rahmenbedingungen während der Laufzeit des kommenden Nahverkehrsplans geschaffen und deshalb im Nahverkehrsplan verankert werden. Funktionierende Reisketten sind unabdingbare Voraussetzung im Öffentlichen Nahverkehr, gerade bei geringem Verkehrsangebot. Es ist völlig selbstverständlich, dass bei Verspätungen maximale Wartezeiten des Anschlussverkehrsmittels festgelegt werden müssen und Anschlüsse nicht unbeschränkt abgewartet werden können. Die festzulegenden Wartezeiten sind dem Nutzer kenntlich zu machen. Auch können nicht überall Anschlüsse in jede Richtung gewährleistet werden. Es sollte jedoch untersucht werden, wo Anschlüsse benötigt werden und sinnvoll sind. Hierzu sollte der Nahverkehrsplan inhaltliche Aussagen treffen. Grundsätzlich sollte im Kreis Gießen ein Integraler Taktfahrplan eingeführt werden. Vgl. hierzu unsere Stellungnahme aus der 1. Anhörung.	wird bedingt unterstützt	Eine Anschlusssicherung erfolgt bereits.	
Fahrzeuge	Die „bedingte Unterstützung“ der Umstellung auf alternative Antriebsformen widerspricht in der Grundaussage den auf der Seite 16 getroffenen Aussagen. Auf die durch den VCD eingereichten Punkte wird nicht bzw. nicht ausreichend eingegangen.	keine Bewertung	Ein Widerspruch wird nicht gesehen.	
Schnellbusse	Auf der Relation Hungen – Lich – Gießen gibt es bereits einen „Schnellbus“ der dort allerdings Lahn-Kinzig-Bahn heißt. Schnellbusse können dort sinnvoll sein, wo die Reisezeiten im Vergleich zum MIV nicht konkurrenzfähig sind (hierzu wären die nicht vorliegenden Reisezeitvergleiche heranzuziehen) oder wo ausreichend Bedarf an bestimmten Relationen besteht. Beispielsweise wäre ein Schnellbus zwischen Wettenberg und dem Bahnhof Gießen als Ab- bzw. Zubringer zu wichtigen Zügen Richtung Frankfurt zu prüfen.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Auch wenn der Bedarf zwischen Lich und Fernwald sicherlich nicht ausgesprochen hoch ist: Es könnte geprüft werden, ob die Führung einer Buslinie von Lich über Fernwald nach Gießen sinnvoll ist. Hier würden von Lich aus auch innerhalb der Stadt Gießen andere Flächen erschlossen werden als durch die Lahn-Kinzig-Bahn bzw. die Buslinien entlang des Schiffenberger Wegs.	Prüfung		
App	Eine App zur Bestellung von ALT-Fahrten sollte in die RMV-App integriert werden.	wird unterstützt		
Anhörung	Generell wird die Stellungnahme des VCD zur 1. Anhörung bei der Darstellung der Ergebnisse durch den ZOV so gut wie gar nicht berücksichtigt. Wir bitten um eine konkrete Antwort zu den von uns eingebrachten Punkten. Die Themen sind hier noch einmal aufgeführt, die komplette Stellungnahme ist als Anhang beigefügt.	wird nicht unterstützt	Alle Stellungnahmen wurden dokumentiert und bewertet. Wegen der Vielzahl der Eingaben konnten nicht alle Einzeleingaben in den Anhörungsrunden dargestellt werden. Es wird eine formal-juristisch korrekte Anhörung nach Fertigstellung des Gesamtentwurfs des NVP folgen. Die dort eingegebenen Stellungnahmen sowie deren Bewertungen werden im NVP dokumentiert. Alle bis 26.08.2019 eingegangenen Stellungnahmen wurden im Rahmen der Nahverkehrsplanerstellung geprüft und bewertet.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die regionalen Busverbindungen auf den Linien X39 von Alsfeld nach Schwalmstadt und 390 von Alsfeld nach Bad Hersfeld sind über ihr Einzugsgebiet hinaus netzrelevant. Daher sprechen wir uns als Verbund für erweiterte Betriebszeiten dieser Linien im Spätverkehr aus. Die letzten Abfahrten sollten gegen ca. 23.30 Uhr erfolgen. Auf ähnlich relevanten Buslinien im NVV-Gebiet wie z.B. der Linien 450 und 500 im Umfeld der Städte Fritzlar und Homberg (Efze) hat sich ein Betrieb bis gegen Mitternacht auch von der Fahrgastnutzung her bewährt. Falls eine solche Ausweitung des Spätverkehrs mit Bussen auf den beiden genannten Linien im Bereich Alsfeld nicht umsetzbar ist, sollte zumindest ein auch auf Teilabschnitten nutzbares ALT-Angebot seitens der lokalen Aufgabenträger bestellt werden. Ein vergleichbares ALT-Angebot besteht zu anderen als den o.g. Tageszeiten bereits auf der Linie 396 zwischen Alsfeld und Schrecksbach sowie auf einem Teilabschnitt der Linie 390 zwischen Alsfeld und Breitenbach am Herzberg.	Prüfung		Weiterleitung an RMV und NVV
Verkehrsgebietskategorien	Die Gemeinde Rockenberg ist Pendlerwohnort im Einzugsgebiet sowohl des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main, zur Region Gießen, Wetzlar, Marburg, der A5 und der A45 als auch der Main-Weser-Bahn. Die Gemeinde fordert die Einteilung in die Kategorie II für beide Ortsteile. Damit soll die Taktung der Anbindung im Gemeindegebiet einheitlich sein und verbessert werden.	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot Schüler	Bedingt durch die Veränderung der Schülerströme aus der Gemeinde Rockenberg, weg von Butzbach oder Bad Nauheim hin zur Singbergschule, ergibt sich dringender Handlungsbedarf. Wir fordern hier noch einmal die Einrichtung einer Busverbindung zwischen Wölfersheim und der Gemeinde Rockenberg (mit Weiterführung nach Butzbach oder Bad Nauheim).	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot	Weiter regen wir dringend die Schaffung einer Anbindung des Stadtteils Münzenberg der Stadt Münzenberg an die Linie Rockenberg – Bad Nauheim – Friedberg an. Derzeit benötigt man, um mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Rockenberg in das 5km entfernte Münzenberg zu gelangen, 1 Stunde. Dies ist, mit Blick auf die steigende Bedeutung des ÖPNV im Zusammenhang mit dem Klimawandel und der touristischen Erschließung, ein nicht hin zu nehmender Umstand.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Da am Wochenende, insbesondere sonntags und generell abends eine Unterdeckung der Fahrangebote vorliegt, fordern wir zusammen mit der Stadt Münzenberg in diesen Zeiten die Einrichtung eines Anruf-Linientaxis.	Prüfung		
Verkehrsgebietskategorien	Als Pendlerwohnort im Einzugsgebiet sowohl des Ballungsraums Frankfurt/Rhein-Main als auch der Main-Weser-Bahn fordern wir die Einteilung aller Stadtteile in die Kategorie II, um damit die Taktung der Anbindung im Stadtgebiet zu vereinheitlichen und alle Standorte gleichwertig zu bedienen.	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot Schüler	Bedingt durch die Veränderung der Schülerströme aus der Stadt Münzenberg zur Singbergschule ergibt sich dringender Handlungsbedarf. Wir fordern hier mehr Förderkapazitäten für die Strecke nach Wölfersheim.	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot	Weiter fordern wir die Anbindung der Stadt Münzenberg an die Linie Rockenberg – Bad Nauheim – Friedberg. Derzeit benötigt man um von Münzenberg in das 5km entfernte Rockenberg zu gelangen 1 Stunde, was ein nicht hin zu nehmender Umstand ist.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Da am Wochenende, insbesondere sonntags und generell abends eine Unterdeckung der Fahrangebote vorliegt, fordern wir in diesen Zeiten die Einrichtung eines Anruf-Linientaxis.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Der Magna Park Butzbach, eines der größten Gewerbegebiete in der Region, ist nicht ausreichend an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. In der Vergangenheit fand eine erfolgreiche Testphase mit einem Sonderlinienverkehr statt. Dieser wurde jedoch nicht in den Fahrplan übernommen. Mit einem, mit den Unternehmen abgestimmten, Linienverkehr könnten viele der Beschäftigten mit dem ÖPNV zu ihrer Arbeitsstelle kommen.	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot	Das Gewerbegebiet West in Friedberg ist nur unzureichend an den ÖPNV angebunden. Eine zusätzliche Haltestelle innerhalb des Gewerbegebiets (beispielsweise in der Straßheimer Straße) würde dazu beitragen, dass das Gewerbegebiet besser erreichbar ist.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Grundsätzlich ist anzumerken, dass auch im ländlichen Raum eine Anbindung an einen regelmäßig verkehrenden Linienverkehr sichergestellt werden sollte. Anruf-Linien-Taxis sollten nur in begründeten Einzelfällen eingesetzt werden. Das ist wichtig, um den ÖPNV zu stärken und die Attraktivität des ÖPNV auch im ländlichen Raum hoch zu halten.	keine Bewertung		
Personal	Zudem kann nur mit einem regelmäßigen Linienverkehr mittelfristig der Bedarf an benötigten Busfahrern sichergestellt werden. Die Reduzierung des regulären Linienverkehrs auf die Spitzenzeiten, die meist nur während des Schulverkehrs erreicht werden, führt dazu, dass sich nur noch wenige Fahrer finden lassen, die in solch kurzen Intervallen arbeiten.	wird bedingt unterstützt		
Verkehrsangebot	Versuchsweise Einbindung des Stadtteils Blofeld in die Linienführung der Linie FB-01. Unabhängig von der Anbindung des Stadtteils Blofeld durch die Linie FB-03 ist eine versuchsweise Einbindung durch eine mindestens drei Mal tägliche Verbindung Echzell/Blofeld-Florstadt und zurück über die Linie FB-01 von Montag bis Freitag wünschenswert und zu prüfen, ob eine Realisierung möglich ist. Oben angesprochene Verbindung würde dem Stadtteil eine Anbindung an die gute Infrastruktur der Nachbargemeinden ermöglichen. Die Gründe für eine nachhaltige Verbesserung der Anbindung sind vielschichtig. Bei der Studie zur Dorferneuerung, welche in Blofeld bereits seit 2011 läuft, wurde das Potential für die Ansiedlung von Geschäften aufgrund der geringen Nachfrage bzw. Einwohnerzahl als nicht umsetzbar eingestuft. Das heißt, die Blofelder Bürgerinnen und Bürger sind darauf angewiesen ihren täglichen Bedarf weiterhin in anderen Orten (Reichelsheim, Florstadt oder Echzell) zu decken. Weiterhin steigt die Auswahl an weiterführenden Schulen, zudem hätten die Jugendlichen die Möglichkeit Programme der Jugendpflege und vergleichbare Angebote in den Nachbarkommunen in Anspruch zu nehmen. Durch eine entsprechende Testphase kann eine Kosten-Nutzenrechnung aufgrund einer zu führenden Fahrgaststatistik erstellt werden. Dabei wäre es sinnvoll, dass der Magistrat der Stadt Reichelsheim nach 6 Monaten und einen Zwischenbericht und nach einem Jahr einen Abschlussbericht über die Auslastung der versuchsweisen Einführung der neu angebotenen Linie erhält, um abschließend feststellen zu können, ob das Angebot seitens der ÖPNV-Nutzer angenommen wird.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Optimierung der Anbindung der Stadtteile Reichelsheim durch die Linie FB-57 und ggf. FB-03 an die Singbergschule in Wölfersheim. Die Singbergschule in Wölfersheim hat seit einigen Jahren ihr Angebot mit einer gymnasialen Oberstufe erweitert, dadurch hat die Singbergschule erheblich an Attraktivität sowohl bei den Schülern als auch bei den Eltern gewonnen. Die Schülerzahlen steigen, auch aus dem Reichelsheimer Stadtteilen. Dadurch entstehen gerade in den Morgenstunden erhebliche Probleme bei der Beförderung der Schüler auf der Linie FB-57 zur Singbergschule. Der Bus um 07.36 Uhr von Weckesheim über Beienheim (07.40 Uhr) ist durch die Schulkinder bereits in Beienheim in der Regel überfüllt. Die Kapazität der Standard-Linienbusse (ca. 40 Sitzplätze und ca. 40 Stehplätze) sind durch die Zustiege in Weckesheim, Beienheim, Melbach und Södel bereits ausgelastet. Da jedes Schulkind bekanntermaßen auch noch Schul- und gegebenenfalls Sporttaschen mitführt, sind die Platzverhältnisse in den derzeit verwendeten Bussen weiter eingeschränkt. Es ist daher in der Vergangenheit bereits vorgekommen, dass Kinder wegen Überfüllung des Busses nicht befördert werden konnten. Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die Anzahl der Schülerinnen und Schüler durch das derzeit bereits in der Bebauung befindliche Neubaugebiet in Weckesheim (ca. 40 Wohnbauplätze) im kommenden Jahr erheblich erhöhen wird. Aufgrund der Schilderung wird die VGO gebeten zu prüfen und zu berichten, ob in den morgendlichen Zeiten zumindest ein Gelenkbus (ca. 50 Sitzplätze und ca. 50 Stehplätze) eigeplant werden kann. Optional wird gebeten zu prüfen, ob eine Verbesserung der Situation durch eine Vernetzung der Linie FB-03 mit dem bestehenden Angebot zur Singbergschule nach Wölfersheim zu erreichen ist. Eine Berichterstattung an den Magistrat der Stadt Reichelsheim wird analog der Vorgehensweise zur Anbindung der Linie FB 01 vorgeschlagen.</p>	politische Entscheidung		
Verkehrsangebot	<p>wir möchten Ihnen hiermit eine Gesamtprojektidee vorstellen, welche so bislang in allen drei Landkreisen noch nicht in der Diskussion war, es aber geboten ist, dies angesichts der aktuellen Situation über verwaltungstechnische Eingabe hinaus vorzutragen. Aktuell läuft die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans durch den ZOV-Verkehr für die Landkreise Gießen, Wetterau und Vogelsberg. Vor wenigen Tagen waren die Termine der 2. Anhörung (17.06. Alsfeld, 18.06. Friedberg und Büdingen, 24.06. Wettenberg). Nach der 1. Anhörung im Sommer 2018 sind die anzuhörenden Träger sowie Bürgerinnen und Bürger gebeten worden, konkrete Vorschläge für den fortzuschreibenden Lokalen Nahverkehrsplan einzubringen. Eine Eingabe hierbei ist die Einrichtung einer völlig neuen Buslinie, welche die Universitätsstädte Marburg und Gießen in einer Gesamttangente östlich umfährt. Wir schlagen eine neue Buslinie durch drei Landkreise vor und zwar auf der Route durch folgende Kommunen-Kirchhain-Amöneburg-Ebsdorfergrund-Allendorf(Lumda) und/oder Rabenau-Buseck-Reiskirchen-Fernwald-Lich-Münzenberg-Butzbach. Das klingt im ersten Moment weit entfernt von jedweder seitheriger Nahverkehrsplanung aber wir haben gute Gründe, dass wir einen solchen Vorschlag einbringen. Die Buslinien im Landkreis Gießen laufen, wenn sie nicht quasi reine Schulbuslinien zu den Grundschulen und weiterführenden Schulen im Landkreis sind, allesamt auf Gießen zu. Ob es im Lumdata, im Wieseketal, rund um Lich ist, alles läuft auf Gießen als Knoten- und Umsteigepunkt zu. Das mit den Verbindungen nach Gießen muss natürlich im Angebot verbleiben. Einzig und allein auf Gießen zu denken, das mag in den 1950er und 1960er Jahren noch in Ordnung gewesen sein, als alle Kommunen im Landkreis noch Bauerndörfer und reine Wohnsitzkommunen mit ein paar Handwerken und Einzelhandel waren. Das hat sich jedoch geändert. Quasi alle Kommunen im Landkreis Gießen sind inzwischen auch zu Gewerbestandorten insbesondere der mittelständischen Wirtschaft aber auch von statthaften Großbetrieben geworden. Heute pendeln die Menschen nicht nur in die Kreisstadt, sondern vielfach auch in andere mittelgroße und kleine Kommunen im Landkreis. Nur da stellt sich schon die Mobilitätsfrage. Man nehme an, ein Bürger wohnt in Allendorf (Lda.) und arbeitet in Reiskirchen. Man kann sich mal den Spaß machen, all diese Reisezeiten zu ermitteln. Es werden Zeiten von 2 bis 3 Stunden je Richtung als Einzelergebnis nicht selten sein. Daher fordern wir eine neue östliche Bustangente, um nicht den weiten Weg über Gießen machen zu müssen. Eine solche Buslinie hätte aber auch Knotenpunkt- und Zubringerfunktion. Der Endpunkt Kirchhain ist gewählt, weil dort der direkte Umstieg am Regional-Express-Halt zur MainWeser-Bahn besteht. Auch im Landkreis Marburg-Biedenkopf gibt es hier und da Verbesserungsbedarf. So kann man heute nicht direkt von Kirchhain in den Ebsdorfergrund fahren, was damit bestehen würde. In Allendorf (Lumda) würde ein Knoten mit der Lumdatabahn und der parallel weiterhin bestehenden Buslinie 371 entstehen, wodurch auch diese beiden Linien durchaus mit Fahrgastzuwächsen profitieren würden. Beispiele anderer Regionen beweisen dies. In Reiskirchen würde die Verknüpfung mit der Vogelsbergbahn (RB 45) möglich sein. Der Bahnhof in Großen-Buseck bietet sich für solch einen Knoten nicht an. In Lich besteht bereits heute ein Bus- und Bahnknoten mit der Lahn-Kinzig-Bahn (RB 46), welcher durch die neue Tangential-Buslinie ebenfalls aufgewertet würde. Wir haben bewusst die Ausdehnung bis Butzbach vorgeschlagen, weil es durchaus noch Kapazitätserweiterungen in dieser Relation geben kann, neue Fahrgäste bei einem attraktiven Angebot gewonnen werden können. Der Gesamtverkehr Nun kann das Argument kommen, dass der Linienverlauf zu lang ist und damit auch eine zu lange Fahrtzeit erforderlich ist. Dazu geben wir nochmal den Hinweis, dass solch eine Buslinie nicht jede Haltestelle anfahren muss. Für die eingangs beschriebene Gewerbegebietsstruktur im ländlichen Raum gibt es auch ein Beispiel, dass sich in Zukunft die Entwicklung noch fortsetzen und verstärken wird. Die Gemeinde Ebsdorfergrund plant mit der Stadt Staufenberg in ihrem Gemeindegebiet ein interkommunales Gewerbegebiet, welches von beiden Kommunen finanziert und entwickelt wird. Das heißt auch, es wird der Bedarf der Mobilität zwischen beiden Kommunen enorm ansteigen. Daher ist unser Konzept mit dem Umsteigepunkt Allendorf (Lumda) nicht von der Hand zu weisen. Der Fahrgast kann bei der reaktivierten Lumdatabahn zuerst mit dem Zug bis Allendorf (Lumda) fahren und dann mit abgestimmter Umsteigezeit in den neuen Tangentialbus nach Ebsdorfergrund fahren. Nun kann das Argument kommen, dass der Linienverlauf zu lang ist und damit auch eine zu lange Fahrtzeit erforderlich ist. Wir möchten hierzu schon Detailspekte vorbringen, welche die Attraktivität erstellen würden:</p> <p>Aspekt 1: Die Tangentiallinie würde nach unseren Ideen nicht jede heute schon bestehende Haltestelle anfahren, denn dann wird wegen der längeren Fahrtzeiten diese völlig unattraktiv. Ob man sie zu einer Schnellbuslinie im Sinne des RMV-Konzepts oder einer Mischung aus Schnellbus und langsameren Lokalbus entwickelt, müsste man im Detail sehen.</p> <p>Aspekt 2: Nicht jeder Bus muss wirklich von Kirchhain bis Butzbach durchfahren. Es kann auch über Teilabschnitte bzw. darüber nachgedacht werden, dass ein Teil der Busse nur Abschnitte befährt, so z.B. a) Kirchhain - Allendorf (Lumda) b) Allendorf (Lumda) - Lich c) Lich - Butzbach</p> <p>Aspekt 3: In mehreren Teilgebieten der Gesamrelation kann über alternative bzw. alternierende Routen nachgedacht werden, so z.B.: Im Bereich Lumdata könnte die Tangentiallinie ab dem Punkt Nordeck sowohl über Allendorf (Lumda) und Climbach als auch über Londorf und Allertshausen fahren. Im Bereich zwischen Reiskirchen und Lich könnte der Bus sowohl über Hattenrod als auch über Burkhardtsfelden und Steinbach fahren.</p> <p>Aspekt 4: Bei diesen Aspektbetrachtungen würden sich dann automatisch mehrere Liniennummern ergeben, so wie das bei anderen größeren Projekten, wie im Schienenverkehr mit der Regionaltangente West (Frankfurt am Main) inzwischen im Planungsverfahren bereits der Fall ist. Wir haben diesen Vorschlag Mitte 2018 eingereicht aber leider wissen wir aufgrund der mangelhaften 2. Anhörung nichts im Detail zu unseren eingereichten Vorschlägen. Das ist sehr bedauerlich und wir werden den Verfahrensverlauf, zusammen mit anderen Verbänden, in gesonderten Schreiben ansprechen. Wenn wir die Verkehrswende neu denken wollen, dann müssen wir auch die gegebenen Strukturen im Linienbusverkehr weiterentwickeln, in Teilen neu entwickeln. Die Erkenntnis des 21. Jahrhunderts in unserer Region Mittelhessen muss sein zu erkennen, dass durch die plurale Siedlungsentwicklung in Bezug auf Wohnen, Gewerbe und Industrie ganz neue Verkehrsbeziehungen entstanden sind. Diese müssen untersucht werden und wir bringen hierzu eine Lösungsidee ein. Nun werben wir bei Ihnen als Kommunen um Unterstützung für solch eine Tangentiallinie. Bitte unterstützen Sie uns bei der Konkretisierung unserer Idee für die Tangentiallinie. Wir wollen viele mitnehmen, wenn alle mitmachen, wäre das super. Wir stehen gerne für persönliche Gespräche zur Verfügung. Die Zeit eilt etwas wegen der Fortschreibung der Lokalen Nahverkehrspläne in mehreren Landkreisen und</p>	Prüfung		
Verkehrsangebot	<p>Nun kann das Argument kommen, dass der Linienverlauf zu lang ist und damit auch eine zu lange Fahrtzeit erforderlich ist. Dazu geben wir nochmal den Hinweis, dass solch eine Buslinie nicht jede Haltestelle anfahren muss. Für die eingangs beschriebene Gewerbegebietsstruktur im ländlichen Raum gibt es auch ein Beispiel, dass sich in Zukunft die Entwicklung noch fortsetzen und verstärken wird. Die Gemeinde Ebsdorfergrund plant mit der Stadt Staufenberg in ihrem Gemeindegebiet ein interkommunales Gewerbegebiet, welches von beiden Kommunen finanziert und entwickelt wird. Das heißt auch, es wird der Bedarf der Mobilität zwischen beiden Kommunen enorm ansteigen. Daher ist unser Konzept mit dem Umsteigepunkt Allendorf (Lumda) nicht von der Hand zu weisen. Der Fahrgast kann bei der reaktivierten Lumdatabahn zuerst mit dem Zug bis Allendorf (Lumda) fahren und dann mit abgestimmter Umsteigezeit in den neuen Tangentialbus nach Ebsdorfergrund fahren. Nun kann das Argument kommen, dass der Linienverlauf zu lang ist und damit auch eine zu lange Fahrtzeit erforderlich ist. Wir möchten hierzu schon Detailspekte vorbringen, welche die Attraktivität erstellen würden:</p> <p>Aspekt 1: Die Tangentiallinie würde nach unseren Ideen nicht jede heute schon bestehende Haltestelle anfahren, denn dann wird wegen der längeren Fahrtzeiten diese völlig unattraktiv. Ob man sie zu einer Schnellbuslinie im Sinne des RMV-Konzepts oder einer Mischung aus Schnellbus und langsameren Lokalbus entwickelt, müsste man im Detail sehen.</p> <p>Aspekt 2: Nicht jeder Bus muss wirklich von Kirchhain bis Butzbach durchfahren. Es kann auch über Teilabschnitte bzw. darüber nachgedacht werden, dass ein Teil der Busse nur Abschnitte befährt, so z.B. a) Kirchhain - Allendorf (Lumda) b) Allendorf (Lumda) - Lich c) Lich - Butzbach</p> <p>Aspekt 3: In mehreren Teilgebieten der Gesamrelation kann über alternative bzw. alternierende Routen nachgedacht werden, so z.B.: Im Bereich Lumdata könnte die Tangentiallinie ab dem Punkt Nordeck sowohl über Allendorf (Lumda) und Climbach als auch über Londorf und Allertshausen fahren. Im Bereich zwischen Reiskirchen und Lich könnte der Bus sowohl über Hattenrod als auch über Burkhardtsfelden und Steinbach fahren.</p> <p>Aspekt 4: Bei diesen Aspektbetrachtungen würden sich dann automatisch mehrere Liniennummern ergeben, so wie das bei anderen größeren Projekten, wie im Schienenverkehr mit der Regionaltangente West (Frankfurt am Main) inzwischen im Planungsverfahren bereits der Fall ist. Wir haben diesen Vorschlag Mitte 2018 eingereicht aber leider wissen wir aufgrund der mangelhaften 2. Anhörung nichts im Detail zu unseren eingereichten Vorschlägen. Das ist sehr bedauerlich und wir werden den Verfahrensverlauf, zusammen mit anderen Verbänden, in gesonderten Schreiben ansprechen. Wenn wir die Verkehrswende neu denken wollen, dann müssen wir auch die gegebenen Strukturen im Linienbusverkehr weiterentwickeln, in Teilen neu entwickeln. Die Erkenntnis des 21. Jahrhunderts in unserer Region Mittelhessen muss sein zu erkennen, dass durch die plurale Siedlungsentwicklung in Bezug auf Wohnen, Gewerbe und Industrie ganz neue Verkehrsbeziehungen entstanden sind. Diese müssen untersucht werden und wir bringen hierzu eine Lösungsidee ein. Nun werben wir bei Ihnen als Kommunen um Unterstützung für solch eine Tangentiallinie. Bitte unterstützen Sie uns bei der Konkretisierung unserer Idee für die Tangentiallinie. Wir wollen viele mitnehmen, wenn alle mitmachen, wäre das super. Wir stehen gerne für persönliche Gespräche zur Verfügung. Die Zeit eilt etwas wegen der Fortschreibung der Lokalen Nahverkehrspläne in mehreren Landkreisen und</p>	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
	Der Ansatz betrifft die Buslinie 86 der Stadtwerke Marburg, welche von Hornberg (Ohm)-Deckenbach nach Marburg und zurück über Rabenau Rüdtingshausen verkehrt und die Buslinie 370 der Stadtwerke Gießen, die von Rabenau-Rüdtingshausen nach Gießen und zurückfährt. Immer mehr Firmen und öffentliche Arbeitgeber werben mit dem teils für die Mitarbeiter kostenfreie Jobtickets. In Hessen wird die Schülerbeförderung durch das Schülerticket Hessen subventioniert. Trotz allem kommt es am Rande von bestehenden Buslinien, die von verschiedenen Anbietern betrieben werden, immer wieder zu Verwerfungen, bei denen es meist nur um wenige Minuten geht. Einige sollen hier exemplarisch genannt werden: Die Fahrt könnte zum Arbeitsbeginn von Hornberg-Deckenbach nach Gießen gehen, wenn der Bus der Linie 86 nur 10 Minuten früher in RabenauRüdtingshausen wäre. Auf der Rückfahrt müsste dann sichergestellt werden, dass der Bus der Linie 86 aus Marburg dann planmäßig auf den Bus der Linie 370 aus Gießen wartet, wenn dieser mehr wie 2 Min. Verspätung hat. Solche Beispiele finden sich in großen Anzahl in den beigefügten Fahrplänen. Um eine bessere Anbindung des ländlichen Raumes zu gewährleisten und gleichzeitig auch noch ökologisch sinnvolle Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs anzubieten, sollten diese Möglichkeiten unbedingt überprüft werden.	wird nicht unterstützt	Der Vorschlag wurde geprüft. Da es bereits zeitnahe Verbindungen gibt, welche eine unwesentlich längere Fahrzeit haben, wurde der Vorschlag abgelehnt.	
Anhörung	Die Gemeinde Gemünden (Felda) nimmt Bezug auf die Stellungnahme von Bürgermeister Lothar Bott, welche dieser anlässlich der 1. Anhörung im Jahre 2018 abgegeben hat. Inhaltlich bitten wir um Fortschreibung der dort formulierten Positionen, soweit sie noch keine Umsetzung erfahren haben. Aktuelle, neue Inhalte einer Stellungnahme werden nicht formuliert.	keine Bewertung		
Bahninfrastruktur	Auf die geplante Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Nieder-Gemünden und in diesem Zusammenhang auf den anstehenden Abriss des alten Bahnhofsgebäudes und der daran anschließenden Schaffung eines kundenfreundlich gestalteten Bahnhofpunktes wird verwiesen. Diese Information erfolgt insbesondere in Bezug auf die vom ZOV geplante Abfrage bezüglich vorgesehener investiver Baumaßnahmen der Kommunen mit direktem Bezug und mit Relevanz für den ÖPNV.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verbindungsqualität	Der Vogelsbergkreis spricht sich für das Beibehalten der bisherigen Kategorien 1-3 zur Einteilung von Verkehrsgebieten bei einer gleichzeitigen Erhöhung des täglichen Fahrtenangebots aus. Er unterstützt die Erhöhung der Mindestbedienung (Grundangebot), was für die für den ländlichen Raum besonders relevante Kategorie 3 bedeutet: Montag bis Freitag: +2 auf 10 Fahrtenpaare Samstag: +2 auf 8 Fahrtenpaare Sonn- und Feiertag: +2 auf 6 Fahrtenpaare	politische Entscheidung		
Bahninfrastruktur	Trotz der vielfältigen Verbesserungen in den vergangenen Jahren verbleibt aus Sicht des Vogelsbergkreises beim Fahrplanangebot ein Bedarf an noch attraktiveren Verbindungen aus dem Vogelsberg nach Gießen und darüberhinausgehend ins Rhein-Main-Gebiet. Daher haben RMV und ZOV auf Betreiben des Vogelsbergkreises und mit Unterstützung des Landkreises Gießen eine Machbarkeitsstudie zur weiteren Optimierung des Schienenahverkehrsangebots auf der Vogelsbergbahn beauftragt. Ziel der Studie soll die Erarbeitung und Darstellung von Verbesserungspotenzialen hinsichtlich der Attraktivität (Fahrzeitgewinne) und der Leistungsqualität (Erhöhung der Durchlässigkeit, Abbau der Verspätungsanfälligkeit) sein. Besonders im Fokus stehen beispielsweise zusätzliche Regional-Expresszüge in der Hauptverkehrszeit auf der Relation Alsfeld - Gießen. Die Zielstellung dieses Gutachtens soll im Rahmen des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden. Der mittel- bis langfristige barrierefreie Ausbau aller Stationen und die damit verbundene Modernisierung werden seitens des Vogelsbergkreises begrüßt. Bis zur vollständigen Realisierung hält er jedoch Maßnahmen von DB Station & Service für angezeigt, das Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität von allen Stationen, gerade auch der kleineren Halte wie beispielsweise Burg- und Nieder-Gemünden, in dieser Übergangszeit nach Möglichkeit zu verbessern, jedoch mindestens zu erhalten. Für einen rationelleren Betrieb ist außerdem die Umstellung der Signaltechnik auf den Stand der Zeit, als Beitrag zum langfristigen Erhalt dieser Strecke, wünschenswert.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Busausstattung	Der Vogelsbergkreis befürwortet die Weiterentwicklung der Busausstattung im Rahmen der allgemeinen, insbesondere technologischen Anforderungen. Dabei gilt es jedoch zu berücksichtigen, dass kostentreibende Anforderungen nur im für den ländlichen Raum erforderlichen Umfang vorgegeben werden. Bei alternativen Antrieben ist die derzeit noch fehlende (Lade-) Infrastruktur zu berücksichtigen. Gesetzliche Vorgaben und zwingende Verbundstandards sind selbstverständlich zu erfüllen.	wird unterstützt		
Verkehrsangebot	Auch für den ländlichen Raum muss es zukunftsgerichtete Ansätze für eine zuverlässige und bedarfsgerechtere Mobilität der Bürgerinnen und Bürger geben. On-Demand-Verkehre und autonome Fahrzeuge können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Der Vogelsbergkreis befürwortet die Untersuchung für ein Mobilitätskonzept „ÖPNV-on-Demand“ und bekundet Interesse für einen Testbetrieb. Sobald verfügbar, sollen auch autonome, elektrisch angetriebene Kleinbusse Berücksichtigung finden. Allerdings kann nur durch eine Vernetzung mit bestehenden Bus- und Bahnlinien eine nachhaltige Stärkung des ÖPNV bewirken. Eine Kannibalisierung ist zu vermeiden.	wird unterstützt		
Haltestellen	Neue Haltestelle für das Baugebiet Nördlich Breiter Weg und Prüfung einer zusätzlichen Buslinie. Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans der ZOV soll die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle im Bereich der Wiesengrundschule prüfen. Mit dieser neuen Bushaltestelle soll das Baugebiet Nördlich Breiter Weg an das Busnetz (Gießen-Linden) angeschlossen werden. Eine Anbindung der neuen Haltestelle an die bereits vorhandenen Buslinien dürfte unseres Erachtens nur zu Lasten der bestehenden Haltestellen gehen. Daher soll die Notwendigkeit einer zusätzlichen Buslinie (mit einer alternativen schnellen Streckenführung) geprüft werden. Begründung: Durch eine weitere Buslinie könnte das Baugebiet „Nördlich Breiter Weg“ durch eine neue Haltestelle im Bereich der Wiesengrundschule an das örtliche Bus-Netz angeschlossen. Die neue Buslinie werde die Attraktivität des ÖPNV Angebotes in Linden verbessern. Und zu einer höhere Akzeptanz und damit auch stärkeren Nutzung beitragen, da es zu einer deutlichen Verkürzung der Fahrzeiten für viele Lindener Bürger bedeutet. Zudem dürfte einer Reduzierung des Individualverkehrs auch zu einer Verkehrsentlastung auf den Ortsdurchgangsstraßen und damit zu einer Entlastung der dortigen Anwohner führen, da geringere Lärm und Abgasemissionen die Folge wären. Eine Verbesserung der Busanbindung direkt in die Gießener Innenstadt steigert damit den Komfort für alle Lindener Bürger.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat, Verhandlungen mit dem Zweckverband Oberhessischer Versorgungsbetriebe (ZOV)Verkehr aufzunehmen mit dem Ziel, die Anbindung des Busverkehrs für die Stadt Linden nach Gießen und zurück an Samstagen zu verbessern. Ggf. sind auch RMV und Stadtwerke Gießen in diese Verhandlungen einzubeziehen. An Samstagen betragen die Zeitabstände zwischen den Busverbindungen Linden-Gießen beispielsweise zum Berliner Platz/Johanneskirche/Bahnhof teilweise mehr als zwei Stunden, der Oberhof wird beispielsweise 20.30Uhr zuletzt angefahren. Hier ist eine deutliche Verbesserung notwendig und nach Rücksprache mit dem ZOV auch möglich und zeitnah umzusetzen.	keine Bewertung	Wenn ein offizieller Antrag der Stadt Linden an den ZOV-Verkehr erfolgt, wird eine Prüfung veranlasst.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Fahrzeuge	<p>Jeder Vergabe von Verkehrsleistungen im ZOV-Verbandsgebiet soll eine Prüfung zum Einsatz von alternativen Antriebsarten der einzusetzenden Fahrzeuge vorausgehen. Eine Entscheidung über die einzusetzenden Fahrzeuge muss nach Abwägung von ökologischem Nutzen und wirtschaftlichen Auswirkungen erfolgen. Dabei kann je nach Ergebnis dieser Auswertung eine wirtschaftliche Förderung sinnvoll sein.</p> <p>Begründung: Die aktuelle Klimadiskussion verdeutlicht, dass es notwendig ist, im Verkehrsbereich eine spürbare Minderung von Emissionen zu erreichen. Die Vorgabe, dass bei Dieselnormen mindestens die EURO 6-Norm vorgeschrieben wird, ist ein erster Schritt zur Erreichung dieses Ziels. Der Einsatz von alternativen Antriebsarten (Hybrid, Biogas, Brennstoffzelle oder Elektroantrieb) sollte bei der Planung und vor jeder Vergabe von Verkehrsleistungen im ZOV-Verbandsgebiet zusätzlich als Alternative zum Einsatz von Dieselfahrzeugen geprüft werden. Ziel ist es, wirtschaftlich vertretbare Lösungen zu finden, um Fahrzeuge mit schadstoffarmen oder schadstofffreien Antrieben auf ÖPNV-Linien verkehren zu lassen. Neben den möglichst geringen Emissionen (NOx, CO2, SOx, Feinstaub und andere) müssen bei der verbindlichen Vorgabe der Fahrzeuge die Wirtschaftlichkeit sowie die gesetzlichen und behördlichen Vorgaben - insbesondere wenn auch Stadtverkehre betroffen sind - beachtet werden.</p>	wird unterstützt	Im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen wird der Einsatz von alternativen Antriebsarten je Linienbündel untersucht.	