

## Stellungnahmen: Formelles Anhörungsverfahren

| Thema            | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|------------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| Haltestellen     | Die Bushaltestelle zwischen Hirzenhain und Glashütten für den Weiler Igelhausen fällt im Zuge der grundhaften Erneuerung im Bestand der L3183 weg.  | wird unterstützt         | Die Karte wurde entsprechend aktualisiert.   | erledigt             |
| ALT              | Für die Fahrten an Wochenenden steht auf www.rmv.de : Anruf-Linien-Taxi: Anmeldung bis 60 Min. vor Abfahrt, Tel. 06043 9889301 (StarLine Bustouristik). Keine Innerortsbedienung! Das sind für mich optionale Fahrangebote, welche auch so kenntlich gemacht werden sollten, da diese anders vom Fahrgast zu handhaben sind. Eine reale Buslinie existiert nicht!   | keine Bewertung          | Ein ALT ist als ein Verkehrsangebot zu werten. Durch die Symbole am Fahrplanaushang (Telefon) als auch in der digitalen Fahrplanauskunft wird eindeutig geregelt, dass eine Anmeldung vorher   |                      |
| Haltestellen     | Seitens Gemeinde Wöllstadt ist mir aufgefallen, dass in der Karte der Bushaltestellen in Nieder-Wöllstadt zwei Haltestellen fehlen.<br>1. Zwischen Rewe und Pflegeheim (Am Lachengraben) und<br>2. In der Frankfurter Str. (Lindenstraße)   | wird unterstützt         | Die fehlenden Haltestellen wurden hinzugefügt.   | erledigt             |
| Verkehrsangebot  | Im Rahmen der Erweiterungen zum ÖPNV wird die Einrichtung von Expressbuslinien geprüft. Hier ist für unsere Kommune (Stadt Kirtorf) insbesondere die in der Prüfung befindliche Linie Alsfeld – Marburg von besonderem Interesse, da damit auch die weiteren Bedarfe unserer Großgemeinde teilweise mit abgedeckt werden könnten (siehe Nachfolgend Nr. 3).<br>Unseren weiteren Bedarf hatte ich schon an verschiedenen Stellen eingebracht und möchte ihn auch hiermit noch einmal bekräftigen:<br>1. Verbesserung des ALT-Angebotes von den Kirtorfer Ortsteilen Gleimhain, Wahlen und Arnshain zur Kerngemeinde Kirtorf (bisher kein Angebot zur Verbindung nach Kirtorf, sondern nur im Rahmen der Linie 12 von diesen Ortsteilen nach Alsfeld)<br>2. Einrichtung einer ALT-Verbindung / Linienanbindung von Heimertshausen nach Romrod-Zell (Nachbarort) zum nächstgelegenen Bahnhof (bisher ist nur eine Verbindung über die Linie VB 13 nach Alsfeld vorhanden. Dies bedeutet einen Umweg gegenüber dem nahegelegenen Bahnhof Zell – bei bestmöglichem Anschluss - von mind. 1 Std).<br>3. Einrichtung einer ALT-Verbindung / Linienanbindung von Kirtorf über Lehrbach zum Bahnhof Kirchhain (meistgenutzte Zugverbindung nach Rhein- | Prüfung                  |  |                      |
| Busverbindung    | Wie auch schon im Anhörungsverfahren zum Entwurf des RNVP des RMV am 21.01.2020 bereits nach dort mitgeteilt, fordert die Stadt Herbstein hiermit auch bei Ihnen freundlichst eine neu einzuführende Busdirektanbindung von Herbstein, Stadt, nach Fulda, Stadt. Dies ist hier politischer Wille. Dies wurde auch bereits persönlich vorab schon mit Herrn Gerhard Muth-Born am 03.12.2019 in der Stadtverwaltung Herbstein thematisiert. Wenn die Anhörungsrunde starte, sollte dies schriftlich mitgeteilt werden, was wir hiermit offiziell wahrnehmen.  | wird unterstützt         | Diese Relation hat einen regionalen Charakter. Hier sollte daher auch der RMV einbezogen werden.   |                      |
| Allgemein        | Wir haben zu dem Planentwurf keine Hinweise oder Vorschläge.  | keine Bewertung          | Die Stellungnahme dankend zur Kenntnis genommen  | erledigt             |
| Reisezeit        | Der Reisezeitfaktor ÖPNV/MIV von Schotten in die Kreisstadt Lauterbach muss verbessert werden. Dies könnte durch einen dichteren Takt (im Moment 2-Stdt-Takt, 7 Fahrtenpaare/Mo-Fr) erfolgen: Beispielsweise ein Stundentakt (auch an Samstagen) und abwechselnd schnelle Fahrten Schotten-Lauterbach. Eine direktere Linienführung alle 2 Stunden (ggf. mit Anschluss an die RB45 Richtung Fernbahnhof Fulda) machen diese Linie deutlich attraktiver.   | wird nicht unterstützt   | Zwischen der Buslinie VB-65 und der Bahnlinie RB45 in Lauterbach bestehen aktuell bereits Umstiegsmöglichkeiten in/aus Richtung Gießen und Fulda. Die zu erwartenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zur  |                      |
| Spätverkehr      | Einrichtung von Spätverbindungen Mo-Fr und So auf der Linie 362 nach Schotten, ähnlich wie Samstags. Hintergrund sind die Kultur- und Sportveranstaltungen im Rhein-Main-Gebiet, die erst gegen 22:00 Uhr enden. Aber auch für die Besucher des Kinos in Nidda bei täglich laufenden Spätvorstellungen wäre dies ein sehr gutes Angebot.  | wird bedingt unterstützt | Die Umsetzung dieser Forderung ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Als grundsätzliches Ziel wird die Forderung begrüßt. Eine Machbarkeitsprüfung mit Potenzialbetrachtung ist notwendig.   | Weiterleitung an RMV |
| Barrierefreiheit | Angesichts von 81 Haltestellen für die 15 Schottener Stadtteile ist der Anteil von 2 barrierefrei ausgebauten Haltestellen als faktisch nicht vorhandene Barrierefreiheit zu bezeichnen. Bis zum 1. Januar 2022 soll gem. § 8 (3) PBefG eine vollständige Barrierefreiheit für die Nutzung des ÖPNV erreicht werden. Das Land, respektive HessenMobil, hat unseres Wissens ein Programm zur Verkehrsinfrastrukturförderung aufgelegt. Kommt hier der ZOV/VGO als lokaler Aufgabenträger auf die Kommunen noch zu oder müssen diese selber tätig werden? Eine Erfassung der wichtigsten, als barrierefrei auszubauenden Haltestellen sollte durch den lokalen Aufgabenträger erfolgen. Wir könnten uns vorstellen, dass in jedem Stadtteil eine Haupthaltestelle (beide Richtungen) als Ziel eines barrierefreien Ausbaus ausreichend ist. Dazu sollte am Kreiskrankenhaus sowie am Stausee und auf dem Hoherodskopf als touristische Ausflugsziele je eine barrierefreie Haltestelle vorhanden sein.  | wird unterstützt         | Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist im Verantwortungsbereich des Straßenbaulastträgers. ZOV-Verkehr ist bei solchen Maßnahmen nur als TÖB anhörungsberechtigt.  |                      |
| Verkehrsangebot  | Die Stadt Schotten wünscht sich eine komplette Überplanung der Busverkehre über alle Stadtteile. Es könnte zum Beispiel durch vertaktete Ringlinien mit Midibussen ein effizienterer Busverkehr bezogen auf die Kernstadt erfolgen. Es gibt schon gute und auch schnelle Verbindungen nach Süden (Nidda) und Westen (Laubach/Gießen). Was noch immer nicht umgesetzt wurde, sind solche Verbindungen nach Osten (Gedern/Büdingen) und Norden (Lauterbach). Darüber hinaus sind wir der Meinung, dass das Kreiskrankenhaus mit einer stündlichen Linie an der Kernstadt angebunden werden muss. Die Masse an PKW, die an allen Tagen der Woche rund um das Kreiskrankenhaus parken, zeigt, dass dort Potential für eine solche Linie vorhanden ist. Hinzu kommt die Entwicklung, dass es immer mehr ambulante Angebote im Kreiskrankenhaus gibt.   | wird nicht unterstützt   | Es bestehen zahlreiche ALT-Angebote zur Fahrt an das Schottener Kreiskrankenhaus. Eine direkte Anfahrt mit Standardlinienbussen ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich. Ein Stadtbusverkehr mit Midibussen müsste von der Stadt maßgeblich mitfinanziert werden.                |                      |
| Verkehrsangebot  | Das Fahrtenangebot Stadtteile-Kernstadt liegt unter den Vorgaben. Im Hinblick auf unsere Stellungnahme (Kapitel ZOV-Bericht, Seite 177) sollte wenigstens die Vorgaben erreicht werden. Zum Beispiel auch die Linie VB65 nach Lauterbach. Diese Linie ist im Moment mit 7 durchgebundenen Fahrten alle 2 Stunden für eine Buslinie in die Kreisstadt sehr unattraktiv. Eine Aufwertung auf einen Stundentakt mit schnellen und direkten Fahrten alle 2 Stunden ist erstrebenswert. Ebenso neue direkte und schnelle Verbindungen Schotten-Gedern-Büdingen steigern die Qualität des ÖPNV im ZOV.  | Prüfung                  | Durch die neuen Vorgaben im NVP ergeben sich Defizite. Eine genaue Prüfung ist hierbei notwendig. Die Relation Schotten - Gedern - Büdingen bedarf ebenfalls einer Prüfung. Es besteht hier ggf. Synergien mit dem Linienbündel im Wetteraukreis.                                  |                      |
| Haltestellen     | Haltestelle könnte komplett entfallen, wenn das Kreiskrankenhaus mit einer Linie angebunden wird.   | wird nicht unterstützt   | Die Haltestelle "Abzweig Kreiskrankenhaus" wird von der regionalen Linie 372 angefahren. Siehe Stellungnahme 13.   |                      |
| Haltestellen     | An das Kreiskrankenhaus gehört eine barrierefreie Haltestelle sowie eine Linienanbindung. Der status quo ist nicht akzeptabel.  | wird nicht unterstützt   | Es bestehen zahlreiche ALT-Angebote zur Fahrt an das Schottener Kreiskrankenhaus. Eine direkte Anfahrt mit Standardlinienbussen ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich.   |                      |
| Haltestellen     | Die Angaben im Steckbrief treffen nicht zu. Die Haltestelle für das Wohngebiet Residenz ist auch die Schulbushaltestelle, sie wird regelmäßig frequentiert und ist die einzige Möglichkeit für die Wohnbevölkerung, um den ÖPNV zu nutzen. Barrierefreiheit ist deshalb notwendig. Dass es keine gesicherte Überquerungsmöglichkeit über die Bundesstraße gibt, ist unerheblich, da dort nur Wald ist und keinerlei Siedlungsaktivitäten stattfinden.   | wird unterstützt         | Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist im Verantwortungsbereich des Straßenbaulastträgers. Daher obliegt es den Verantwortungsträgern diese Haltestelle samt Zu- und Querung barrierefrei auszubauen. ZOV-Verkehr ist bei solchen Maßnahmen nur als TÖB anhörungsberechtigt. |                      |
| Haltestellen     | Die Haltestelle Rainrod, Niddatalsperre sollte in das Ausbauprogramm barrierefreier Haltestellen genommen werden. Im Sommer ist der Niddastausee ein touristischer Anziehungspunkt, der ansonsten für mobilitätseingeschränkte Menschen mit dem ÖPNV nicht erreicht werden kann. Diese Haltestelle wird zudem vom Vulkan-Express angedient. Gerade der Stausee mit seiner Gastronomie und Wegeinfrastruktur ist für mobilitätseingeschränkte Personen ein interessantes Ausflugsziel, da der komplette Seerundweg für diese Personen gut zu begehen bzw. mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen gut zu befahren ist.   | wird unterstützt         | Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ist im Verantwortungsbereich des Straßenbaulastträgers. Daher obliegt es den Verantwortungsträgern diese Haltestelle samt Zu- und Querung barrierefrei auszubauen. ZOV-Verkehr ist bei solchen Maßnahmen nur als TÖB anhörungsberechtigt. |                      |
| Verkehrsangebot  | Die Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet. Die prognostizierte Entwicklung sollte als Gestaltungsauftrag begriffen werden, das Angebot attraktiver zu gestalten, um die Lebensverhältnisse auf dem Land zu verbessern und einen Anreiz zu bieten, das Landleben der Stadt vorzuziehen.  | keine Bewertung          |  |                      |

| Thema                 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|-----------------------|---|--------------------------|---|----------------------|
| Tarif                 | Flattratetarife können nur genutzt werden, wenn die Reisezeit gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig ist. Dies ist oftmals aufgrund der eingleisigen RB 45 nicht der Fall, so dass dies auch die geringe Nutzung im Berufsverkehr erklärt. Es reicht nicht, dass die Reisegeschwindigkeiten eingehalten werden, wie in der Anlage 1 unter 3.5.2 auf S. 21 ausgeführt wird. Die Verbindung ins Rhein-Main-Gebiet muss vergleichbar schnell sein, um den Umstieg vom Individualverkehr zum ÖPNV zu erreichen.  | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Bürgerbusse           | Bürgerbusse dürfen nicht die regulären Fahrten des ÖPNV ersetzen, sondern sollten als sinnvolle Ergänzung genutzt werden.   | wird unterstützt         |   |                      |
| Verkehrsangebot       | Die Beschreibung stellt die Defizite der Gemeinde Antrifttal sehr gut dar. Gerade im Hinblick auf OT Ohmes ist die Anbindung Richtung Grundzentrum Ruhlkirchen schlecht und somit auch die Erreichbarkeit der Hausärztin im OT Seibelsdorf erschwert. Die Fahrtenpaare des Grundangebots pro Linie, wie sie im Anhang unter 5.2 auf S. 2 aufgeführt werden, werden nur in den seltensten Fällen erreicht, so dass hier ein deutliches Defizit vorliegt.   | Prüfung                  |   |                      |
| SPNV                  | Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit der RB 45 werden zwar erwähnt, aber nicht näher ausgeführt. Hier ist in der Anlagen 1 unter 4.2.5 auf S. 27 lediglich eine erneute Prüfung aufgeführt, aber keine konkreten Verbesserungen im Hinblick auf die Schnelligkeit, obwohl die Notwendigkeit der Modernisierung der Stellwerke und der Optimierung der Umstiegszeiten seit Jahren bekannt sind.  | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Schulverkehr          | Nach dem Schulende in Lauterbach (letzte Stunde, 15:25 Uhr), bitten wir die Fahrten für die Schülerbeförderung so anzupassen, dass alle Stadtteile in Herbstein innerhalb von 45 min. nach Abfahrt in Lauterbach erreicht werden können. Zur Zeit sind z.T. Wartezeiten von bis zu 40-45 min. an Umsteigehaltestellen hinzunehmen, z.B. Verbindung 391 ab 15:35 Uhr Lat. via Herbstein, ALT 391, Ankunft im Stadtteil Schlechtenwegen um 16:43 Uhr. Das wäre ein großes Ziel für die Schülerbeförderung nach Herbstein.   | Prüfung                  |   |                      |
| Verkehrsangebot       | Der VHT begrüßt die Einrichtung einer Expressbusverbindung zwischen Usingen und Bad Nauheim/Friedberg. Falls keine Expressbusverbindung eingerichtet werden kann, sollten alternative ÖV-Verbindungen geprüft werden, um eine Lücke im kreisüberschreitenden öffentlichen Nahverkehr zu schließen. Im Zuge der Erstellung des Nahverkehrsplans sollte überprüft werden, ob weitere Verbindungen zwischen dem Wetteraukreis und dem Hochtaunuskreis angeboten werden können.   | keine Bewertung          | Expressbuslinien liegen in Zuständigkeit des RMV. Laut RNVP werden die Verbindungen Usingen-Bad Nauheim sowie Bad Vilbel - Bad Homburg geprüft. Für weitere Buslinien sehen wir derzeit keinen Bedarf.  |                      |
| Verkehrsangebot       | Wir weisen darauf hin, dass nicht nur der Regionalplan Mittelhessen, sondern auch der Regionalplan Südhessen/Regionale Flächennutzungsplan 2010 (RegFNP) die Verbindungsqualität betreffend Aussagen zur Gestaltung des Verkehrsangebotes enthält:<br>- Grundsatz G3.2.1-3: die Oberzentren sollen aus ihrem Verflechtungsbereich im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr i. d. R. in einer Stunde erreichbar sein,<br>- Grundsatz G3.2.2-5: die Mittelzentren sollen aus ihrem Mittelbereich bei mehrfacher Hin- und Rückfahrgelegenheit innerhalb einer Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein,<br>- Grundsatz G3.2.3-4: die Unterzentren sollen ihre Funktion von Verknüpfungspunkten im öffentlichen Nahverkehr erfüllen können,<br>- Grundsatz G3.2.3-8: die Kleinzentren sollen im ÖPNV bedarfsgerecht mit den benachbarten Zentren verknüpft sein.<br>Dementsprechend empfehlen wir, Kapitel 2.1 zu ergänzen. Gleichfalls sollte Kapitel 5.2.2 um eine Aussage für den Bereich des Regionalplans Südhessen erweitert werden, inwiefern das Fahrtenangebot der Angebotskonzeption den oben genannten Grundsätzen entspricht oder sogar über diese hinausgeht. | wird unterstützt         | Hinweise auf den Regionalplan Südhessen wurden an entsprechender Stelle ergänzt.  |                      |
| Erschließungsqualität | Bezogen auf die Erschließungsqualität fordert der Nahverkehrsplan, dass die künftige Siedlungstätigkeit der Kommunen entlang schon bestehender Verkehrsachsen erfolgt, um vorhandene ÖPNV-Angebote zu sichern und zu stärken. Eine Ausweisung neuer Siedlungs- und Gewerbeflächen abseits des bestehenden Netzes schaffe Zielkonflikte zwischen dem Erschließungs- und Wirtschaftlichkeitsgebot. Dieser Siedlungsentwicklungsstrategie wird beigepflichtet, da auch raumordnerisch gefordert wird, dass die weitere Siedlungsentwicklung im Verlauf der Nahverkehrs- und Siedlungsachsen und möglichst im Einzugsbereich der Haltepunkte des schienengebundenen ÖPNV stattfindet (LEP Hessen, RegFNP Grundsätze G3.3-6 und G3.3-7). Für den derzeit in Neuaufstellung befindlichen Regionalplan Südhessen/ Regionalen Flächennutzungsplan soll die Siedlungsentwicklung an Schienenhaltepunkten noch stärker Beachtung finden. Der Regionalverband hat dafür Siedlungsschwerpunkte (sogenannte „Vorzugsräume Wohnen“) erarbeitet und beschlossen.   | wird unterstützt         |   |                      |
| Haltestellen          | Es wird zur Kenntnis genommen, dass neue Bushaltestellen zur Schließung räumlicher Erschließungslücken seit dem Jahr 2014 nicht umgesetzt werden konnten. Bestehende Handlungsbedarfe werden in Kapitel 6 aufgeführt. Außerdem werden weiterhin zusätzliche Erschließungslücken im Zusammenhang mit der Planung neuer Baugebiete entstehen, die die Kommunen in der Regel durch neue Haltestellen schließen möchten. Daher regen wir an, den Kommunen so früh wie möglich eine Einschätzung zur Verfügung zu stellen, unter welchen Bedingungen die Bedienung der gewünschten Haltestellen möglich ist. Dadurch würde es den Kommunen erleichtert, dies in ihre Entscheidungsprozesse einzubeziehen.  | wird unterstützt         |   |                      |
| Anschlussicherheit    | Durch die Definition eines Grundangebotes im Sinne einer Mindestbedienung soll das Ziel der Daseinsvorsorge im Nahverkehrsplan verankert werden. Hierbei werden drei Bedienstufen unterschieden, die sich an der strukturräumlichen und zentralörtlichen Gliederung in den Regionalplänen orientieren. Ortsteile, die den Stufen 2 oder 3 zugeordnet sind, werden somit mindestens im Stundentakt bzw. Zweistundentakt bedient. In Fällen solcher geringeren Taktungen ist es von hoher Bedeutung, dass Anschlüsse an Umstiegspunkten zwischen Bussen oder zwischen Bus und Bahn sichergestellt sind. Denn ansonsten beeinträchtigen die entstehenden sehr langen Wartezeiten die Attraktivität des ÖPNV-Systems. Daher sollte der Nahverkehrsplan die Reisekette der Fahrgäste mit geeigneten Maßnahmen gewährleisten. Fahrgastinformation und zeitliche Puffer im Busfahrplan werden hierfür nicht ausreichend sein.  | wird bedingt unterstützt | Eine Anschlussicherung erfolgt bereits.   |                      |
| Verkehrsangebot       | Den inhaltlichen Schwerpunkt der Angebotskonzeption bildet die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, für die unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel und der Ausgestaltung zu einer konkurrenzfähigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr ein Optimum gefunden werden muss. Wir regen an, Siedlungsflächen stärker in die Überlegungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV einzubeziehen und aufzuzeigen, in welchen Korridoren mit schwächerer Nachfrage der ÖPNV durch Maßnahmen der Siedlungs-/Innenentwicklung gestärkt werden könnte. Der Regionalverband als Träger der Flächennutzungsplanung sieht aufgrund der zunehmenden Siedlungstätigkeit und der damit verbundenen verkehrlichen Herausforderungen die Dringlichkeit, Verkehrs- und Siedlungsplanung stärker miteinander zu verzahnen. Deshalb sind wir im Rahmen der   | wird unterstützt         |   |                      |
| Tarif                 | Gt-51: Wie bereits zur 1. Anhörung der Fortanschreibung zur Aufstellung des lokalen NVP aus dem Jahre 2014 aufgeführt, wiederholen wir die Forderung nach einer einheitlichen Tarifzone (AO) für die Stadtteile und der Kernstadt.  | wird nicht unterstützt   | Eine Vereinheitlichung dieser Tarifzonen würde dem vom RMV geplanten neuen Tarifsysteem widerlaufen. Bei einer stärkeren Gewichtung der Entfernung wäre die Relation Salzböden-Gießen preislich anders zu bewerten als die Relation Lollar-Gießen. Etwaige Erlösminderungen wären seitens der Stadt auszugleichen |                      |
| Verkehrsangebot       | Gl-51: Die Bushaltestelle „Stadtverwaltung“ ist wieder ganztägig zu bedienen.   | wird nicht unterstützt   | Die Nachfrage zu dieser Haltestelle ist für eine solche zeitaufwändige Stichfahrt zu gering.  |                      |

| Thema                       | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|-----------------------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| Verkehrsangebot             | GI-51: Die Kleinbusse an Sa+So+Fe sollten bei Bedarf bis zur Schmelzmühle verkehren.  | Prüfung                  |  |                      |
| Haltestellen                | Für die neu einzurichtende Bushaltestelle in der Gießener Straße .Nähe Bahnhof sollte auch eine Dynamische Fahrgastinformatkm (DFI) eingerichtet werden. Es sollten mit Ankunft und Abfahrten optimierte zeitnahe Umstiege zu den Zügen in Ri Gießen und Marburg erzielt werden.  | Prüfung                  | Eine Ausstattung von DFI ist an wichtigen Verknüpfungspunkten sinnvoll. Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erforderlich.  |                      |
| BikeRide                    | Nach dem barrierefreien Umbau (auf 55 cm SO) sollten neben Bike&Ride auch verschließbare Fahrradboxen einschl. Ladestationen für E-Bikes erstellt werden.   | wird unterstützt         | Die Planung und Umsetzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs obliegt der Kommune. Der RMV unterstützt diese Maßnahmen. Vermietung müsste  | Weiterleitung an RMV |
| Park+Ride                   | Am DB-Haltepunkt Friedelhausen sollten überdachte Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Die weitere Schaffung von Park&Ride Plätzen ist vorzusehen.Der Hp Friedelhausen ist langfristig zu sichern.  | wird unterstützt         | Die Planung und Umsetzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs obliegt der Kommune. Der RMV unterstützt diese Maßnahmen.  | Weiterleitung an RMV |
| Bahnhaltepunkt              | Die Reaktivierungsbestrebungen der Lumdatabahn mit einem Zusatzhalt in "Lollar Nord" sollten im NVP aufgenommen werden.   | wird unterstützt         | Ist in den aktuellen Planungen berücksichtigt.   | Weiterleitung an RMV |
| SPNV                        | Der Bahnhof Lollar soll zukünftig einen RE-Systemhalt erhalten (Stadtverordnetenbeschluss vom 13.02.2020)   | Prüfung                  |  | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot             | Zum Handlungsbedarf der Anbindungen der OT Launsbach und Wißmar (GI-82) nach Krofdorf-Gleiberg. Hier empfehlen wir eine Prüfung der Linienverlängerung nach Lollar Kemstadt/Bahnhof.  | 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.  |                      |
| Verbindungsqualität         | Gemäß Plansatz 7.1.2-3 (G) sollen die zentralen Orte der Grundzentren innerhalb ihrer Versorgungsbereiche innerhalb einer Fahrzeit von einer halben Stunde erreichbar sein. Ziel 7.1.2-4 (Z) legt fest, dass zur Erreichbarkeit des jeweiligen Mittelzentrums für jeden Ortsteil ab 200 Einwohnern mindestens drei Fahrtpaare je Werktag zu gewährleisten sind. Hierbei ist eine maximale Fahrzeit von 45 Minuten zu gewährleisten. Gemäß Ziel 7.1.2-5 (Z) sind von den zentralen Ortsteilen der Grund- und Mittelzentren mindestens drei Fahrtpaare je Werktag zum zugehörigen Oberzentrum anzubieten. Ausweislich der Angaben in Anhang 5.1 des Entwurfs des lokalen Nahverkehrsplans des ZOV zum Landkreis Gießen werden die Mindestvorgaben des RPM 2010 bzgl. Ziel 7.1.2-5 zur Anbindung an die Oberzentren erfüllt. | keine Bewertung          |  |                      |
| Verbindungsqualität         | Darüber hinaus trifft Anhang 5.1 lediglich Aussagen über die Anzahl der Fahrtpaare, die die Ortsteile mit ihren Grundzentren verbinden, nicht über die benötigte Dauer. Darüber hinaus wird keine Aussage darüber getroffen, inwiefern eine Anbindung von Ortsteilen mit den zugehörigen Mittelzentren erfolgt und welche Fahrzeit dafür aufgewendet werden muss. Die Inhalte des Plansatz 7.1.2.-4 (Z) des Regionalplan Mittelhessen 2010 sind insofern als Ziele der Raumordnung bei den weiteren Planungen zu beachten.  | keine Bewertung          |  |                      |
| Verkehrsangebot             | Plansatz 7.1.2-1 (G) fordert darüber hinaus auch, dass die Mobilität zwischen Wohnstandorten und Freizeit- und Erholungsstätten sichergestellt wird. Zudem formuliert Plansatz 7.1.2-7 (G), dass den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Personengruppen Rechnung getragen werden soll. Hierzu zählen auch innovative, flexible Bedienungsformen des ÖPNV, die auch die Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander und die Anforderungen des Freizeitverhaltens berücksichtigen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden sollte geprüft werden, inwiefern im Hinblick auf die auf den Seiten 71 bis 75 genannten Spätverbindungen auf ausgewählten Routen die Einrichtung von Spät- bzw. Nachtbuslinien in Frage kommt.   | keine Bewertung          |  |                      |
| Erschließungsqualität       | Im Hinblick auf die Kriterienentwicklung der Erschließungsqualität (S. 100) sollte neben der Einwohnerzahl auch eine Festlegung hinsichtlich der im entsprechenden Gebiet vorhandenen Arbeitsplätzen erfolgen. Dadurch wird eine Berücksichtigung des Plansatzes 7.1.2.-1 (G) sichergestellt, welcher fordert, dass der öffentliche Personennahverkehr als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge die Mobilität zwischen Wohnstandorten und u. a. Arbeitsstätten sicherstellt.  | wird nicht unterstützt   | Da nur sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze statistisch erfasst werden und diese Angaben nicht genau einem Gebiet zugeordnet werden können (z.B. keine genaue Aufschlüsselung von Arbeitnehmern eines Betriebs auf verschiedene Arbeitsstandorte) ist diese Forderung nicht umsetzbar.  |                      |
| Erschließungsqualität       | Die im Rahmen der Bewertung der Erschließungsqualität erstellten Kartenausschnitte bestimmen die innerhalb einer definierten Wegstrecke erreichbaren Gebiete näherungsweise. Eine sich nicht an Radien sondern einem Wegenetz orientierende Betrachtung ist in der Lage, eine deutlicher der Realität entsprechende Darstellung zu liefern und so Bereiche mit einem Versorgungsdefizit klarer zu erfassen.   | keine Bewertung          |  |                      |
| Haltestellen                | Im Text wird eine Bordsteinhöhe von 18 cm als Schwellenwert genannt; in den folgenden Tabellen hingegen wird nur 15 cm ausgewertet. Auf Seite 130 hingegen werden 16 und 20 cm als Schwellenwert genannt.   | wird bedingt unterstützt | Die Normen zu barrierefreien Haltestellen haben sich in Bezug auf die Bordsteinhöhen im Laufe der Zeit geändert – statt einer "weitgehenden" gilt nun die "vollständige" Barrierefreiheit als gesetzliche Zielvorgabe. Da die Mängelanalyse den bereits gebauten Bestand betrachtet, wird die zur Bauzeit gültige Bordsteinhöhe für barrierefreie Haltestellen von 18 cm zugrunde gelegt. Für heute neu umzubauende Haltestellen sind die aktuellen Normwerke mit Bordsteinhöhen zwischen 22 und 25 cm (mindestens aber 20 cm) anzuwenden, weshalb diese im Angebotskonzept als maßgebliche Schwellenwerte genannt werden. |                      |
| Grenzübergreifender Verkehr | Wir begrüßen die Bestätigung der Linien MR-80 und MR-82. Die landkreisüberschreitende Zusammenarbeit sollte ausgebaut werden. Eine Verlängerung einer der o.g. Linien in Richtung Vogelsbergbahn (z.B. Mücke oder Grünberg) sollte geprüft werden. Insbesondere wäre zudem eine Regionalisierung aller Linien zu prüfen, die das Gebiet von bis zu vier LNO durchqueren.  | Prüfung                  | Eine Studie zur weiteren Verbesserung der Verkehrsanbindung zwischen den Landkreisen MR-BID und VB wurde vereinbart.   |                      |
| Reaktivierung               | Reaktivierung der Lumdatabahn: Im Zuge der Reaktivierung der Lumdatabahn wäre das umgebende Busnetz neu zu ordnen. Hier wäre bspw. Abbau von Parallelverbindungen, Zulaufbetrieb auf Bahnhöfe und Anbindung nicht durch die Schiene erschlossener Siedlungsbereiche zu prüfen. In dem Zusammenhang sollten auch die nördlichen Buslinien betrachtet werden (MR-35, MR-86). Dies wäre im Nahverkehrsplan zu vermerken, da die Reaktivierung in den Geltungszeitraum fallen könnte.   | Prüfung                  | Eine abschließende Überplanung des Busangebotes entlang der Lumdatabahn ist noch nicht erfolgt.  |                      |
| Grenzübergreifender Verkehr | Die Busverbindung von Ortsteilen Lohras im Landkreis Marburg-Biedenkopf nach Gießen funktioniert nicht zufriedenstellend. Knackpunkt ist der Umstieg zwischen der MR-34 und der GI-42 bzw. GI-43. Die MR-34 ist aufgrund dreier Umstiegspunkte in ein starres Korsett gebunden. Bei der Neuausschreibung der GI-42 bzw. GI-43 wäre eine Prüfung auf Fahrplananpassung wünschenswert. Beispielsweise könnte der Fahrtweg beschleunigt werden so dass ein größerer Umstiegspuffer und weniger Verspätungen erzielt werden oder aber die Linien in den Landkreis Marburg-Biedenkopf hinein verlängert werden, um einen neuen Rendezvous-Punkt zu kreieren.   | wird bedingt unterstützt | Die Linie GI-42 ist primär auf die Umstiegsbeziehungen am Bahnhof Gießen ausgerichtet.   |                      |

| Thema           | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen |
|-----------------|---|--------------------------|---|------------------|
| Verkehrsangebot | Die Stadt Grebenau schlägt vor, den Fahrplankontakt auf der Linie 390 (Alsfeld Hersfeld) an Werktagen auf einen Stundentakt zu verkürzen sowie an Samstagen und Sonn- und Feiertagen die Zeiten des Linienbetriebs am Morgen und in den Abendstunden auszuweiten. Eine stärkere Nutzung dieser Strecke kann nur durch eine Steigerung der Attraktivität erzielt werden. Unter den Bereich Wunschkonzert würde die Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse Alsfeld Niederaula (Bad Hersfeld) fallen.   | Prüfung                  | Der RMV beabsichtigt, die regionale Linie 390 zu einer Expressbuslinie mit Stundentakt weiterzuentwickeln.  |                  |
|                 | Unter Bezugnahme auf Ihre Nachricht vom 25.02.2020, teilen wir Ihnen mit, dass wir - auch im Rahmen der formellen Beteiligung - auf unsere Stellungnahmen vom 11.09.2018 verweisen. Wir bitten Sie die darin aufgeführten Anträge insgesamt zu berücksichtigen.   | keine Bewertung          | Bewertung ist bereits im Rahmen der 1. Anhörungsrunde erfolgt.  |                  |
| Verkehrsangebot | Die Stadt wendet sich gegen die Reisezeiteinschränkungen durch bestehende Stichverkehre. Sie spricht sich vielmehr dafür aus, durch Florstadt insgesamt 3 Buslinien fahren zu lassen, die umliegende Bahnhöfe mit der Kreisstadt Friedberg verbinden. Diese sollen wochentags im Stundentakt versetzt verkehren. Angefahren werden die Bahnhöfe in Echzell, in Ranstadt und in Altenstadt. Hierdurch entsteht in Staden, Ober-Florstadt und Nieder-Florstadt ein 20-Minuten-Takt nach Friedberg.  | wird nicht unterstützt   | Das vorhandene Fahrtenangebot deckt die Nachfrage ab. Es bestehen keine Kapazitätsprobleme. Derzeit besteht auf dem Hauptlinienweg (Staden - Nieder-Florstadt - FB) ein Halbstunden Takt. Bei der Auflösung von einer zu mehreren Linien, erhöht sich die Kapazität, die Fahrgastnachfrage bleibt unverändert. Es verkehren lediglich viel mehr Busse als notwendig sind. Hier sind die Kriterien der kürzeren Fahrzeit gegenüber den entstehenden Kosten (Fahrzeug, Personal,...) und der Umweltverträglichkeit abzuwägen. |                  |
| Verkehrsangebot | Anbindung des Stadtteils Leidhecken an die Buslinie FB-03.  | wird nicht unterstützt   | Leidhecken liegt nicht am Linienweg der FB-03; es bestehen durch die Buslinie FB-01 bereits gute Verbindungen.  |                  |
| Verkehrsangebot | Die im Plan genannten Defizite an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sollen schnell behoben werden.  | Prüfung                  |   |                  |
| Haltestellen    | Die Anbindungsdefizite des Südwestens von Nieder-Florstadt können mit der gesamten oder alternierenden Verlegung der Linie Friedberg-Altenstadt, die weiterhin über Stammheim fahren soll und Haltestellen in der Altenstädter Straße in Nieder-Florstadt behoben werden. Die Haltestellen sind so zu wählen, dass der Stichverkehr zur Schule entfallen kann. Ebenso ist die Haltestellensituation in Stammheim zu überplanen. Haltestellen im südlichen Teil der Gießener Straße sowie im Anschluss des Neubaugebietes sind wünschenswert. Die Haltestelle in der Hainbachstraße könnte entfallen   | Prüfung                  |   |                  |
| Text            | Der Satz: "Die Einteilung der Tarifgebiete richtete sich entsprechend der damaligen Vorgabe durch den Aufsichtsrat des RMV an den Ortsteil-, Gemeinde-, Landkreis- und Landesgrenzen aus." stimmt so nicht. Richtiger wäre: "(...) richtete sich grob an Gemeinde- und Landkreisgrenzen aus. Die detaillierte Ausgestaltung oblag weitestgehend den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO)."   | wird unterstützt         | Der Text wurde entsprechend geändert.   |                  |
| Text            | Der Satz: "Diese Entscheidung zur Ausrichtung der Tarifgebiete an den Grenzen der Gebietskörperschaften führt dazu, dass der Einfluss der Verkehrsströme und Verkehrsbedürfnisse auf die Tarifgebietsgestaltung begrenzt ist." stimmt so nicht. Nirgendwo ist festgelegt, dass Grenzen von Gebietskörperschaften eine Anpassung von Tarifgebietsschnitten verhindern. Die Tarifgebiete wurden von den jeweils lokal und regional Verantwortlichen so gestaltet, um das Einnahmenniveau zu halten oder zu steigern. Die geringe Anzahl der Preisstufen hatte die Auswirkung, dass feinere Abstufungen nicht möglich waren und bei Überqueren einer Tarifgrenzen relativ hohe Preissprünge entstanden.  | wird unterstützt         | Änderung wurde vorgenommen.   |                  |
| Text            | Den Satz: "Die Struktur der Tarifgebiete führt darüber hinaus dazu, dass Relationen mit annähernd gleicher Entfernung unterschiedlich bepreist werden beziehungsweise Relationen mit unterschiedlicher Entfernung gleiche Preise erhalten." bitte ergänzen mit "stellenweise" oder "mancherorts".   | wird unterstützt         | Ergänzung wurde vorgenommen.  |                  |
| Text            | Das ist grundsätzlich richtig, aber 2008 stimmt nicht. Tatsächlich wurde mit den AR-Beschlüssen 06/2009 und 11/2010 unter dem Begriff Tarifstrukturreform ein Vorhaben angestoßen, an dessen Ende ein "besseres", weil kundenfreundlicher, gerechterer, ergiebigerer Tarif stehen sollte. Zudem sollte der neue Tarif besser auf den damals noch relativ am Anfang stehenden elektronischen Vertrieb abgestimmt sein. Mittlerweile wird die kontinuierliche Weiterentwicklung des Tarifsystems nicht mehr oft unter "Tarifstrukturreform" genannt, da dieser zu sehr danach klingt, dass irgendwann ein "finaler" Zustand erreicht werden kann. Es wird stattdessen immer wieder je nach sich verändernden Rahmenbedingungen Optimierungsbedarf bestehen, bei dem der bestehende Tarif weiterentwickelt wird. | wird unterstützt         | Die Jahreszahl wurde an dieser Stelle entsprechend korrigiert.  |                  |
| Text            | Mit der Größe der A-Tarifgebiete hat das Problem der Preissprünge erst einmal nichts zu tun. Konkret geht es vor allem um die Tarifgebiete 5000 und 6500, die nicht in A0-Tarifgebiete aufgeteilt sind und daher bei Fahrten über deren Grenzen immer die Preisstufe 4 zur Anwendung kam.   | wird unterstützt         | Änderung wurde vorgenommen.   |                  |
| Text            | Die Grafik ist nicht mehr aktuell.  | wird unterstützt         | Da keine aktuellere Grafik vorliegt wurde diese aus dem Text entfernt.  |                  |
| Text            | Beim Landesticket handelt es sich um ein JobTicket. Das wurde nicht gezielt entwickelt, es wurde mit dem Arbeitgeber "Land Hessen" ein entsprechender Vertrag abgeschlossen.  | wird unterstützt         | Da das Landesticket ein normales Jobticket ist, gehört es nicht zu den neuen Flatrate-Angeboten und wurde gestrichen.   |                  |
| Text            | Besser: >>Parallel testet der RMV seit 2016 eine ganz neu entwickelte, leistungsgerechtere Tarifsystematik. RMVsmart testen bis zu 30.000 Kunden, die Fahrkarten können nur über eine Smartphone-App erworben werden. Fahrten mit der Schiene werden entfernungs basiert berechnet, für die Bus- und Tramnutzung werden Pauschalen je nach Gebietskörperschaft oder für Fahrten über Gemeindegrenzen hinaus berechnet. Die Leistungsgerechtigkeit wird bei diesem Tarifangebot gegenüber dem bestehenden RMVTarif erheblich erhöht, weil Tarifsprünge bei Überschreiten bisheriger Tarifzonen Grenzen entfallen.<<  | wird unterstützt         | Der Text wurde an dieser Stelle entsprechend geändert.  |                  |
| Text            | Es kommt nicht unbedingt nur ein Pauschalpreis zur Anwendung. Es können auch zwei sein, wenn die Fahrt in einer Gemeinde mit Bus beginnt, dann mit Schiene weitergeht und in einer anderen Gemeinde mit einer Busfahrt endet. "ganz grob" ist u.E. falsch. Hier wird nur nicht haltestellenscharf berechnet. Der Satz: "Für den Kunden ist ein solcher komplexer Tarif in letzter Konsequenz nur dann einfach darstellbar, wenn er auf der Basis eines Ticketingsystems nach dem Prinzip Einsteigen und Losfahren angeboten wird." ist schlicht falsch! Die Zufriedenheit der RMVsmart-Nutzer ist sehr hoch und das System ist nicht komplexer als andere Tarife. Auch wenn wir bereits In-Out-Systeme testen, ist RMVsmart durchaus auch ohne In-Out nutzbar.  | wird unterstützt         | Die Textpassage wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Text            | Bei der Quellenangabe fehlt die Angabe, dass es sich um den RNVP von 2015 handelt. Die aufgezählten Punkte werden leicht abweichend im neuen RNVP ebenfalls auftauchen. In der Grafik, die sowohl optisch als auch inhaltlich verändert wurde, fehlt der Punkt "Ökonomische Tarifbildung" und wurde durch drei Punkte ersetzt. Warum dies gemacht wurde, erschließt sich uns nicht.   | wird bedingt unterstützt | Die betreffende Grafik wurde dem RNVP von 2014 entnommen. Die Quellenangabe ist somit korrekt. Die drei Punkte in der Grafik wurden durch „Ökonomische Tarifbildung“ ersetzt.   |                  |
| Text            | Bei den seit 2015 umgesetzten Tarifmaßnahmen fehlen<br>- Zwischenpreisstufen<br>- Verbundweite JobTickets mit Mitnahmemöglichkeit<br>In Absatz zwei wird "automatische Fahrpreisberechnung" als nächster Schritt genannt. Gemeint ist hier vermutlich der Pilot, bei dem innerhalb RMVsmart der Check-In/assisted Be-Out getestet wird. Das kommt bei der Formulierung jedoch nicht klar rüber.   | wird unterstützt         | Die Auflistung wurde entsprechend ergänzt.  |                  |

| Thema                       | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|-----------------------------|---|-------------------|--|----------------------|
| Fahrzeuge                   | Nachfolgende Anmerkungen dienen als Hinweise bzw. Empfehlung für den ZOV-Nahverkehrsplan und stellen die Unterschiede zwischen den ZOV-Vorgaben und den RMV-Vorgaben dar.<br>Es gibt kein Qualitätsmesssystem, zumindest findet es keine Erwähnung.   | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Max. Fahrzeugalter Regel-Solofahrzeuge<br>ZOV: 10 Jahre<br>RMV: 8 Jahre  | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Max. Fahrzeugalter Gelenkbusse und Ersatzfahrzeuge<br>ZOV: 14 Jahre<br>RMV: Keine Differenzierung zwischen Solo- und Gelenkbussen; Ersatzfahrzeuge 12 Jahre  | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Busanhänger<br>ZOV: 16 Jahre<br>RMV: Keine gesonderte Vorgabe, gemäß Vorgabe Regel- und Ersatzfahrzeuge  | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Sitzplätze<br>ZOV: Ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Türnähe<br>RMV: Mindestens 4 Sitzplätze   | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Sondernutzungsfläche<br>ZOV: Ausgewiesene Sondernutzungsfläche an Tür 2<br>RMV: Differenzierung nach der Größe (900 x 1.300/1.500/2.000 Millimeter) je nach Datum der Erstzulassung und einer zweiten Sondernutzungsfläche bei Gelenkfahrzeugen  | keine Bewertung   |  |                      |
| Fahrzeuge                   | Abweichende Vorgaben Fahrzeuge (siehe NVP Seite 107/108):<br>Fahrzeugauffassung<br>ZOV: Gemäß Vorgabe ZOV<br>RMV: Keine Vorgabe   | keine Bewertung   |  |                      |
| SPNV                        | "Da der SPNV zum Regionalverkehr gezählt wird (mit Ausnahme lokal verkehrender Straßenbahnen und U-Bahnen) und damit die Planung durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund erfolgt (vgl. Kapitel 2), werden konkrete Festlegungen zur künftigen Ausgestaltung des Schienenangebots im „Verbundweiten Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main - 2. Fortschreibung 2020-2030“ (RNVP) vorgenommen."<br>Da noch Änderungen am RNVP-Entwurf möglich sind, sollte der nachfolgende Satz eine Ergänzung zum Entwurfsstand erhalten und dementsprechend lauten:<br>Sein Entwurf [Stand: November 2019] wurde als Quelle bei der Erstellung dieser Anlage herangezogen, die primär nachrichtlichen Charakter hat.   | wird unterstützt  | Ergänzung wurde vorgenommen.   |                      |
| Barrierefreiheit            | Auf Seite 85 des Entwurfs wird tabellarisch zusammengestellt, wie viele ÖPNV-Haltestellen im Wetteraukreis und seinen Gemeinden die wichtigsten Kriterien der Barrierefreiheit erfüllen (Aufstellfläche, taktile Markierungsstreifen, Bordsteinhöhe). Der Wetteraukreis wird als weit überdurchschnittlich barrierefrei beschrieben im Vergleich zum Vogelsbergkreis und zum Landkreis Gießen (17% der Haltestellen in FB, 4% in VB, 5% in GI). Darüber freuen wir uns einerseits, andererseits zeigt uns dies, wie viel noch fehlt. Daher erlauben wir uns folgende Einordnung:<br>a) Es macht einen gravierenden Unterschied, ob eine Haltestelle in einem kleinen Ort oder der zentrale Umsteigebahnhof des gesamten Kreises nicht barrierefrei ist. In der dargestellten Statistik wird dies ziemlich realitäts- bzw. nutzerfern gleich gesetzt. Der Bahnhof Friedberg ist zu den Bahnsteigen hin aber auch auf dem Vorplatz als Schnittstelle zum lokalen und regionalen Busverkehr überwiegend nicht barrierefrei.<br>b) Dabei muss bedacht werden, dass er auch nicht dadurch barrierefrei wird, falls die Bahnsteigkante, die taktile Markierungsstreifen und die Aufstellflächen jeweils für sich oder zusammen vorhanden sind. Aus Nutzersicht ist der Bahnhof erst dann wirklich barrierefrei, wenn ein Mensch mit starker körperlicher Einschränkung ohne fremde Hilfe sowie ohne Sturz- und Unfallrisiko von einem eintreffenden Bus bis in den Zug zum Ziel gelangen kann (oder umgekehrt). Wo Aufzüge fehlen, Kopfsteinpflaster aus Tagen des Kaiserreichs und punktuelle Klippen zu überwinden sind, hilft dann auch keine Aufstellfläche weiter.<br>Wir gehen nicht davon aus, dass diese Stellungnahme der Lebenshilfe Wetterau die Systematik des Nahverkehrsplans verändern kann und zu einer statistischen Neuerschätzung und Bewertung führt. Wir sind es aber allen Menschen mit Beeinträchtigung schuldig, auf diese wichtigen Umstände freundlich, aber bestimmt hinzuweisen, solange die fehlende Barrierefreiheit de facto zu einer Nicht-Nutzbarkeit weiter Teile des ÖPNV führt und damit Bürgerinnen und Bürger mit Beeinträchtigungen von der Teilhabe ausgeschlossen sind. Dies tun wir in der festen Überzeugung, dass Barrierefreiheit letztlich allen Menschen dient und den ÖPNV attraktiv und konkurrenzfähig zum Individualverkehr macht. | keine Bewertung   | Zustimmung zur Beschreibung der Situation am Bf Friedberg. Leider wird sich der barrierefreie Ausbau der Bahnsteiganlagen weiter verzögern. Damit zusammenhängend ist auch die Planung der Bushaltestellen noch nicht möglich. |                      |
| Grenzübergreifender Verkehr | Uns wurde zwar bei den Anhörungsterminen im Juni 2019 zu verstehen gegeben, dass man seitens der verantwortlichen Mitarbeiter des ZOV-Verkehr wenig Interesse an kreisübergreifenden Verkehren hat. Angesichts der sich immer weiter flexibilisierenden Mobilität und in sich verzahnter Siedlungsräume auch über Kreisgrenzen hinweg, insbesondere im urbanen Verdichtungsraum, sehen wir die grundsätzliche Notwendigkeit, kreisübergreifende Nahverkehrslinien im Lokalbusverkehr einzurichten bzw. auszubauen. Als konkrete Verkehrsachsen seien nochmal genannt:<br>a) Alsfeld-Kirtorf-Stadtallendorf<br>b) Lauterbach-Herbstein-Grebenhain-Gedern-Glauburg/Büdingen<br>c) Herbstein-Hainzell-Kleinlüder-Fulda<br>d) Kirchhain-Ebsdorfergrund-Allendorf(Lda.)-Buseck-Reiskirchen-Fernwald-Lich-Butzbach<br>e) Verschiedene Verbindungen auf der Achse Gießen-Wetzlar – Aufstockung auf 4 Linien<br>f) Wetzlar-Hüttenberg-Niederkleen-Butzbach<br>g) Braunsfels-Waldsolms-Butzbach<br>h) Usingen – Ober-Mörlen – Bad Nauheim  | Prüfung           | mehrere der vorgeschlagenen Achsen sind im RNVP-Entwurf bereits zur Prüfung enthalten.   | Weiterleitung an RMV |

| Thema           | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV      | Erläuterungen, Kommentare  | weiteres Vorgehen |
|-----------------|---|------------------------|--|-------------------|
| Gewerbegebiete  | In allen drei Landkreisen sind in den letzten Jahren zahlreiche neue Gewerbegebiete entstanden. Viele werden nur unzureichend oder quasi garnicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Dies muss sich ändern. Bislang führen die Linien vielfach klassischer Weise entweder in die Oberzentren bzw. Kreisstädte oder andererseits zu den Schulen bzw. Schulzentren. Wer in die neuen Gewerbegebiete muss, ist vielfach auf das Auto angewiesen. Wenn man die Verkehrswende möchte, dann müssen hier entsprechende Angebote geschaffen werden.  | Prüfung                | Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.   |                   |
| Linie 24        | Wir üben schärfste Kritik an der Tatsache, dass die verwerflichen und gesellschaftsfeindlichen Zustände rund um die Linie GI-24 Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar die Mitarbeiter/innen bei ZOV-Verkehr völlig unbekümmert lassen. Es gibt nicht nur von uns die Forderung nach Einbindung in ein Linienbündel. Wir haben dazu konkret die Einbindung der Linie 24 in das Linienbündel Biebertal/Heuchelheim (Linien GI-41, GI-42, GI-43, GI-44 AST) gefordert. Das fadenscheinige Argument, dass die Linie 24 durch mehrere Aufgabenträgerschaften führt, kann gerade für den Fall nicht gelten, wenn man die Linie 24 dem Linienbündel Biebertal/Heuchelheim zuordnet. Die Linie GI-42 führt im Anschluss an Biebertal-Frankenbach in den „Lahn-Dill-Kreis“ hinein. Somit ist die Linie 24 mit der Stadt Wetzlar nur eine Aufgabenträgerschaft mehr gegeben als die Anzahl der Linie GI-42. Hier wird ein ÖPNV-Sündenfall deutlichen Ausmaßes betrieben, wenn man die Linie 24 sich weiterhin alleine überlässt.  | keine Bewertung        | Federführender Aufgabenträger ist die Stadt Gießen. Auf das ZOV-Gebiet entfällt nur der drittgrößte Leistungsanteil.<br><i>Aufgrund der unsachlichen Formulierung erfolgt keine weitere Erläuterung.</i>   |                   |
| Lumdatabahn     | In dem Verweis auf das Linienbündel Lollar/Lumdata, dass die Linie 371 nicht in das lokale Linienbündel einbezogen wird, kann man so nicht nachvollziehen. Es ist doch von allgemeinem Interesse, dass die Lumdatabahn in wenigen Jahren reaktiviert wird. Dann kann die Linie 371 in der Form nicht weiterbestehen und wird um große Teile der heutigen Substanz reduziert. Daher muss hier unbedingt ein Verweis auf die Reaktivierung der Lumdatabahn nachgetragen werden.   | wird nicht unterstützt | Eine Neuordnung der Linie 371 steht erst nach der finalen Entscheidung zur Reaktivierung an.   |                   |
| Haltestellen    | Hier ist eine ganze Reihe von Haltestellen in allen drei Landkreisen gelistet, welche nur durch ein Haltestellenschild gekennzeichnet sind. Es steht fast bei jeder Haltestelle in den Unterlagen der Hinweis, dass fast kein Interesse besteht. Dies kann auch an dem jeweiligen Angebot liegen. Mag ein behindertengerechter Ausbau mit Kasseler Bord unverhältnismäßig sein, würde es eine größere Asphaltfläche mit Markierungen auch schon mal tun. Unter den nicht auszubauenden Haltestellen sollte daher eine entsprechende Kategorisierung vorgenommen werden.   | wird nicht unterstützt |  |                   |
| Verkehrsangebot | Wir sehen einen starken Bedarf der Neubewertung des ÖPNV-Angebots im urbanen Raum und daher die Bewertung insbesondere folgender Kommunen für unpassend:<br>6-1-2: Biebertal<br>6-1-6: Heuchelheim<br>Heuchelheim hat 30% ÖPNV-Reduzierung erfahren und das nur unter dem Gesichtspunkt der Eigenwirtschaftlichkeit der Linie GI-24. Die Busse sind übertoll, sowohl in den reduzierten Zeiten im Samstags- und Sonntagsverkehr als insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Biebertal hat als stadtnahe Kommune keine ÖPNV-Bedienung mehr an Sonn- und Feiertagen. Diese Situation muss in einem ersten Schritt für den 6.000 Einwohner umfassenden Kernort Rodheim-Bieber wieder eine Linienbuserschließung an allen Wochentagen erfolgen.  | keine Bewertung        | An Sonn- und Feiertagen existiert für die Gemeinden Heuchelheim und Biebertal ein ALT-Verkehr, Linie GI-44 mit 8 Fahrtenpaaren. Ein ALT ist als ein Verkehrsangebot zu werten.   |                   |
| Verkehrsangebot | Im ländlichen Raum des Vogelsbergkreises, des östlichen Landkreises Gießen und des östlichen Wetteraukreises ist die Bedienung durch Linienbusse bis auf sehr wenige Achsen auf die Andienung im Schülerverkehr beschränkt. 25 Jahre Reform im ÖPNV haben zu dieser Situation geführt. Die Alternativangebote wie AST und ALT greifen nicht in dem Umfang. Hier müssen Weiterentwicklungen greifen, z.B. die Möglichkeit des Anrufens mehrerer Fahrzeuge zum gleichen Zeitpunkt. Die Umwandlung vieler AST-Verkehre in Rufbusse ist ebenso anzustreben. Nur durch einen stärkeren ÖPNV auch im ländlichen Raum können wir der Verkehrswende und der Flucht in die urbanen Räume entgegenzutreten.   | wird nicht unterstützt | Die Angebotsform der Bedarfsverkehre soll die Vorgaben abdecken. Bei steigender Nachfrage ist eine Umwandlung in stetigen (Bus-) Verkehr zu prüfen.  |                   |
| Verkehrsangebot | Aufgabe eines Nahverkehrsplans ist es nicht nur Mindestanforderungen im Sinne der Daseinsfunktion festzulegen, sondern auch Qualitäten auf stark nachgefragten Strecken zu definieren. Dies kann man auch im RMV-RNVP erkennen, wo je nach Nachfrage (Ein- und Aussteiger) unterschiedliche Taktungen und Geschwindigkeiten der Linien genannt werden. Wir möchten insbesondere auch darauf hinweisen, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans nicht den Anforderungen von § 14, Absatz 4, Nr. 6 des Hessischen ÖPNVG entspricht. Dieses fordert explizit ein „Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind“. Ein Rahmenplan, der nur die Mindeststandards des Daseinsfunktion darstellt, im Umfeld von Gießen aber weit unterhalb der Bedienqualitäten bleibt, die dort heute schon nachfrageorientiert geboten werden, entspricht unserer Ansicht nicht den Anforderungen des Gesetzes.  | wird nicht unterstützt | Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Detailplanungen sind hierbei nicht aufgezeigt. U.a. soll die Mängelanalyse Handlungsbedarf aufzeigen   |                   |
| Verkehrsangebot | In Deutschland gibt es derzeit einen allgemeinen Trend, auf nachfragestarken Buslinien ein qualitativ hohes Busangebot in dichtem Takt anzubieten. Dies führt zu deutlichen Fahrgastzahlen und zum Teil sogar zur Reduktion des Zuschussbedarfs. Wir verweisen hier u.a. auf das dünn besiedelte Brandenburg, welches mit seinen Plus-Bus-Linien deutliche Fahrgaststeigerungen erreicht hat:<br><a href="https://mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.436850.de">https://mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.436850.de</a> , <a href="http://www.zughalt.de/2020/02/hundert-plusbus-linien-im-jahr-2020/">http://www.zughalt.de/2020/02/hundert-plusbus-linien-im-jahr-2020/</a><br>Der Nahverkehrsplan sollte klare Vorgaben für erhöhte Qualitätsstandards insbesondere rund um die Stadt Gießen machen.  | keine Bewertung        |  |                   |
| Finanzierung    | Die Behauptung, dass die Nahverkehrsplanung „stets im Spannungsfeld zwischen dem Wohl der Fahrgäste auf der einen Seite sowie der Verpflichtung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit mit öffentlichen Geldern auf der anderen Seite“ stehe, weisen wir zurück. So mag man als Lokale Nahverkehrsorganisation denken. Der Nahverkehrsplan ist aber ein politisches Dokument, und müsste in erster Linie das Ziel verfolgen, dass das volkswirtschaftliche Optimum erreicht wird. Alleine im Gebiet des ZOV entstehen jährlich externe gesellschaftliche Kosten von 1,211 Milliarden Euro durch Verkehrsunfälle, Vor- und Nachgelagerte Prozesse, Klimafolgeschäden, Zerstörung von Natur- und Landschaft, Luftschadstoffe und Lärm. Da die externen Kosten im Busverkehr weniger als ein Drittel der Kosten des MIV ausmachen, ist es gesamtgesellschaftlich hoch sinnvoll, massive Defizite im ÖPNV zu erwirtschaften, weil die Defizite dazu führen, dass immense externe Kosten im MIV eingespart werden. Es ist uns unverständlich, dass derart unwissende Aussagen in einem Nahverkehrsplan vertreten werden. Ziel müsste vielmehr sein, dass ZOV der Politik deutlich macht, dass es für sie sinnvoll ist, wenn der ZOV stark subventioniert wird, weil dann die Kommunen und ihre Bürger an anderer Stelle große Summen sparen können. Zur Berechnung der externen Kosten des Verkehrs verweisen wir auf die jüngste Studie der Allianz pro Schiene und bitten darum, dass der Aspekt der externen Kosten in den Nahverkehrsplan aufgenommen wird und die externen Kosten für das ZOV-Gebiet dargestellt werden: <a href="https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/">https://www.allianz-pro-schiene.de/glossar/externe-kosten/</a> Die Formulierung ist auch rechtswidrig, denn § 14, Absatz 3 des Hess. ÖPNVG sieht vor, dass die Nahverkehrspläne auch den Anforderungen [...] des Städtebaus und des Umweltschutzes entsprechen müssen. Insofern hat das Spannungsfeld deutlich mehr Pole. | wird nicht unterstützt | Die Fortschreibung des NVP orientiert sich an den kommunalpolitischen Rahmenbedingungen der Region. Dies betrifft auch die Finanzierung. Eine pazellierte Betrachtung externer Kosten im Kontext zu den - hier zu betrachtenden - lokalen ÖPNV-Angeboten erscheint nicht zielführend und aussagekräftig. |                   |
| Beteiligung     | Wir begrüßen, dass eine umfangreiche Bürgerbeteiligung vorgenommen wurde. Leider sind die Vorschläge und deren Bewertung nicht dokumentiert. Wir bedauern dies, weil dies in der abschließenden Anhörungsrunde uns die Möglichkeit gegeben hätte, unsere Positionen zu überdenken und neue Ideen aufzunehmen. Nur wenn Bewertungen vorliegen, können wir erkennen, warum auch unsere Vorschläge nicht aufgenommen wurden oder ob wir missverstanden wurden, so dass wir unsere Anregung hätten präzisieren können.  | keine Bewertung        | Dokumentation vorhanden; Kritik und Anregungen wurden aufgenommen, aber nicht bewertet.  |                   |

| Thema        | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen |
|--------------|---|--------------------------|---|------------------|
| Beteiligung  | Die Behauptung, dass die Anhörungsberechtigten im „Zuge der ersten Anhörungsrunde [...] über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Mängelanalyse“ unterrichtet wurden, stimmt nicht. Die komplette Bestandsaufnahme und Mängelanalyse lag erst zur dritten Anhörungsrunde vor. So lag selbst am Ende der 2. Runde noch keine Analyse der Erschließungslücken vor und keine Prüfung, ob der Vorgängerplan umgesetzt wurde.   | keine Bewertung          |   |                  |
| Finanzierung | Im Entwurf fehlt „ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.“ Dieses Konzept ist nach HÖPNVG Pflicht für Nahverkehrspläne.  | wird nicht unterstützt   | Die Finanzierung der im NVP beschriebenen zusätzlichen Leistungen erfolgt nach Belegenheit zu Lasten der Ausschüttung der Gesellschafter des ZOV. Die zu erwartende Kosten- und Erlösentwicklung wird in Kapitel 8.3 beschrieben. Wie in den Vorgängerplänen wurde frühzeitig eine Abfrage unter den Straßenbaulastträgern (außer Hessen Mobil) bzgl. der geplanten Investitionen im Bereich des Haltestellenausbaus durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind als Anlage 8 dem Nahverkehrsplan beigelegt. |                  |
| Fahrplan     | Es fehlen Darstellungen, wie ein integrierter Taktfahrplan im Verbundgebiet insbesondere im Busverkehr umgesetzt werden soll.   | wird nicht unterstützt   | Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan. Detailplanungen sind hierbei nicht aufgezeigt.  |                  |
| Text         | Es fehlen einleitende Sätze zum Sinn dieses Kapitel   | keine Bewertung          |   |                  |
| Bevölkerung  | Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bevölkerungsentwicklung nur für die Jahre 2017 zu 2018 betrachtet wird. In diesem kurzen Zeitraum können auch zufällige Schwankungen dominieren (z.B. weil Kommune X im Jahr 2018 ausnahmsweise kein neues Baugebiet erschlossen hat). Sinnvoll wäre, die Bevölkerungsentwicklung seit Beschluss des letzten NVP zu betrachten.   | keine Bewertung          |   |                  |
| Bevölkerung  | In den Unterkapiteln 2.4.4.1 bis 2.4.4.4 werden ohne Angabe von Gründen unterschiedliche Zeiten betrachtet. Für zwei Landkreise wird ein Zeitraum im Text von 12 Jahren beschrieben, für einen Landkreis ein Zeitraum von 10 Jahren. Die Tabellen belegen nicht die Textaussagen, sondern greifen ein zufälliges Jahr heraus, ohne dass daraus irgendwelche Schlüsse gezogen werden (können). Es sollte einheitlich die Entwicklung seit dem letzten NVP in Text und Tabelle beschrieben werden. Dies hat auch den Vorteil, dass nicht die Einwohner sprünge des Zensus von 2011 in den Zeitraum fallen, wo es deutliche Einwohnergewinne oder -verluste gab, die aber nur an zuvor ungenauen Daten lagen und kein verändertes Verkehrsgeschehen bewirkt haben. | keine Bewertung          |   |                  |
| Text         | Die Tabelle ist keine sinnvolle Darstellungsweise. In allen drei Kreisen wird sich die Einwohnerentwicklung der einzelnen Kommunen nicht ansatzweise wie der Durchschnitt aller Kommunen des Landkreises entwickeln. Es sollte daher eine kommunenspezifische Darstellung verwendet werden, weil nur diese zeigt, wo wirklich die Verkehrsnachfrage zunehmen oder abnehmen wird. So würden sich dann auch Textaussagen mit Werten aus der Tabelle belegen lassen.   | keine Bewertung          |   |                  |
| Text         | Die Abbildung 2-2 hat für den Nahverkehrsplan, der sich im Kern mit Buslinien beschäftigen muss (nur dafür ist ZOV zuständig) wenig Relevanz. Eine Darstellung der Pendler zwischen den Kommunen ist viel relevanter und sollte daher für den Kreis Gießen, aber auch die anderen Kreise aufgeführt werden.   | wird nicht unterstützt   | Kapitel 2.2.5 gibt sowohl eine Übersicht über die Pendlerverflechtungen der drei Landkreise des ZOV-Gebietes mit den Nachbarlandkreisen als auch über die Zahl der Ein- und Auspendler in den einzelnen Kommunen. Eine noch ausführlichere Analyse der Pendlerrelationen ist im Nahverkehrsplan, dem die Funktion eines Rahmenplans zukommt, nicht vorgesehen.  |                  |
| Text         | Es fehlt eine Betrachtung der Studierendenzahlen und insbesondere die Betrachtung der Pendlerorte. Die Uni Gießen hat hierzu zumindest gewisse Daten zur Verfügung gestellt, die völlig ungenutzt bleiben. Dabei hat die Stadt Gießen mehr ÖPNV-nutzende Studierende als ÖPNV-Nutzende Beschäftigte. Wir bitten darum, dass hier nicht nach Schema F eine Bestandsaufnahme gemacht wird, sondern dass sich auch mit den lokalen Gegebenheiten auseinandergesetzt wird. Auch die Studierenden, die nach Frankfurt und nach Friedberg pendeln sind eine relevante Größe, die im Nahverkehrsplan in der Bestandsaufnahme untersucht werden muss.   | keine Bewertung          | Es fand eine Betrachtung der Pendlerströme, Berufstätigen (Sozialversicherungspflichtige) und Schülerzahlen statt.  |                  |
| Text         | Es fehlt weiterhin eine Darstellung der Fahrleistung pro Einwohner. Wir fordern, dass diese im Plan ausgewiesen wird. Ohne diese Darstellung wird die Politik des Landkreises Gießen niemals begreifen, dass das ÖPNV-Angebot im Landkreis deutlich schlechter ist als in den übrigen Landkreisen. Die Abbildung ist zentral, um deutlich zu machen, dass höhere Bezuschussung durch den Landkreis Gießen nötig ist (weil im Landkreis Gießen ein Großteil der Kommunen nicht zum OVAG-Gebiet gehören und somit im Landkreis Gießen kaum Gewinne durch das Stromgeschäft anfallen).   | keine Bewertung          |   |                  |
| Text         | Die Aussage „Auch im Freizeitverkehr wächst die Nachfrage nach Schienenverbindungen zu attraktiven Zielen.“ Sollte mit konkreten Zahlen belegt werden.  | wird nicht unterstützt   | Die betreffende Aussage braucht unseres Erachtens nicht mit einer Quelle untermauert zu werden. Der Freizeitverkehr hat allgemein den höchsten Anteil an den Fahrtzwecken. Belegt werden kann die wachsende Nachfrage in diesem Bereich auch durch die Ausweitungen des Wochenendangebotes sowie der Spätverkehre.  |                  |
| Text         | Grund für die Dominanz der Versorgung des Vogelsbergmassivs mit straßengebundenen Verkehrsmitteln ist sicher nicht die Topographie, sondern die Stilllegung von Bahnlinien in den vergangenen Jahrzehnten. Die Textpassage sollte korrigiert werden.  | wird nicht unterstützt   |   |                  |
| Text         | Die Zwischenüberschriften „Linien auf elektrifizierten Hauptstrecken“, „Linien auf Regionalbahnstrecken“ und „SBahn-Linie“ sind nicht sinnvoll gewählt. Die S-Bahn-Linie fährt auf einer elektrifizierten Hauptstrecke. Die Strecke Friedberg-Hanau ist auch eine Regionalbahnstrecke. In der Übersicht geht unter, dass auch die Lahntalbahn, die Vogelsbergbahn und die Lahn-Kinzig-Bahn Hauptstrecken sind, die leider nur noch nicht elektrifiziert sind. Dieses Defizit wird durch die Darstellung versteckt. Eine andere Darstellung ist nötig.   | keine Bewertung          | Die Ausführungen zum SPNV-Teil sind rein nachrichtlicher Natur. Die vorgenommene Gliederung orientiert sich grob an den Teilnetzen der SPNV-Leistungen sowie den EIU-Netzen.  |                  |
| Text         | Es fehlt ein Verweis darauf, dass es eine umfangreiche Bestandsaufnahme im Anhang 1 vorhanden ist.  | wird unterstützt         | Ein entsprechender Verweis wurde ergänzt.   |                  |
| Text         | Die Aussage „An vielen Haltestellen befinden sich Wartehallen.“ Wird nicht durch Zahlen belegt. Statt subjektiver Begriffe wie „viel“ sollte die Aussage mit konkreten Zahlen belegt werden. Nach unserer Wahrnehmung schwankt der Ausstattungsgrad mit Wartehallen sehr deutlich zwischen den  | wird nicht unterstützt   | Eine allgemeine Aufstellung erfolgt im Kapitel 3.4 Haltestellenausstattung.   |                  |
| Haltestellen | Die Ausstattung von Bushaltestellen mit Busbuchten entspricht nicht mehr dem Stand der Technik, wenn der Bus an der Haltestelle nur kurz hält. Sinnvoller als Busbuchten sind gerade innerorts Kapphaltestellen, so dass der Bus einen Stau hinter sich produzieren kann und danach bis zur nächsten Haltestelle keine KFZ mehr vor sich hat. Abgesehen davon ist Barrierefreiheit (spaltfreies Anfahren) an Busbuchten oft kaum möglich.   | keine Bewertung          | Die Vorgaben über den Ausbau von Haltestellen erfolgt über die Fachbehörden wie Hessen Mobil.   |                  |
| Text         | Eine Bestandsaufnahme fehlt. Es werden nur pauschale Aussagen getroffen, statt mit konkreten Werten mindestens nach Kommunen aufgelöst darzustellen, wie der Ausstattungsgrad ist. Gerne kann diese Analyse auch in einem Anhang aufgeführt werden, so wie dies bei den Bahnhofpunkten  | wird bedingt unterstützt | Eine detaillierte Aufstellung für das gesamte ZOV-Verbandsgebiet ist im Zuge des Nahverkehrsplans nicht darstellbar.  |                  |

| Thema                | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|----------------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| Text                 | Diverse Haltestellen, die nur im Schülerverkehr angefahren werden, werden in der Erreichbarkeitsanalyse (Karten) als reguläre Haltestellen dargestellt, obwohl es im Text richtigerweise heißt, dass diese bei Überprüfung der Erreichbarkeit nicht berücksichtigt werden sollten. Wir bitten um Korrektur und um Lösungsvorschläge für die so gefundenen Erschließungslücken.  | wird bedingt unterstützt | Die Erreichbarkeitsanalyse soll darstellen, inwieweit die Gebiete der Kommunen des ZOV-Gebietes durch das bestehende Haltestellennetz grundsätzlich räumlich erschlossen werden.   |                      |
| Text                 | Die Untersuchung der Erschließungslücken sollte getrennt nach Mo-Fr, Sa und So getrennt erfolgen, um Erschließungslücken am Samstag und Sonntag zu erkenne. Da sich dies durch automatisierte Abfragen leicht realisieren lässt, gibt es keinen Grund, dies aufzunehmen, wenn der Prüfalgorithmus einmal programmiert ist. Ggf. kann dabei dann gleich auch die Anzahl der Abfahrten pro Haltestelle mit dargestellt werden.  | wird nicht unterstützt   | Die Mängelanalyse (Kapitel 3) mit dem Anhang 5.3 stellt den genannten Sachverhalt dar und zeigt Defizite pro VT auf.   |                      |
| Text                 | Für die gelb markierten Verbindungen bei der Untersuchung der Spätverbindungen fehlen Maßnahmenempfehlungen, wie die Defizite behoben werden sollen.  | Prüfung                  |  |                      |
| Text                 | Wenn es darum geht, neue Kunden für den ÖPNV zu gewinnen, dann geschieht die Gewinnung auch über Gelegenheits- und Freizeitverkehr. Es fehlen Preisvergleiche für Personen, die ein Auto bereits angeschafft haben und die nur gelegentlich für einzelne Fahrten den ÖPNV nutzen.   | keine Bewertung          | Die Kostenvergleich soll den Nutzen des täglichen Bedarfes aufzeigen.  |                      |
| Text                 | Die Aussage, dass im LK Gießen keine der vorgeschlagenen Bushaltestelle neu geschaffen wurde, stimmt nicht. Die Gemeinde Buseck hat in Burkhardtsfelden die Haltestelle Taubenäcker Ende 2018 in Betrieb genommen. Dies sollte aufgenommen werden.  | keine Bewertung          | Die Tabelle wurde entsprechend ergänzt.  |                      |
| Text                 | Dass kaum neue Bushaltestellen geschaffen wurden passt in das Bild, dass auch kaum Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut wurden. Der Nahverkehrsplan sollte organisatorische Empfehlungen geben, wie es besser gelingt, dass ZOV oder die Landkreise die Kommunen regelmäßig daran erinnern und diese auch unterstützen, damit die Kommunen die Maßnahmen auch umsetzen, die beim Haltestellen(aus)bau auch nötig sind.  | Wird unterstützt         | Die Entscheidung über eine Einrichtung und die Notwendigkeit von Haltestellen trifft der zuständige Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den Anhörungsberechtigten (u.a. RVD, ZOV).  |                      |
| Text                 | Die Kommunen Heuchelheim, Linden und Lollar gehören dem Verdichtungsraum an. Entsprechend sind diese in Kategorie 1 aufzunehmen.  | wird nicht unterstützt   |  |                      |
| Grundangebot         | Wir begrüßen die grundsätzliche Ausweitung des Grundangebots um je 2 Fahrtenpaare (bzw. 5 Fahrtenpaare in Kategorie 2 an Samstagen) und damit im Wesentlichen wieder auf das Niveau des Nahverkehrsplans 2008. Dies reicht aber nicht ansatzweise aus, um die erforderliche Verkehrswende einzuleiten und die Klimaschutzziele Deutschlands bzw. Hessens zu erreichen.  | keine Bewertung          | Die Fortschreibung es NVP orientiert sich an den kommunalpolitischen Rahmenbedingungen der Region. Dies betrifft auch den zu finanzierenden Umfang des Grundangebotes.   |                      |
| Grundangebot         | Die Mindeststandards liegen weit unter dem heute rund um Gießen gefahrenen Angebot. Sie sollten deutlich höher angesetzt werden, um zu verhindern, dass Busunternehmen eigenwirtschaftliche Angebote abgeben und dann die Standards absetzen, so wie dies rund um Gießen in den letzten Jahren wiederholt erfolgt ist (vgl. Wetzlar-Lahnau-Heuchelheim-Gießen, Gießen-Lumdatal).  | wird nicht unterstützt   | Mindestvorgaben sind in den politischen Gremien abgestimmt.  |                      |
| Expressbus           | Es fehlen im Raum Gießen Ideen für Expressbusse. Es verwundert doch sehr, dass diese im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht enthalten sind, obwohl der RMV diese finanzieren würde und der ZOV damit sogar eine finanzielle Entlastung erhalten würde. Ebenso verwundert es, dass Herr Muth-Born konkrete Ideen für Expressbusse (z.B. Hinterland/Gleiberger Land-Gießen und Laubach-Gießen) genannt hat, diese aber nicht einmal als Prüfauftrag im Nahverkehrsplan enthalten sind.   | wird bedingt unterstützt | Gießen ist auf den wesentlichen Achsen auf der Schiene erreichbar. So auch zwischen Lich und Gießen. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Buslinien im Gießener Land steht noch aus. Dabei können auch weitere Expressbuslinien Betrachtungsgegenstand werden. | Weiterleitung an RMV |
| Mindeststandards Bus | Die genannten Mindeststandards für Busse sind viel zu gering. Es hilft wenig, dass Herr Muth-Born immer wieder betont, dass er in der Realität deutlich höhere Standards mit den Busbetreibern vereinbart. Diese Standards sollten im Nahverkehrsplan auch aufgeführt werden, um sie demokratisch zu legitimieren, sie transparent zu machen und um sie rechtlich auch zu verankern, damit beim Eigenwirtschaftlichen Verkehr diese Standards nicht unterboten werden können. Es kann gerne auch in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, dass die Standards in der Laufzeit auch angepasst/verändert werden können, wenn sich der Stand der Technik weiterentwickelt                           | wird nicht unterstützt   | Änderungen nach der Ausschreibung bei laufenden Verträgen sind nicht möglich.  |                      |
| Fahrplan             | Liniennetzplan und Tarifinformationen sollten für alle Haltestellen der Kategorie D verbindlich gemacht werden. Es sind Vereinbarungen zu treffen, wie diese Informationen aktuell gehalten werden. Dass über Jahre der Liniennetzplan von 2009 in den Vitrinen hing und die gefundenen „Lösung“ nun ist, dass im Landkreis Gießen gar keine Aushänge in den Vitrinen mehr hängen, weil die Kommunen es nicht hinbekommen, die Vitrinen zu pflegen ist völlig inakzeptabel. Es sind geeignete Strukturen zu schaffen, wie die Aushänge aktuell gehalten werden. Vorbildlich ist hier z.B. der NVV.  | Wird unterstützt         | Für Aushänge und Veröffentlichung in den Haltestellenhäuschen/Vitrinen sind die jeweiligen Eigentümer (meisten die Kommunen) verantwortlich.   |                      |
| Fahrplan             | Es ist inakzeptabel, dass an einigen Haltestellen diverse, völlig unterschiedlich gestaltete Aushangfahrpläne nebeneinander hängen (z.B. wenn Linien verschiedener Aufgabenträger an einer Haltestelle abfahren). Hier sollte zentral koordiniert werden und einheitliche Standards eingeführt werden, die mit den Nahbar- Aufgabenträgern abgestimmt werden. Am Ende macht es auch weniger Arbeit, wenn nur einmal ein Fahrplan eingehängt wird, statt dies von bis zu vier Aufgabenträgern an der jeweiligen Haltestelle nacheinander durchführen zu lassen.  | wird bedingt unterstützt | Aufgrund der beschriebenen Gegebenheiten (bis zu vier Aufgabenträger) ist eine Abstimmung nicht immer zeitnah möglich. Eine Verbesserung wird jedoch angestrebt.   |                      |
| Text                 | Es fehlt eine Nennung der Haltestellen, an denen eine Dynamische Fahrgastinformation geplant ist (Haltestellenkategorie A-C).   | Prüfung                  |  |                      |
| Verkehrsangebot      | In Kapitel 3.5.1 werden Bedienstandards mitgeteilt, die der RMV plant, aber zum Glück so noch nicht beschlossen hat. Die Standards wären eine deutliche Verschlechterung auf den Regionalbahnstrecken, wo inzwischen fast überall ein Halbstundetak in der HVZ gilt. Unabhängig davon gehört die Nennung von Bedienstandards nicht zur Bestandsaufnahme. Eine wirkliche Bestandsaufnahme wäre ein Abgleich zwischen den vorgesehenen Standards und den wirklich fahrenden Zügen. Dies sollte aufgenommen werden.  | wird nicht unterstützt   | Die dargestellten Bedienstandards ermöglichen bedarfsgerechte Verdichtungen, so wie im Status quo bereits in großen Teilen gegeben. Die anstehenden Vergaben sehen durchweg weitere Verbesserungen vor.  |                      |
| Verkehrsangebot      | Es fehlt die Darstellung von Tabelle 4 des RMV-RNVP. Diese sollte aufgenommen werden. Aus dieser ergibt sich, dass es eigentlich auf den Strecken Gießen-Alsfeld-Fulda und Gießen-Nidda-Gelnhausen eines Regionalexpresses bedarf, weil zwischen Bahnhöfen mit mehr als 5.000 Ein-, Aus- und Umsteigern ein Expressangebot vorliegen muss. Ebenso müsste an folgenden Haltestellen mit mehr als 1.000 Ein-, Aus- und Umsteigern 1,5 bis 2 Halte pro Stunde und Richtung vorliegen: Grünberg, Alsfeld, Lich, Hungen, Nidda, Büdingen, Großen-Linden, Langgöns, Lollar. Dies ist nicht der Fall und sollte in der Bestandsanalyse erkennbar sein und dann in der Mängelanalyse klar benannt werden. | wird nicht unterstützt   | Die derzeitige Infrastruktur ist nicht darauf ausgelegt, verschiedene SPNV-Produkte anzubieten. Dies ist in der Regel nur möglich, wenn zwei Gleise vorhanden sind. RE-Konzepte führen zu einer Verschlechterung des Grundangebotes der kleineren Orte.                      |                      |
| Text                 | Es fehlt die Auflistung, dass der RMV einen RE 44 zwischen Gießen und Alsfeld laut RNVP plant.  | wird unterstützt         | RE44 wird als perspektivisches Projekt unter Punkt 4.1.3 aufgenommen.  |                      |
| Verkehrsangebot      | Wenn RB 37 nur stündlich nach FFM fährt, könnte sich die Option ergeben, dass dann die um 30 Minuten versetzt fahrenden Züge zwischen Gießen und Friedberg weiter nach Hanau fahren. Genau dies sieht der Entwurf für den Deutschlandtakt derzeit auch vor und genau dies ist auch nötig, um das Ziel des RMV zu erreichen, den Frankfurter Hauptbahnhof zu entlasten und Verkehr auf Tangenten zu verlagern, weil der Frankfurter Hauptbahnhof längst am Kapazitätslimit ist.  | keine Bewertung          |  |                      |
| Anschlussicherheit   | Es fehlen Aussagen, wo ITF-Netzknotten liegen werden und wie die Fahrplanlagen sein werden und welche Halte durch welche Bahnen angefahren werden und wie oft pro Stunde die Linien fahren. Dies sollte durch eine Liniennetzkarte dargestellt werden.  | keine Bewertung          | Der SPNV-Teil ist rein nachrichtlich und übersteigt den üblichen Umfang eines lokalen NVP.   |                      |

| Thema              | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen |
|--------------------|--|--------------------------|--|------------------|
| Anschlussicherheit | Gießen ist bisher kein ITF-Knoten. Da die Fahrzeit zwischen Gießen und Friedberg mehr als 12 Minuten beträgt, können auch nicht beide Bahnhöfe ITF-Knoten werden. Wenn Hungen ITF-Knoten wird, dann kann Nidda kein ITF-Knoten mehr sein. Offensichtlich wird nicht verstanden, was der Unterschied zwischen einem Knoten (mehrere Linien treffen sich) und einem ITF-Knoten (alle Linien treffen sich zur gleichen Zeit) ist.   | keine Bewertung          | Es bestehen, teilweise nur angenähert 15/45er- oder 00/30er-Knoten. Bei vorliegenden infrastrukturellen Restriktionen ist auf längere Sicht kein Optimum erreichbar. Veränderungen von Taktlagen können auch Verlagerungen von Taktknoten zu Folge haben (bspw. von Nidda nach Hungen).  |                  |
| Infrastruktur      | Es fehlen Aussagen, welche Infrastruktur-Ausbauten auf den Nebenstrecken nötig sind, um das ITF-Knoten-System zu optimieren.   | keine Bewertung          | Die Zuständigkeit für den SPNV obliegt dem RMV. Der SPNV-Teil hat nachrichtlichen Charakter.   |                  |
| Text               | Es fehlen konkrete Darstellungen, wo die Lahn-Kinzig-Bahn beschleunigt werden soll und in wie fern so neue Haltepunkte möglich werden könnten. Ein Zeithorizont sollte genannt werden.   | keine Bewertung          | Die Zuständigkeit für den SPNV obliegt dem RMV. Der SPNV-Teil hat nachrichtlichen Charakter.   |                  |
| Text               | Die Festlegung der Haltestellen ohne Ausbau-Priorität halten wir für sinnvoll. Wir bedanken uns, dass unsere Anregung, dass es auch außerorts-Haltestellen mit Ausbau-Priorität gibt, übernommen wurde.  | keine Bewertung          |  |                  |
| Text               | Hier und in weiteren Ausführungen wird mehrfach auf die Charakteristik des NVP als „Rahmenplan“ verwiesen. Wir weisen darauf hin, dass in § 14 (4) Nr. 6 Hessisches ÖPNVG ein „Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind“ gefordert wird (vgl. auch S. 11 des Entwurfs). Dieses Verkehrsentwicklungsprogramm geht unseres Erachtens über die Festlegung von Angebotsstandards hinaus und beinhaltet auch konkrete Planungen für die Entwicklung des ÖPNV in den nächsten Jahren. Entsprechende Planungen und Maßnahmen sind im vorliegenden Entwurf leider nicht enthalten. Der vielfache Verweis auf weitere Prüfungen und Planungen ist dementsprechend nicht ausreichend. Zudem sind im Entwurf auch keinerlei konkrete Planungen enthalten, die in den letzten Jahren auf Basis des vorherigen NVP entwickelt aber noch nicht umgesetzt wurden.  | keine Bewertung          | Die Maßnahmen aus dem Vorgängerplan wurden unter 3.6 bilanziert.   |                  |
| Text               | Im genannten Spannungsfeld zwischen Wohl der Fahrgäste auf der einen Seite sowie der Verpflichtung zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit auf der anderen Seite fehlt aus unserer Sicht das politische Ziel der Daseinsvorsorge und des Umweltschutzes.  | Wird unterstützt         | Die Begriffe "Daseinsvorsorge" und "Umweltschutz" wurden an dieser Stelle ergänzt.   |                  |
| Lenkungskreis      | Dem Lenkungskreis gehören keine Vertreter der Landkreise an. Dies halten wir für sehr fragwürdig und zeigt die geringe Bedeutung, die der Verwaltung und den politischen Gremien der Landkreise im Verfahren zugemessen wird. Unter der 1.3.1 wird nur eine Sitzung vom 15.5.2018 erwähnt. Gab es weitere Sitzungen und mit welchem Inhalt?  | keine Bewertung          | Die ZOV-Verbandsversammlung beschließt den Nahverkehrsplan. Dieses Gremium setzt sich aus den Vertretern der Landkreise zusammen. Der sich aus Mitgliedern der Verbandsversammlung zusammensetzende ZOV-Verkehrsausschuss wurde bereits mehrfach zum Stand des NVP informiert und hat über wichtige Themenbereiche beraten. Er wird eine Beschlussempfehlung an die Verbandsversammlung aussprechen. Im Lenkungskreis hat der Vorsitzende des Verkehrsausschusses teilgenommen.                                |                  |
| Beteiligung        | Die Bewertung der 380 Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern ist leider nicht Bestandteil des Entwurfs. Welche Eingaben in den Fortschreibungsprozess eingeflossen sind, ist dadurch leider nicht erkennbar. Weiterhin ist unklar, ob diese Bewertungen Teil der bislang nicht zur Verfügung gestellten Anhänge 1 oder 2 sein werden. Wir bitten jedenfalls um entsprechende Aufnahme.   | wird bedingt unterstützt | Dokumentation der Bürgereingaben ist vorhanden; Kritik und Anregungen wurden aufgenommen, aber nicht bewertet. Die Anhörungsrunden 1 und 2 werden Teil des Anhangs des NVP.  |                  |
| Beteiligung        | Gemäß § 8 Abs. 3 und § 14 PBefG gehören zu den Beteiligten auch die „Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände“. Wir bitten Sie, dies in der Auflistung zu ergänzen. Unklar ist, ob die entsprechenden Verbände im erforderlichen Umfang alle beteiligt wurden. Wir weisen darauf hin, dass hier ein Verfahrensfehler vorliegen könnte.   | wird bedingt unterstützt | Die Auflistung wurde entsprechend ergänzt. Eine Beteiligung der betreffenden Verbände ist im Rahmen des formellen Anhörungsverfahrens erfolgt.   |                  |
| Text               | Laut hier aufgeführtem Hess. ÖPNVG sollen Nahverkehrspläne mindestens enthalten:<br>6. ein Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind<br>Hierzu haben wir uns schon oben unter 1.1 geäußert<br>8. ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.<br>Diese Punkte werden im vorliegenden Entwurf nicht oder allenfalls rudimentär behandelt. Wir bitten darum, diese wichtigen Punkte in der notwendigen Detailtiefe im Nahverkehrsplan abzubilden. Gerade die Finanzierungsfragen sind für die politischen Gremien wichtige Entscheidungsgrundlagen und dürfen in einem Nahverkehrsplan nicht fehlen.   | wird nicht unterstützt   | Die Finanzierung der im NVP beschriebenen zusätzlichen Leistungen erfolgt nach Belegenheit zu Lasten der Ausschüttung der Gesellschafter des ZOV. Die zu erwartende Kosten- und Erlösentwicklung wird in Kapitel 8.3 beschrieben. Wie in den Vorgängerplänen wurde frühzeitig eine Abfrage unter den Straßenbausträgern (außer Hessen Mobil) bzgl. der geplanten Investitionen im Bereich des Haltestellenausbaus durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind als Anlage 8 dem Nahverkehrsplan beigelegt. |                  |
| Text               | Unter G5-4 wird der Regionalplan Südhessen wie folgt zitiert: „Der vom Rhein-Main-Verkehrsverbund [...] organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll durch die Ausweitung und Verdichtung integraler Taktfahrpläne im Schienennah- und Busverkehr zunehmend attraktiver werden. Hierfür notwendige Bau- und betriebliche Maßnahmen haben Vorrang vor Investitionen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV).“<br>Der Regionalplan Mittelhessen wird unter 7.1.2-8 wie folgt zitiert:<br>„Der ÖPNV soll nach dem Prinzip des integralen Taktfahrplans gestaltet werden (Hessen-Takt). Taktfolge und Betriebszeiten sollen sich an strukturräumlichen Gegebenheiten und der zu erwartenden Nachfrage orientieren. Ein stündlicher Grundtakt soll angestrebt werden.“<br>Das verkehrs- und regionalpolitische Ziel eines integralen Taktfahrplans (ITF) wird im vorliegenden Entwurf leider nur rudimentär und im Wesentlichen im Bereich der Schiene behandelt. Ein ITF nach Schweizer Vorbild ist wichtig für einen verlässlichen und schnellen ÖPNV. Der Deutschland-Takt des Bundes gibt einen deutschlandweiten ITF vor. Dies sollte von RMV und den Lokalen Aufgabenträgern auf einen Hessen- und einen Landkreis-Takt herunter gebrochen werden. Hierzu sollte diese Nahverkehrsplan Ziele, Vorgaben und Entwicklungen aufgezeigt werden. Dies sollte noch eingearbeitet werden. | Prüfung                  | Vertaktete Verkehre werden bei der Fahrplankonstruktion grundsätzlich angestrebt, unterliegen aber gerade auch im lokalen Busverkehr zu bestimmten Tageszeiten Restriktionen, die aus den berechtigten Anliegen des Schülerverkehrs resultieren.   |                  |
| Text               | Der Regionalplan Mittelhessen wird wie folgt zitiert:<br>„7.1.2-1 Der ÖPNV auf Straße und Schiene soll als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge die Mobilität zwischen Wohnstandorten und Arbeits-, Bildungs-, Versorgungs- sowie Freizeit- und Erholungsstätten ökologisch verträglich sicherstellen.“ sowie<br>„7.1.2-7 Den spezifischen, zeitlich wechselnden Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Personengruppen soll Rechnung getragen werden. Dazu gehören auch innovative, flexible Bedienungsformen des ÖPNV, die auch die Vernetzung nicht zentraler Ortsteile untereinander und die Anforderungen des Freizeit- und Einkaufsverkehrs berücksichtigen.“<br>Der Regionalplan gibt hier explizit Vorgaben, die auch Versorgungs- und Freizeitverkehr betreffen. Der vorliegende Entwurf des NVP konzentriert sich aber weiterhin auf klassische Pendler- und Schülerströme. Die dispersen Strukturen im MIV-lastigen Versorgungs- und Freizeitverkehr werden durch den ÖPNV nicht abgebildet. Dies ist im Rahmen des NVP zu untersuchen, Lösungen sollten entwickelt werden.   | keine Bewertung          |  |                  |

| Thema                 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen |
|-----------------------|--|--------------------------|---|------------------|
| Text                  | Im letzten Absatz sollte noch der Entwurf des Verbundweiten Nahverkehrsplans (s. Auflistung unter 2.1.3) als Grundlage ergänzt werden.   | wird nicht unterstützt   |   |                  |
| Bevölkerung           | Tabelle 2-10: Der Vergleich der Jahre 2017 zu 2018 ist sehr punktuell und statistisch wenig aussagekräftig. Besser wäre ein Vergleich über einen längeren Zeitraum, um valide Daten zur Bevölkerungsentwicklung ableiten zu können.  | wird unterstützt         | Die Tabelle wurde geändert und enthält nun eine Gegenüberstellung der Bevölkerungszahlen von 2008 und 2018.   |                  |
| Text                  | Außer in Gießen liegt die Zahl der Beschäftigten in Heuchelheim und in Lollar (!) über der Zahl der Beschäftigten am Wohnort. Wir bitten, dies zu korrigieren.   | wird bedingt unterstützt | Auch in Heuchelheim liegt die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort deutlich über der Zahl der Beschäftigten am Wohnort. Der Text wurde entsprechend ergänzt.  |                  |
| Schülerzahlen         | Abbildung 2-7 sowie die Sätze „In allen drei Landkreisen ist in den nächsten Jahren nicht mit einer deutlichen Veränderung der Schülerzahlen zu rechnen.“ Und „Die in den gültigen Schulentwicklungsplänen (vgl. Kapitel 2.1.4) veröffentlichten Prognosen beziehen sich auf diese statistischen Daten. Neuere Daten auf Landkreisbasis liegen nicht vor.“ zeigen, dass von stagnierenden Schülerzahlen ausgegangen wird. Leider wurde für die Prognose nicht der aktuelle, im Sommer 2019 verabschiedete Schulentwicklungsplan des Landkreises Gießen verwendet. Dieser geht von deutlich steigenden Schülerzahlen aus. Wir bitten, diese steigenden Schülerzahlen an dieser Stelle im Nahverkehrsplan aufzunehmen, die Auswirkungen davon auf den gesamten Plan zu untersuchen und diesen entsprechend anzupassen.   | wird bedingt unterstützt | Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ist bei der Datengrundlage ein Stichtag festzulegen um eine Bearbeitung sicherzustellen.  |                  |
| Text                  | In der Zeile „Buslinien lokal – Eigenwirtschaftler/Städte“ addieren sich die Spalten der Landkreise nicht zur Gesamtsumme (13 vs. 12). Dito für die entsprechende Betriebsleistung. Wir bitten um Erläuterung bzw. Korrektur.  | wird unterstützt         | Die Tabelle wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Betriebsleistung      | Betriebsleistung der AST-Verkehre: Wir bitten um Erläuterung, ob hier die planmäßig angebotenen oder die tatsächlich durchgeführten Nutzwagenkilometer aufgeführt sind? In jedem Fall bitten wir um Nennung der jeweils fehlenden Zahl.  | wird nicht unterstützt   | Es handelt um die tatsächliche Betriebsleistung. Eine Aufstellung zur Angebotsleistung ist u.a. durch Bedarfverkehre mit Korridorbedienungen nicht darstellbar.   |                  |
| Bevölkerung           | 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 Hessischen Statistischen 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   | Die VGO-Linien im LK GI verkehren auch in das Stadtgebiet Gießen hinein. Stadtbusverkehre, Regionalbusverkehre und SPNV-Leistungen im Stadtgebiet Gießen finden keine Berücksichtigung.   |                  |
| Verkehrsangebot       | Für den Schienenverkehr und eigens eingerichtete ÖPNV-Angebote wird im 3. Absatz in Verbindung mit attraktiven Tarifangeboten und geändertem Mobilitätsverhalten eine wachsende Nachfrage konstatiert. Die Bahn sei als schnelles, zuverlässiges Verkehrsmittel ein Baustein für die positive Entwicklung der Bevölkerungsstruktur und der heimischen Wirtschaft. Ein gutes Angebot auf der Schiene diene allen Bürgerinnen und Bürgern in den Kreisen und Gemeinden und stelle vielerorts eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Diese positive Entwicklung im regionalen Schienenverkehr wird leider von der ZOV für den Busverkehr nicht weiterverfolgt und praktisch keine Anstrengungen unternommen, den Busverkehr als Zubringer zur Schiene als eigenständiges Verkehrsmittel analog zur Schiene zu attraktivieren. Wir kritisieren dies und fordern eine Änderung.   | wird nicht unterstützt   | Der Buslinienverkehr wird als Zubringer zu Schienenverbindungen gesehen. Eine Ausrichtung findet hier bei der Fahrplankonstruktion bestmöglich statt. Die Fortschreibung des NVP sieht Erhöhungen bei der Mindestbedienung vor, orientiert sich aber dabei an den kommunalpolitischen Rahmenbedingungen. Dies betrifft auch den zu finanzierenden Umfang des lokalen Verkehrsangebotes. |                  |
| Text                  | In der Aufstellung fehlen die Linien 203, 310 und 311. Wir bitten um Ergänzung.  | wird unterstützt         | Die Tabelle wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Text                  | Die ALT-Linien 378 und 379 werden unter der Zuständigkeit der Stadt Linden geführt. Wir bitten um Erläuterung, wieso Linien, die sogar Aufgabenträgerübergreifend und im entsprechenden Busverkehr dem RMV zugeordnet sind, hier unter die Zuständigkeit der Kommune fallen. Wo liegt der Unterschied beispielsweise zu den ALT-Linien GI-21, GI-22, GI-44, GI-64, die in der Zuständigkeit ZOV liegen, ebenso wie z.B. die der sogar rein innergemeindlichen Linien GI-37, GI-63, GI-73?  | keine Bewertung          | Die Linien stellen ein Verkehrsangebot über den Vorgaben des Nahverkehrsplan dar und sind daher in Eigenregie der Stadt Linden zu tragen.   |                  |
| Linie 24              | Die Buslinie 24 Gießen – Heuchelheim – Lahnu – Wetzlar wird hier unter Buslinien des Stadtverkehrs Gießen aufgeführt. Historisch war dies zwar einmal der Fall, die Linie 24 ist jedoch mittlerweile eine eigenwirtschaftliche Linie, die die Gebiete von vier verschiedenen Aufgabenträgern befährt. Diese Vielfalt ohne klare Zuständigkeiten führt in der Praxis zu erheblichen Problemen. Wir raten dringend, die Linie 24 in die Aufgabenträgerschaft des RMV zu überführen. Angesichts der regionalen Bedeutung als Verbindung zwischen zwei Oberzentren unter Andienung zweier weiterer Kreise ist die Linie 24 eine klassische Linie des Regionalbusverkehrs. Wir bitten, diesen Aspekt in den NVP aufzunehmen.  | keine Bewertung          | Die Fahrpläne würden vorab mit dem federführenden Aufgabenträger, der Stadt Gießen und benachbarten Lokalen Nahverkehrsorganisationen sowie der Gemeinde Heuchelheim abgestimmt. Zu Weiteren Gesprächen steht der ZOV bereit, wobei Forderungen für Lahnu über den VLDW adressiert werden müssen.   |                  |
| Text                  | In der Zeile „Buslinien lokal – Eigenwirtschaftler/Städte“ addieren sich die Spalten der Landkreise nicht zur Gesamtsumme (17 vs. 16). Wir bitten um Erläuterung bzw. Korrektur.   | wird unterstützt         | Die Tabelle wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Fahrzeuge             | Die Tabelle spiegelt den Stand zum 30.1.2018 wieder. Angesichts der Entwicklungen im Fahrzeugbereich bitten wir um aktuellere Daten.   | wird nicht unterstützt   | Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ist bei der Datengrundlage ein Stichtag festzulegen, um eine Bearbeitung sicherzustellen.   |                  |
| Erschließungsqualität | In Absatz 3 wird für die Ermittlung der Haltestelleneinzugsradien folgendes als Grundlage definiert: „Haltestellen, die lediglich von wenigen Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung bedient werden, wurden dabei nicht mit dargestellt.“ Diese an sich sinnvolle Vorgehensweise wurde leider nicht umgesetzt. Zahlreiche, wenn nicht alle ausschließlich im Schülerverkehr bedienten Haltestellen finden sich in Anhang IV als Bestandteil der Einzugsbereiche. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit seien hierbei genannt: (siehe Stellungnahme) Dies führt in einigen Fällen zu deutlich anderen, größeren Erschließungslücken. Hier seien z.B. genannt: Großen-Buseck Industriegebiet, Grünberg-Lehnheim oder Langgöns Kerngemeinde. Im Fall von Langgöns kommt noch hinzu, dass die Haltestellen Rathaus und Schillerstraße lediglich im Verkehr von und nach den Ortsteilen und damit nicht innerorts in der Kerngemeinde genutzt werden kann. Wir bitten darum, die reinen Schülerhaltestellen wie versprochen nicht zu berücksichtigen und die Untersuchung der Erschließungsqualität zu wiederholen. Im Falle von neu auftretenden Erschließungslücken (s.o.) sind diese neu zu bewerten und idealerweise Wege aufzuzeichnen, wie diese geschlossen werden können. | wird bedingt unterstützt | Die reinen "Schülerhaltestellen" werden immerhin an ca. 190 von 250 Werktagen im Jahr vom Busverkehr angeedient. Bei den kommunalbezogenen Darstellungen (Kap.6) wurde der Aspekt Erschließung jedoch auch im Hinblick auf das ggf. reduzierte Angebot berücksichtigt.  |                  |
| Erschließungsqualität | Idealerweise sollte die Untersuchung zu Erschließungslücken über alle drei Verkehrstagsarten durchgeführt werden, um Bedienungs-lücken auch an Sams- und Sonntagen erkennen zu können.   | wird nicht unterstützt   | Die Darstellung soll nicht das Fahrtenangebot darstellen. Hierbei soll vor allem aufgezeigt werden, ob Wohn-, Gewerbe- oder Mischgebiete an den ÖPNV angeschlossen sind.  |                  |

| Thema                       | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|-----------------------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| Verbindungsqualität         | Nicht in allen Fällen ist das Fahrtenangebot Ortsteil-Kerngemeinde sowie Kerngemeinde-Oberzentrum aussagekräftig für die ÖPNV-Erschließung der gesamten Gemeinde. Verkehrsbeziehungen zwischen Gemeinden werden negiert. Die Bezugsgrößen „innerhalb einer Gemeinde zur Kerngemeinde“ sowie „Kerngemeinde zum Oberzentrum“ spiegeln nicht den Wegebedarf der Bürger wider. Hier wäre sinnvoll, -analog NVP Marburg-Biedenkopf –als Grundlage auf das Zentrale-Orte-System zurückzugreifen und auch Wegebeziehungen zu benachbarten Orten, zu Arbeits- und Ausbildungsstätten oder zum Schienenverkehr zu berücksichtigen.<br>Hier sollten Wegezwecke, deren mutmaßliche Zielorte und die Häufigkeit des Weges untersucht werden. Hierzu gehören u.a. Arbeit und Ausbildung (Grund- bis Hochschule), Einkaufen (täglich Bedarf und gelegentlicher Bedarf), ärztliche Versorgung (Hausarzt, Fachärzte, Krankenhäuser), Behördengänge, Freizeitwege (Sport, Hol- und Bringdienste, Touristik usw.) .   | wird nicht unterstützt   |  |                      |
| Reisezeit                   | Die Reisezeit wird zu Recht als eines der wichtigsten Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl angesehen. Durch die gewählte Methode (Reisezeit ÖPNV: Fahrzeit mit Umsteigezeit, ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Wartezeit an der Ausgangshaltestelle   Reisezeit MIV: Reine Fahrzeit ohne Zu- und Abgangszeit und ohne Parksuchzeit) wird die Reisezeit des ÖPNV systematisch unterschätzt. Zentrale, gut durch den ÖPNV erschlossene Start- und Zielhaltestellen negieren notwendige Fuß- oder Umsteigewege von und zum ÖPNV sowie Wartezeiten von prinzipiell eines halben Takts, während diese im MIV zumeist nicht vorhanden sind. Die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV ist damit deutlich schlechter als in Tab 3-1 suggeriert. In 3.2.2 wird als Ziel der Nahverkehrsplanung festgehalten, durch Angebotsverbesserungen das Reisezeitverhältnis zugunsten des ÖPNV zu verbessern. Wir unterstützen dieses Ansinnen ausdrücklich. Leider können wir im Rahmen des NVP fast keine Maßnahmen erkennen, die dieses Ziel verfolgen. Wir bitten, diese in den NVP einzuarbeiten.   | wird nicht unterstützt   |  |                      |
| Spätverkehr                 | Für die Untersuchungen der Spätverbindungen wurde für Frankfurt dieselben Uhrzeiten angesetzt wie für Gießen. Da die Verbindung Frankfurt - Gießen bis spät in die Nacht, am Wochenende sogar rund um die Uhr, funktioniert, wäre es praxisnäher, für Gießen einen späteren Zeitpunkt als 22 Uhr zu definieren. Als Teil der Daseinsvorsorge sollte der ÖPNV die Möglichkeit bieten, an Abendveranstaltungen in Gießen teilnehmen zu können. Hierfür sollte die letzte Fahrtmöglichkeit ab Gießen nach 23 Uhr, besser noch nach 0 Uhr sein. Idealerweise als Anschluss auf den Zug ab Frankfurt um 23.21 Uhr, ankommend in Gießen um 0.05 Uhr.  | Prüfung                  |  |                      |
| Spätverkehr                 | Für die erkannten – gelb markierten – Defizite werden im Rahmen des NVP keine Lösungen vorgeschlagen. Wir bitten, dies nachzuholen.   | Prüfung                  |  |                      |
| Kostenvergleich             | Der Vergleich zwischen ÖPNV und MIV wird ausschließlich für den Modellfall Pendler mit Jahreskarte zu Pkw-Nutzer, der den Pkw ausschließlich für den Pendlerweg benötigt, gezogen. In der Praxis ist dies, gerade im ländlichen Raum, aber ein eher unrealistischer Vergleich. Zudem sollten bei einem Vollkostenansatz auch die real gefahrenen Kilometer anhand der Distanz Start-Ziel angesetzt werden und nicht fiktive 15.000 km/Jahr. Die jährliche Kilometerleistung eines Pendlers nach Frankfurt beträgt schon das Doppelte.<br>Gelegenheits- und Freizeitverkehre werden durch den gewählten Vergleich überhaupt nicht untersucht.<br>Generell ist auch zu konstatieren, dass sich aus den ermittelten Ergebnissen im Rahmen des NVP keine Konsequenzen ableiten.   | wird nicht unterstützt   |  |                      |
| Bilanzierung                | Die Bilanz des Vorgängerplans liest sich erschreckend. Von den 14 Maßnahmen im Fahrtenangebot der lokalen Buslinien im Landkreis Gießen wurden lediglich 3 umgesetzt, und 4 teilweise umgesetzt. 5 wurden nicht umgesetzt, 2 sind in Prüfung, de facto also ebenfalls nicht umgesetzt.<br>Bei den Maßnahmen handelt es sich weit überwiegend um fehlende Fahrten an Wochenenden und dementsprechend um selbst im Rahmen bestehender Verkehrsverträge leicht zusätzlich zu bestellender Verkehre. Dies hätte mit geringem Kostenaufwand unproblematisch während der letzten Jahre erfolgen können oder gar in erfolgte Vergaben integriert werden können.<br>Wir bitten um Übrigen um eine Erläuterung der teilweise umgesetzten Punkte (z.B. „Buseck: fehlendes Fahrtenpaar an Sonntagen“ Wie erfolgt hier eine teilweise Umsetzung?). Dies bezieht sich auch auf Punkte wie „Sonstiges“ oder „Maßnahmen aus dem Vorgängerplan“.  | keine Bewertung          |  |                      |
| Verkehrsgebiete             | Gemäß Absatz 3 werden Kommunen des Verdichtungsraums (vgl. Regionalpläne) eher der Verkehrsgebietskategorie 1 zugeordnet. Für den Landkreis Gießen wurde allerdings keine Kommune in Kategorie 1 einsortiert, obwohl nach Regionalplan die Kommunen Heuchelheim, Linden und Lollar dem Verdichtungsraum zugeordnet sind.<br>Entsprechend bitte wir um Änderung der Kategorien, Einordnung der genannten Kommunen in Kategorie 1 und Anpassung der daraus folgenden Ableitungen.<br>Die Grenze von 9.000 Einwohnern für die Zuordnung von Stadtteilen ist willkürlich gewählt und berücksichtigt nicht die örtlichen Strukturen (Großen-Linden und Leihgestern bzw. Heuchelheim und Kinzenbach sind quasi zusammengewachsen).  | wird nicht unterstützt   | Die Erstellung der Kategorien und die Einsortierung in diese erfolgt nach den im Nahverkehrsplan aufgezeigten Kriterien.   |                      |
| Verbindungsqualität         | Wir begrüßen die grundsätzliche Ausweitung des Grundangebots um je 2 Fahrtenpaare (bzw. 5 Fahrtenpaare in Kategorie 2 an Samstagen) und damit im Wesentlichen wieder auf das Niveau des Nahverkehrsplans 2008. Wir weisen gleichzeitig darauf hin, dass dieses Grundangebot aus unserer Sicht bei weitem nicht ausreicht, um die notwendige Stärkung des ÖPNV zu ermöglichen.<br>Die Mindeststandards für das Angebot sind zu pauschal und in vielen Fällen deutlich zu gering. Auf vielen Relationen im Landkreis ist bereits ein deutlich besseres Angebot vorhanden. Dies sollte sich auch in den Mindeststandards widerspiegeln. Die de facto zwei bisherigen Kategorien bilden die Vielfalt der Verbindungen zwischen Lollar – Gießen (Main-Weser-Bahn+ Busverkehr) und Klein-Eichen – Grünberg (2-Stunden-Takt + Schulfahrten) nicht zufriedenstellend ab. Die Mindeststandards sollten daher stärker an den realen Verkehrsbedarfen ausgerichtet und differenziert werden.<br>Die Thematik ist insbesondere auch vor dem Hintergrund von eigenwirtschaftlichen Verkehren zu sehen. Hier sollte eine Reduzierung des bestehenden Angebots ausgeschlossen werden (Vgl. Lumdata, Lahnau/Heuchelheim).<br>Für Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit sollten Taktfrequenzen festgelegt werden.<br>Das Fahrtenangebot an Sonntagen sollte weiter ausgeweitet werden, um auch an diesem Hauptreisetag des Fernverkehrs Anschlüsse zu diesem zu bieten. Nachts sollte von Gießen aus in alle Gemeinden gegen 0.00 Uhr noch ein ÖPNV-Angebot vorgehalten werden.<br>Im Gegensatz zum letzten NVP sollte gewährleistet sein (v.a. die entsprechenden Mittel bereitgestellt werden), dass die festgestellten Defizite in der Bedienungsqualität auch während der Laufzeit des NVP behoben werden können. | keine Bewertung          | Die Fortschreibung es NVP orientiert sich an den kommunalpolitischen Rahmenbedingungen der Region. Dies betrifft auch den zu finanzierenden Umfang des Grundangebotes.   |                      |
| Grenzübergreifender Verkehr | Hier werden grundsätzlich richtige Anforderungen genannt. Leider lassen sich im NVP keine Anregungen, Forderungen oder Konsequenzen für den Kreis Gießen daraus erkennen. Nach bisherigem Stand wird der Kreis Gießen absehbar der einzige Kreis im RMV sein, der keine regionale Expressbus-Linie aufweist. Zu prüfen wäre beispielweise ein Vorläuferbetrieb der Horloffalbahn oder Verbindungen aus dem Hessischen Hinterland nach Gießen.   | wird bedingt unterstützt | Gießen ist auf den wesentlichen Achsen auf der Schiene erreichbar. So auch zwischen Lich und Gießen. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Buslinien im Gießener Land steht noch aus. Dabei können auch weitere Expressbuslinien Betrachtungsgegenstand werden. | Weiterleitung an RMV |

| Thema                | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|----------------------|---|--------------------------|--|----------------------|
| Grundangebot         | Das Verkehrsbedürfnis dieser Bevölkerungsgruppe wird richtig dargestellt, es sei ein ganztägiges Grundangebot zu gewährleisten. Leider ist dieses Grundangebot (s.o.) nicht ausreichend, um attraktiv zu sein.  | keine Bewertung          |  |                      |
| Mindeststandards Bus | Die ausgewiesenen Anforderungen bilden entweder ohnehin die rechtlich vorgegebene Ausstattung (z.B. Niederflur mit Absenkvorrichtung und Rampe, ABS, ASR Sondernutzungsfläche) ab oder sind Selbstverständlichkeiten (z.B. Heizung, Klimaanlage, Abfallbehälter). Die Anforderungen an die Fahrzeuge sollten spezifizierter und ambitionierter festgelegt werden, insbesondere für Neufahrzeuge, die während der Laufzeit des NVP in Betrieb genommen werden. Nicht zuletzt, um auch im Falle von eigenwirtschaftlichen Anträgen klare Vorgaben an die Fahrzeugqualität fixiert zu haben.<br>Für Neufahrzeuge sollte daher zusätzlich gefordert werden:<br>- großzügige Dimensionierung einer (oder zwei bei Gelenkbussen) Mehrzweckfläche(n) inkl. mindestens einem Rollstuhlfahrerstellplatz, Mindestmaße gemäß Verordnung für E-Scooter (e-Mobile).<br>- Kontrastreiche Gestaltung für Sehbehinderte,<br>- von allen Plätzen (auch Rollstuhlfahrersitzplatz) gut lesbare Innenanzeigen (d.h. mind. zwei, besser drei TFT-Monitore/Fahrzeug mit folgenden Inhalten: nächste Haltestelle, mind. zwei Folgehaltestellen, Liniennummer und Endhaltestelle, mittelfristig inkl. Umsteige- und Anschlussinformationen (Echtzeit) sowie Hinweise auf Baustellen und Umleitungen)<br>- Außenanzeigen (Front und Türseite: Liniennummer und Fahrtziel; Heck und Fahrerseite mind. Liniennummer) mit weißen LEDs.<br>- Keine Fensterbeklebung (bzw. max. 10% des jeweiligen Fensters)<br>- Vollmatrix-Außenanzeigen (Front und Türseite: Liniennummer und Fahrtziel; Heck und Fahrerseite mind. Liniennummer) mit weißen LEDs. | wird bedingt unterstützt | Im Zuge einer Ausschreibung wird geprüft, welche Maßnahmen/Vorgaben angepasst bzw. geändert werden. Eine genauere Aufstellung erfolgt mit der Ausschreibung. Dabei wird auch berücksichtigt, der Einheitlichkeit im Verbundraum möglichst Rechnung zu tragen.                |                      |
| Haltestellen         | Die in 4.6.4.2 aufgeführten Aushanginformationen (u.a. Liniennetzplan, Tarifinformation) sollten auch für Haltestellen der Kategorie D verbindlich gemacht werden.  | Prüfung                  |  |                      |
| Fahrplan             | Um die regelmäßigen Aushangprobleme (insbesondere bei Sonderverkehren, Umleitungen und Baumaßnahmen, wenn mehrere Aufgabenträger betroffen sind) zu vermeiden, sollte eine klare Zuständigkeit und Koordination der bei der VGO angesiedelt werden. Diese sollte sich um alle Linien kümmern, die eine Haltestelle bedienen.  | wird unterstützt         | Die aufgetretenen missverständlichen Informationen in unterschiedlichen Fahrplanmedien müssen korrigiert werden.   |                      |
| Marketing            | Hier sollte auch auf das Zusammenspiel mit dem RMV eingegangen werden, insbesondere auch auf das Dachmarkenkonzept des RMV (vgl. Regionaler Nahverkehrsplan).   | wird bedingt unterstützt | ZOV/VGO kooperieren bei vielen Themen mit dem RMV. Die Gestaltung von Bushaltestellen unterliegt aber beispielsweise der Zuständigkeit des Straßenbusträgers.  |                      |
| Expressbus           | Für den Kreis Gießen sind keine regionalen Expressbus-Linien vorgesehen: Zu prüfen wäre beispielweise ein Vorläuferbetrieb der Horloffthalbahn, Verbindungen aus dem Hessischen Hinterland oder dem Hoch-Taunus-Kreis nach Gießen. Auch die Linie 24 könnte teilweise in eine Expressbus-Linie überführt werden.  | wird bedingt unterstützt | Gießen ist auf den wesentlichen Achsen auf der Schiene erreichbar. So auch zwischen Lich und Gießen. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Buslinien im Gießener Land steht noch aus. Dabei können auch weitere Expressbuslinien Betrachtungsgegenstand werden. | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot      | Dass im Rahmen eines NVP nicht umfangreiche Planungsleistungen erbracht werden können, ist nachvollziehbar. Der NVP sollte allerdings die umfangreichen (Vor-) Planungsleistungen aus den Vorjahren zusammenfassen und deren Umsetzung vorgeben (vgl. § 14 (4) Nr. 6 Hessisches ÖPNVG). Leider gab es in den Vorjahren keinen nennenswerten Planungsleistungen, die nun Grundlage für ein entsprechendes Verkehrsentwicklungsprogramm sein könnten. Auch im vorliegenden Entwurf zeichnen sich für den Landkreis Gießen auf lokaler Ebene keine Vorhaben ab, das Angebot weiter zu entwickeln und zu verbessern. Die vorgesehenen Verbesserungen (Lumdatalbahn, Horloffthalbahn) liegen in der Aufgabenträgerschaft des RMV und nicht lokal beim ZOV.   | keine Bewertung          |  |                      |
| Finanzierung         | Die Aussage im letzten Absatz, dass Mehrleistungen, welche über die in diesem Nahverkehrsplan vorgegebene Angebotskonzeption hinausgehen, erst dann umgesetzt werden können, wenn eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung zwischen Aufgabenträger und Kommunen abgeschlossen wurde, ist für uns in dieser Pauschalität nicht nachvollziehbar. Aufgabenträger für den ÖPNV ist der ZOV. Die Angebotskonzeption im vorliegenden Entwurf ist, abgesehen von geringfügigen Verbesserungen, quasi der Status Quo, so dass sämtliche künftigen Verbesserungen von den Kommunen getragen werden müssten, die dafür weder zuständig sind, noch die Mittel dafür haben.   | wird nicht unterstützt   | Die Vorgehensweise entspricht den politischen Vorgaben.  |                      |
| Bürgerbusse          | Hier sollte auch analog On-Demand-Verkehren und Mitfahrerbanken klar gestellt werden, dass Bürgerbusse den ÖPNV nicht ersetzen können. Bürgerbusse sind nicht Teil der Daseinsvorsorge, es gibt keine Bedienungspflicht.  | wird unterstützt         | Es ist richtig, dass Bürgerbusse keinen Ersatz für eine regelmäßige ÖPNV-Erschließung gemäß Anforderungsprofil darstellen. Dies wurde an der betreffenden Textstelle deutlicher hervorgehoben.   |                      |
| Haltestellen         | Die Vorbereitungen und jetzt angekündigten Schritte zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen bis zum 1.1. 2022 erfolgen deutlich zu spät. Das Problembewusstsein bei den Straßenbusträgern muss erheblich geschärft, das ganze Verfahren beschleunigt werden. Hier wäre es hilfreich, wenn der ZOV koordinierende Arbeiten übernimmt.<br>Das PBefG §8 (3) gibt vor, dass eine Begründung in den NVP aufzunehmen ist, wenn Haltestellen erst nach dem 1.1.2022 ausgebaut werden können. Dies sollte für jede Haltestelle einzeln erfolgen.<br>Die in Anhang 7 beiliegende Aufzählung reicht hierfür nicht aus, auch wenn für die aufgeführten Haltestellen der dauerhafte Nicht-Ausbau plausibel ist.  | wird nicht unterstützt   |  |                      |
| Haltestellen         | Hier sollte präzisiert werden, für welche Bestandteile des Mobiliars die Zuständigkeit bei den Kommunen und für welche bei den ZOV bzw. beauftragten Unternehmen. Insbesondere sollte eine Regelung geschaffen werden, wenn Mobiliar der Kommune (z.B. Vitrine in Warthalle) von ZOV bzw. VGO genutzt wird (Aushang von Infomaterialien).   | wird nicht unterstützt   | Das Mobiliar ist im Verantwortungsbereich des zuständigen Straßenbusträgers. Lediglich Haltestellenmast und Fahrplanaushang liegen (im ZOV-Gebiet) in der Zuständigkeit der VGO.   |                      |
| Haltestellen         | Hier sollten die Stationen ergänzt werden, für die eine dynamische Fahrgastinformation geplant ist (Haltestellenkategorie A-C)  | Prüfung                  |  |                      |
| Lumdatalbahn         | Nach abgeschlossener Nutzen-Kosten-Untersuchung und Projektfreigabe der Lumdatalbahn sollte als Vorläuferbetrieb der Busverkehr ausgebaut werden. Die verbesserte Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt gemäß dem Anforderungsprofil sollte nicht geprüft sondern umgesetzt werden.   | Prüfung                  | Bei Änderungen oder Erweiterung ist eine eingehende Prüfung immer notwendig. Zur Zeit wird der Busbetrieb im Lumdatal eigenwirtschaftlich betrieben und entzieht sich daher der direkten Fahrplangestaltung.   |                      |
| Verkehrsangebot      | Die angesprochene Verbesserung an Sonntagen sollte umgehend eingeleitet werden. Es sollte geprüft werden, ob schnelle Direktfahrten unter Auslassung von Heuchelheim und Weststadt zum Bahnhof Gießen für die wichtigsten Pendlerzüge sinnvoll sind. Ggf. auch in Zusammenhang mit Expressbussen aus dem Hessischen Hinterland (Bischoffen, Hohenahr).  | wird unterstützt         | Vor einer Umsetzung bedarf es einer Prüfung unter Berücksichtigung und Einhaltung der Gegebenheiten. Hierbei sind unter anderen Ausschreibungszeiträume und Abstimmungen mit anderen LNO notwendig.  |                      |

| Thema                       | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen              |
|-----------------------------|--|--------------------------|---|-------------------------------|
| Verkehrsangebot             | Die angesprochenen fehlenden Fahrtenpaare sollten nicht mittelfristig sondern schnellstmöglich umgesetzt werden. Das Industriegebiet Großen-Buseck ist nur an Schultagen erschlossen. Hier sollte dringend eine Anbindung auch in den Ferien eingerichtet werden.  | wird unterstützt         | Vor einer Umsetzung bedarf es einer Prüfung unter Einhaltung der Gegebenheiten. Hierbei sind unter anderen Ausschreibungszeiträume zu berücksichtigen.  |                               |
| Verkehrsangebot             | Die Anbindung von Fernwald an Gießen sollte generell verbessert werden. Hier ist das bisherige Fahrplanniveau nicht der unmittelbaren Nähe Fernwalds zu Gießen angemessen. Die Takte sollten vereinheitlicht werden. Der Halbstundentakt nachmittags auf der GI-22 sollte auch in den Ferien zum Einsatz kommen. Samstags ist auf einen Stundentakt zu verdichten. Auf der GI-21 sollte samstags ein einheitlicher Stundentakt eingeführt werden. Zu prüfen wäre eine Linie Lich – Steinbach – Annerod – Gießen. Diese würde zum einen die Ortsteile Annerod und Steinbach verbinden, andererseits beide Ortsteile besser an Gießen und erstmals auch an Lich und die Lahn-Kinzig-Bahn anbinden.   | Prüfung                  | Vorschläge zur Verbesserung der Anbindung im ÖPNV werden vom ZOV-Verkehr unter Berücksichtigungen und Vorgaben des Nahverkehrsplans geprüft. In diesem Fall wird die Linie GI-22 ab 6.7.2020 eine Verdichtung in den Ferien erhalten. |                               |
| Verkehrsangebot             | Die vorgeschlagene Aufstockung des Angebots auf der ALT-Linie GI-73 sollte schnellstmöglich umgesetzt werden. Die Erschließungslücken an Ferientagen sollten nochmals überprüft werden.  | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Die Anbindung an das Oberzentrum Wetzlar sollte ebenfalls untersucht werden. Die eigenwirtschaftliche Linien GI-24 wurde hier in den letzten Jahren erheblich zusammengestrichen. Heuchelheim im Regionalplan als Verdichtungsraum eingeordnet. Die Linie 24 sollte dementsprechend wieder auf Stadtbusniveau (u.a auch an Samstag-Nachmittagen und Sonntags) angehoben werden. Generell sollte die Linie GI-24 in eine regionale Linie des RMV überführt werden. Sie verbindet zwei Oberzentren und vier(!) verschiedene Aufgabenträger. Zur Attraktivitätssteigerung sollte auch geprüft werden, ob teilweise Expressbusse/-fahrten sinnvoll sind, z.B. unter Auslassung der Gießener Weststadt direkt zum Bahnhof. Die im Einzugsbereich der Linien GI-41 – GI-44 liegenden Bereiche benötigen eine bessere Anbindung an Wochenenden entsprechend der Vorgaben. Die Behebung der Erschließungslücken „Auf der Bölz“ und „Gewerbegebiet im Süden“ sollte nochmals intensiver geprüft werden. | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Als Vorläuferbetrieb der Horloffthalbahn sollte geprüft werden, ob die Linie 363 bereits vor Inbetriebnahme attraktiviert werden kann.   | keine Bewertung          | Bei der Linie 363 handelt es sich um Regionalverkehr, die Zuständigkeit liegt beim RMV.   | Weiterleitung an RMV          |
| Verkehrsangebot             | Die identifizierten Defizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Im Bereich der Kernstadt gibt es erhebliche Erschließungslücken im Regelbetrieb außerhalb reiner Schulfahrten. Für Langgöns sollte ein Gesamtkonzept zur Erschließung des Kernortes und der Ortsteile erarbeitet werden.   | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Die identifizierten Defizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Das abendliche/nächtliche Angebot von Gießen nach Laubach sollte verbessert werden, insbesondere die letzte Fahrt an Sonntagen. Mittelfristig sind stündliche Anschlüsse der Kernstadt Laubach im Rahmen eines ITF-Fahrplans an die Vogelsbergbahn (in Grünberg) und an die Lahn-Kinzig-Bahn (in Lich und/oder Hungen) herzustellen. Als Busverlängerung der künftigen Horloffthalbahn sollte eine Buslinie Hungen – Laubach – Grünberg geprüft werden.  | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Die identifizierten Defizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Zu prüfen wäre eine Linie Lich – Steinbach – Annerod – Gießen (siehe 6.1.4 Fernwald). Für Lich würde dies eine andere Erschließungswirkung Gießens als über die Lahn-Kinzig-Bahn (bzw. die weitgehend schienenparallele Busverbindung über Pohlheim und Schiffenberger Tal) bedeuten. So würde der nordwestliche Teil Gießens (z.B. Otto-Ansiedlung) angeschlossen.  | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Für die Verbindung Linden-Gießen liegen die Bahnhöfe Großen-Linden und Gießen nicht unbedingt optimal. Der Bahnhof Großen-Linden erschließt weite Teile der beiden Ortsteile nicht, auch in Gießen ist zu vielen Zielen ein weiterer Umstieg notwendig. Die Busverbindungen sind daher unverzichtbarer Bestandteil der Anbindung Lindens an das Oberzentrum. Gemäß Regionalplan ist Linden Teil des Verdichtungsraums und damit prinzipiell der Verkehrskategorie 1 und damit Stadtbus-ähnlich. Die vorgeschlagene Ausweitung des Fahrtenangebotes sollte umgesetzt werden und in einen durchgehenden Taktverkehr münden, insbesondere auch am Wochenende. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden. Insgesamt sollte das Verkehrsangebot grundlegend überplant und in einem ÖPNV-Konzept Linden zusammengefasst werden.  | wird bedingt unterstützt | Durch den Regionalbus und die parallel verkehrende Main-Weser-Bahn ist ein Angebot im ÖPNV vorhanden. Bei den Bus- und Bahnverbindungen handelt es sich um regionale Linien in Zuständigkeit des RMV.                                 | Weiterleitung an RMV          |
| Verkehrsangebot             | Die identifizierten Bedienungsdefizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden.   | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Der Bahnhof Watzenborn-Steinberg liegt sehr peripher und dient praktisch nicht der Erschließung des Ortsteils. Zudem ist auch der Bahnhof in Gießen nicht optimal zu vielen Zielen gelegen. Die Erschließung Watzenborn-Steinbergs sowie die Anbindung an Gießen sollte daher auch ohne die Lahn-Kinzig-Bahn betrachtet werden. Die teilweise erheblichen Bedienungsdefizite insbesondere der südlichen Stadtteile sollten schnellstmöglich behoben werden, idealerweise im Rahmen eines ÖPNV-Konzepts Pohlheim, ggf. auch in Verbindung mit einer Überplanung der Achse Lich – Gießen. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden.   | Prüfung                  | Der Bereich Pohlheim ist durch die vorhandenen Regionalbuslinien erschlossen. In Zusammenarbeit mit der Stadt Pohlheim wird ein neues Fahrplankonzept mit einem Kleinbus zur Erschließung der südlichen Stadtteile erarbeitet.        |                               |
| Verkehrsangebot             | Nach abgeschlossener Nutzen-Kosten-Untersuchung und Projektfreigabe der Lumdatalbahn sollte als Vorläuferbetrieb der Busverkehr ausgebaut werden. Die identifizierten Bedienungsdefizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden. Eine Verbindung zwischen Ebsdorfergrund und Lumdatal sollte geprüft werden, spätestens in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Lumdatalbahn ist diese zwingend.   | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Die identifizierten Bedienungsdefizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden.   | Prüfung                  |   |                               |
| Verkehrsangebot             | Nach abgeschlossener Nutzen-Kosten-Untersuchung und Projektfreigabe der Lumdatalbahn sollte als Vorläuferbetrieb der Busverkehr ausgebaut werden. Die identifizierten Bedienungsdefizite sollten schnellstmöglich behoben werden. Die aufgezeigten Erschließungslücken sollten behoben werden.   | keine Bewertung          | Bei der Linie 371 handelt es sich um Regionalverkehr, der eigenwirtschaftlich betrieben wird. Zuständiger Aufgabenträger ist der RMV.   | Weiterleitung an RMV          |
| Verkehrsangebot             | Zur Verbesserung der Verbindung Untereinander sollte geprüft werden, ob die Umsteigeverbindung am Gewerbepark Ost zwischen den Linien 801 und 802 optimiert werden kann. Die zurzeit bestehenden Umsteigezeiten von ca. 20 Minuten sind unattraktiv. Es sollte geprüft werden, ob schnelle Direktfahrten unter Auslassung der Gießener Weststadt direkt zum Bahnhof Gießen für die wichtigsten Pendlerzüge sinnvoll sind.  | wird unterstützt         | Linien 801 und 802 gehören in den Zuständigkeitsbereich der SWG   | Weiterleitung an Stadt Gießen |
| Grenzübergreifender Verkehr | In anderen Gebietskörperschaften ist es durchaus üblich, gemeinsame, aufgabenträgerübergreifende Linienbündel zu bilden. Dies sollte auch für den ZOV überlegt werden, z.B. zusammen mit dem RMV oder dem VLDW.  | wird nicht unterstützt   | Aufgrund besonderer Vergabemodalitäten (Betriebsführungsübertragungs-/Subunternehmermodell) bilden wir keine gemeinsamen Linienbündel mit   |                               |
| Verkehrsangebot             | Der RMV geht von erheblichen Steigerungen im Regionalverkehr aus. Dies betrifft insbesondere die bereits stark belasteten Relationen zwischen Region und Kernraum. Die prognostizierten Steigerungen auf den Schienenlinien haben auch Auswirkungen auf die Zubringerverkehre in der Region. Hier ist ebenfalls von erheblichen Steigerungen auszugehen, die im vorliegenden Entwurf bislang nicht adäquate Berücksichtigung finden. Hier sollte zusammen mit dem RMV eine entsprechende Verkehrsmodellierung für die Busanschlüsse erstellt werden und die notwendigen Schritte angegangen werden.  | Prüfung                  | Bei zu erwartender signifikanter Nachfrage im Lokalverkehr werden auch Zusatzangebote geprüft. Die Umsetzung steht unter Finanzierungsvorbehalt der Gremien.  |                               |

| Thema                 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|-----------------------|--|--------------------------|---|----------------------|
| Verkehrsangebot       | Im Vergleich zu den unter 8.1 getroffenen Prognosen des RMV scheint die von ZOV prognostizierte Entwicklung deutlich zurückhaltender. Grundlegende Änderungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung aufgrund Maßnahmen zur Verhaltensänderungen zum Klimaschutz werden hier nicht mit aufgeführt. Diese dürften die Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren jedoch deutlich verändern.   | keine Bewertung          |   |                      |
| Finanzierung          | Gemäß §14 (4) Nr. 8 sollte der Nahverkehrsplan ein Finanzierungskonzept beinhalten, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept. Die in Kapitel 8.3 auf einer dreiviertel Seite zusammengefassten betriebswirtschaftlichen Auswirkungen kommen dieser gesetzlichen Vorgabe bei Weitem nicht nach. Für eine Bewertung des NVPs und insbesondere für die Finanzierung der Maßnahmen durch die Politik ist eine detailliertere Betrachtung der Investitions- und Betriebskosten unabdingbar. Das Kapitel 8.3 sollte daher inhaltlich deutlich ausgeweitet werden. (s.a. 2.1.1)  | wird nicht unterstützt   | Die Finanzierung der im NVP beschriebenen zusätzlichen Leistungen erfolgt nach Belegenheit zu Lasten der Ausschüttung der Gesellschafter des ZOV. Die zu erwartende Kosten- und Erlösentwicklung wird in Kapitel 8.3 beschrieben. Wie in den Vorgängerplänen wurde frühzeitig eine Abfrage unter den Straßenbaulastträgern (außer Hessen Mobil) bzgl. der geplanten Investitionen im Bereich des Haltestellenausbaus durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind als Anlage 8 dem Nahverkehrsplan beigelegt. |                      |
| Finanzierung          | Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität im Sinne einer Grundversorgung dürfen gerade NICHT unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit erfolgen. Die Grundversorgung definiert sich eben durch wirtschaftliche Überlegungen sondern ist Grundleistung des Staates für seine Bevölkerung, unabhängig, von der jeweiligen Wirtschaftlichkeit. Ansonsten dürften abgelegene Siedlungen auch nicht durch Wasser, Strom oder Müllabfuhr erschlossen werden, zumindest nicht zu den normalen Kostensätzen  | wird bedingt unterstützt | Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV werden meist im Zuge einer Ausschreibung erfolgen. In den ZOV-Gremien werden zur Entscheidungsfindung die finanziellen Auswirkungen dann auf konkreter und aktueller Basis dargestellt.   |                      |
| Verkehrsangebot       | Bestehende Verkehrsverträge weisen in der Regel eine Zubestellmöglichkeit in Höhe von z.B. 10% auf. Dies sollte auch während der Laufzeit genutzt werden und Maßnahmen nicht nur bei Neuvergabe umgesetzt werden.  | keine Bewertung          |   |                      |
| Erschließungsqualität | Im Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Anhang 4.1 zum Nahverkehrsplan mit den darauf zu erkennenden Erschließungslücken in der Stadt Staufenberg gehen wir davon aus, dass die bisher vorhandenen Bushaltestellenstandorte auch nach der möglichen Reaktivierung der Lumdatalbahn erhalten bleiben und keine Reduzierung erfolgt. Weiterhin gehen wir davon aus, dass die noch vorhandenen Erschließungslücken in naher Zukunft nach und nach geschlossen werden, um der stetig steigenden Einwohnerzahl in der Stadt Staufenberg mit einem flächendeckenden Nahverkehrskonzept   | Prüfung                  |   |                      |
| Haltestellen          | Insbesondere sehen wir im Ortsteil Treis nördlich der beiden aktuellen Bushaltestellen, in Staufenberg Bereich Nord und Süd, sowie im Ortsteil Daubringen in Richtung Alten-Buseck akuten Handlungsbedarf, die dort wohnenden und arbeitenden Bürgerinnen und Bürger durch neue Bushaltestellen an das Streckennetz des ÖPNV anzuschließen. Aktuell noch gar nicht abgedeckt ist der Bereich Didierstraße im Ortsteil Mainzlar, mit dem dort vorhandenen Wohn- und Gewerbegebiet. Hier sehen wir ebenfalls einen akuten Handlungsbedarf, diesen Missstand schnellstmöglich zu beseitigen.  | wird unterstützt         | Die Einrichtung von neuen Haltestellen ist durch die zuständige Ordnungsbehörde möglich. Diese sollte in enger Abstimmung u.a. mit dem Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, RVD erfolgen.   |                      |
| Anhörung              | Mit großem Bedauern haben wir den Entwurf des ZOV-Nahverkehrsplan Fortschreibung 2020 zur Kenntnis genommen. Die Stadt Pohlheim hatte in den beiden Anhörungsrunden zahlreiche Verbesserungsvorschläge und Hinweise eingereicht. Wir mussten nunmehr feststellen, dass diese keine Berücksichtigung in dem Entwurf gefunden haben. Die Stadt Pohlheim hat in den vergangenen Jahren die Weiterentwicklung des ÖPNV finanziell gefördert (Einführung des ALT GI-37) und wird dies auch zukünftig mit einer Vielzahl von Projekten und Maßnahmen durchführen.<br>Zu nennen sind hier im Einzelnen:<br>1. Geplante Einführung eines Linien-Rundverkehrs in Pohlheim<br>2. Barriererfreier Ausbau von Bushaltestellen<br>3. Neueinrichtung bzw. Neueinrichtung der Bahnhaltdepot Garbenteich und Hausen.<br>Die hierfür vorgesehenen und geplanten finanziellen Mittel aus dem städtischen Haushalt sind nicht unerheblich.  | keine Bewertung          | Die Eingaben wurden in der Anhörung aufgenommen und werden geprüft und ggf. berücksichtigt bei Änderungen.  |                      |
| Finanzierung          | Unsere Anregung auf Überführung des ALT GI-37 (Pohlheim-Linden) in die finanzielle Verantwortung der VGO als Bestandteil der Daseinsvorsorge wird nochmals nachhaltig unterstrichen. Die Finanzierung einer stark genutzten überörtlichen Linie gehört zu den Aufgaben der Allgemeinheit und darf nicht am Haushalt der zwei Kommunen Linden und Pohlheim hängen bleiben.  | wird nicht unterstützt   |   |                      |
| Haltestellen          | Verlegung der Haltestelle „Garbenteicher Straße“ im Stadtteil Hausen an die Schulbushaltestelle „Zur Lutherlinde“. Der Stadtteil Hausen hat sich in den vergangenen Jahren räumlich stark ausgedehnt. Die Bevölkerung der Neubaugebiete im nordöstlichen Teil könnte die Haltestelle „Zur Lutherlinde“ schneller erreichen. Zumal die Errichtung eines neuen Zubringers von der Landesstraße 3129 nach Hausen geplant ist, mit der eine neue Verkehrsführung durch Hausen einhergehen wird, was ebenfalls für die Verlegung der Haltestelle spricht.   | Prüfung                  |   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot       | Eine Neukonzipierung der Fahrtrouten wird ebenfalls angeregt. Die Andienung der Haltestellen „Neue Mitte“ im Stadtteil Watzenborn-Steinberg hat im Hinblick auf die vorhandene Nahversorgung an Bedeutung gewonnen. Auch sollte hier die wachsende Wohnbebauung des Stadtteils Watzenborn-Steinberg in Richtung Garbenteich (starker Bevölkerungszuwachs) berücksichtigt werden. Wünschenswert ist ebenfalls eine bessere Einbindung des Gießener Stadtteils Petersweiher in die Linienführungen.  | Prüfung                  |   | Weiterleitung an RMV |
| Haltestellen          | Ebenfalls gefordert wird die Einrichtung einer Haltestelle „Hallenbad Pohlheim“ direkt auf dem Parkplatz des Bades bzw. in einer der nahe gelegenen Straßen mit einer attraktiven Linienanbindung. Diese Forderung ist gerade aufgrund der überregionalen Bedeutung des Hallenbades nachvollziehbar und wird von den politischen Verantwortlichen sowie der Bevölkerung nachhaltig befürwortet.  | Prüfung                  |   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot       | Für Grüningen, Holzheim und Dorf-Güll werden Lückenschlüsse in der Anbindung nach Gießen und zurück - ausgehend jeweils von der Haltestelle „Auf der Brücke“ in Watzenborn-Steinberg - vorgeschlagen:<br>a) Fahrten zur Weiterfahrt mit der Linie 375 nach Gießen, um 10:06 Uhr, um 12:06 Uhr, um 13:06 Uhr, um 21:16 Uhr, um 22:58 Uhr<br>b) Fahrten von der Haltestelle „Auf der Brücke“ nach Grüningen, Holzheim und Dorf-Güll um 10:02 Uhr, um 12:02 Uhr, um 22:26 Uhr<br>c) „Für den letzten Bus am Wochenende (freitags und samstags) aus Gießen kommend um 23:47 Uhr, ist ein Anschlussbus zur Andienung der südlichen Stadtteile einzurichten.<br>d) In geeigneter Weise ist von Dorf-Güll aus eine Verbindung so anzubieten, dass die Linie 375 in Garbenteich (Sportplatz) erreicht werden kann.<br>2. Für die Wochenenden sind ebenfalls Verbesserungen auf Grundlage der bereits erfolgten Abfrage im Zusammenhang mit der Einführung des Anrufdienstes (ALT) zu machen. Auch dabei sollte die Anbindung nach Gießen und zurück über das „Drehkreuz“ „Auf der Brücke“ erfolgen.<br>3. Einführung von Zubringerfahrten vom Drehkreuz „Auf der Brücke“ zur Weiterfahrt Haltestelle „Neue Mitte“. Die Neue Mitte stellt mit Ärztezentrum, Einzelhändlern und Pflegeheim die Versorgung von über 20.000 Menschen sicher. | wird unterstützt         | In Zusammenarbeit mit der Stadt Pohlheim wird ein neues Fahrplankonzept mit einem Kleinbus zur Erschließung der südlichen Stadtteile erarbeitet.  |                      |

| Thema                | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|----------------------|---|--------------------------|---|----------------------|
| Verkehrsangebot      | Kurzfristig: Verbesserung der Taktungen an den Anschlusspunkten Friedberg/Friedrichsdorfund Verlängerung der Fahrzeiten der RB 16 sowohl unter der Woche wie auch an Wochenenden & Feiertagen. Bei Verbesserung der Taktzeiten und Verlängerung der Fahrzeiten soll sich an den Fahrzeiten der S5 ausgerichtet werden   | wird bedingt unterstützt | Es wurden bereits erhebliche Angebotsausweitungen auf der RB16 seitens des RMV vorgenommen. Mit der geplanten Durchbindung nach Bad Homburg kommt es zu neuen Taktzeiten.   | Weiterleitung an RMV |
| SPNV                 | Mittelfristig: Verlängerung der Regionalbahn RB 16 bis nach Bad Homburg.Von dort können mehrere Bahnlinien genutzt werden. Die Verlängerung der Regionalbahn bis nach Bad-Homburg soll sich konkret in der Planung befinden, und mittelfristig umgesetzt werden.  | wird unterstützt         | Eine Verlängerung der RB 16 ist vorgesehen.   | Weiterleitung an RMV |
| SPNV                 | Langfristig: Ausbau der Strecke von einer teilweise einspurigen Regionalbahn hin zu einem vollwertigen S-Bahn-Anschluss (Friedberg/Friedrichsdorf) inklusive Elektrifizierung.  | wird unterstützt         | Prüfung einer langfristigen Realisierbarkeit sollte erfolgen. Bahnsteig- und Brückensanierungsmaßnahmen sollten entsprechende Parameter bereits berücksichtigen (z.B. Platz für Oberleitungen)  | Weiterleitung an RMV |
| SPNV                 | Der Ausbau der Strecke von einer teilweise einspurigen Regionalbahn hin zu einem vollwertigen, zweigleisigen S-Bahn-Anschluss (Friedberg/Friedrichsdorf) ist langfristig notwendig, um damit Teil eines Ringverkehrs Frankfurt/Wetteraukreis/Hochtaunuskreis zu werden.   | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Tarif                | Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ist jedoch auch eine attraktivere Preisgestaltung durch die Betreiber wichtig, damit das Angebot angenommen wird.   | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot      | Die Busroute von Rodheim nach Bad Nauheim (ohne Umsteigepunkt) ist zu überprüfen und optimieren, ggf. durch Zusammenlegung der Linie 73 und 36 (durchgehende Linie von Karben nach Bad Nauheim); hierbei ist ein Bedarf an Kapazitätserweiterungen zu prüfen. Eine Optimierung der Taktungen für den Schulverkehr zwischen Bus und Bahn und den Schulstandorten der Nachbargemeinden sowie am Wochenende und an Feiertagen ist durchzuführen. Überprüfung einer Kombination des Schulverkehrs mit einer optimierten ÖPNV-Erschließung der Stadt Rosbach. Die größte Problematik besteht darin, dass eine direkte Busverbindung der Rodheimer Schüler/innen zu den Schulen in Bad Nauheim leider fehlt, weshalb die Schüler auf die Zugverbindung über Friedberg angewiesen sind. Aufgrund der kurzen Umsteigezeit in Friedberg kommt es regelmäßig zu Verspätungen. Hier besteht Handlungsbedarf gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) eine zielführende Lösung herbeizuführen. | Prüfung                  | Eine Entscheidung über die Einrichtung schulrelevanter Verkehre erfolgt über den Schulträger. Zur Anschluss-Verlässlichkeit in Friedberg haben bereits Gespräche stattgefunden.   |                      |
| Verkehrsangebot      | Vorschlag einer Buslinie Bad Homburg - Friedrichsdorf - Rodheim (über Waldstraße) mit Ausstieg Höhe Boral, Heidelberger Beton (Gewerbegebiet) Aktuell sind dort zwei Unternehmen angesiedelt. Weitere 7 ha. Erweiterungsfläche für Gewerbe stehen zur Verfügung. Die Stadt Rasbach beabsichtigt diese Fläche in Zukunft zu entwickeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Eine Anbindung an die Ortslage sowie die angrenzenden Städte Friedrichsdorf und Bad Hornburg sind notwendig.   | Prüfung                  | Hier bedarf es einer engen Abstimmung mit der Stadt Rosbach.  |                      |
| Haltestellen         | Die Barrierefreiheit aller Bushaltestellen sollte angestrebt werden.  | wird unterstützt         |   |                      |
| Verkehrsangebot      | Linie GI-22 (Gießen – Steinbach – Albach)<br>Der Landkreis Gießen beabsichtigt, in absehbarer Zeit für seine Mitarbeiter ein Jobticket einzuführen. Über die Haltestelle Gießen „An der Automeile“ bedient die Linie GI-22 direkt die Kreisverwaltung. Wir regen aufgrund des daraus zu erwartenden höheren Fahrgastaufkommens den Ausbau der Beförderungskapazität auf der Linie GI-22 an. So könnten z.B. die Montag-Freitag nur nachmittags an Schultagen verkehrenden Fahrten an allen Werktagen durchgeführt werden. Die Aufnahme der Haltestellen Gießen „Königrätzer Straße“ und „Versailler Straße“ in (einzelne) Fahrten der Linie GI-22 würden wir begrüßen.  | wird bedingt unterstützt | Ab 6.7.2020 werden die Schulfahrten auf der Linie GI-22 auch in den Ferien verkehren.<br>Eine Andienung zu vieler Haltestellen im Gießener Stadtgebiet beeinträchtigt die Attraktivität der Lokalbusverkehre durch zu lange Reisezeiten. Die Aufgabe der Regional- und Lokalbuslinien ist die schnelle Verbindung von Umlandgemeinden an wichtige Haltestellen im Stadtgebiet Gießen. Erschließungsfunktionen für die Stadt Gießen sind Aufgabe des Stadtbusverkehrs. Bereits vor Jahren wurde durch eine Studie belegt, dass eine Andienung des Europaviertels durch die Linie GI-22 (früher 220) von den Fahrgästen aus Fernwald abgelehnt wird. Das Europaviertel gehört zum Zuständigkeitsbereich der Universitätsstadt Gießen und wird bereits derzeit durch ein SWG-Linientaxi bedient. |                      |
| Verkehrsangebot      | Linie GI-25 (Reinhardshain – Buseck – Gießen)<br>Die SWG regen einen veränderten Verlauf der Linie GI-25 im Bereich Gießen/Wieseck an. Ziel ist eine verbesserte Erschließung im Bereich Gießen/Wieseck bei gleichbleibender Fahrzeit. Durch Aufnahme der Haltestelle „Dürerstraße“ in die Linie GI-25 könnte eine direkte Verbindung des Einkaufszentrums mit dem Ortskern Wieseck hergestellt werden. Die Haltestelle „Wiesecker Weg“ würde dann durch die benachbarte „Sudentenlandstraße“ ersetzt. Daraus resultierten geringfügige Änderungen bei den Laufwegen von Schülern der Theodor-Litt-Schule und des Landgraf-Ludwigs-Gymnasiums. Im Vorfeld wäre die Abbiege-Situation ggf. durch Fahrversuch zu prüfen:<br>• vom Lichtenauer Weg links in die Marburger Straße,<br>• von der Marburger Straße rechts in die Grabenstraße.  | wird bedingt unterstützt | Eine Prüfung des Fahrwegs ist gemeinsam mit der Stadt Gießen vorgenommen worden.  |                      |
| Haltestellen         | Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Gießen Kreuzung Grünberger Straße und Heyerweg wird erwogen. Bei Umsetzung soll die neue Haltestelle von der Linie GI-21 bedient werden. Der ZOV wird gebeten, die Umsetzbarkeit vorab zu prüfen.  | wird nicht unterstützt   | Eine Andienung zu vieler Haltestellen im Gießener Stadtgebiet beeinträchtigt die Attraktivität der Lokalbusverkehre durch zu lange Reisezeiten. Die Aufgabe der Regional- und Lokalbuslinien ist die schnelle Verbindung von Umlandgemeinden an wichtige Haltestellen im Stadtgebiet Gießen. Erschließungsfunktionen für die Stadt Gießen sind Aufgabe des Stadtbusverkehrs.  |                      |
| Mindeststandards Bus | Hinsichtlich der Fahrzeugausstattung wird vorgeschlagen, für einen Anteil der Fahrzeuge die Ausstattung mit Fahrgastzählssystemen vorzugeben.   | wird unterstützt         | Eine Umsetzung ist für die kommenden Ausschreibungen geplant.   |                      |
| Mindeststandards Bus | Die Universitätsstadt Gießen gehört zu den 57 Städten (Stand: 2018), in denen der Stickoxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm NO2 pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Einen Teil dazu tragen auch die zahlreichen Regionalbusse im Auftrag des ZOV bei, die derzeit noch ausschließlich mit Dieselmotoren betrieben werden. Insbesondere auch vor dem Hintergrund der „Clean Vehicles Directive“, 2018/0291(COD) sollten diejenigen Regionalbusse, die regelmäßig in das Gießener Stadtgebiet einfahren, baldmöglichst mit emissionsfreien Antrieben ausgestattet werden. Eine Co2-arme Mobilität stünde zugleich im Einklang mit den Zielen der Stadt Gießen, bis 2035 klimaneutral zu sein. Die Stadtwerke Gießen setzen seit Frühjahr 2019 nur noch ausschließlich mit (Bio-)Erdgas betriebene Busse ein.  | Prüfung                  | Im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen wird der Einsatz von alternativen Antriebsarten je Linienbündel untersucht.  |                      |

| Thema           | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|-----------------|--|--------------------------|---|----------------------|
| SPNV            | Das Entwicklungskonzept für die RE-Linien, hin zum HessenExpress-Netz, klärt nicht abschließend die Konsequenzen für die Gießener Anbindung:<br>a) Da sich die HE 3-Linie aus dem RE 30 „entwickelt“, gehen wir (leider) von einem 1:1-Ersatz aus; gleichzeitig soll sich aber eine „Angebotsverdichtung zwischen GI und MR und weiter in das Gebiet des NVV hinein“ ergeben.<br>b) Es wird auch nicht erläutert, ob und ggf. welche Auswirkungen das HE-Konzept auf den MittelhessenExpress haben.<br>Die neue RB-Linie 37 stellt nur dann eine deutliche Angebotsverbesserung dar, wenn<br>a) sie mit der RB-Linie 40/41 zeitversetzt vertaktet wird und<br>b) sie zusätzlich (und nicht alternativ) zur RB-Linie 49 zwischen GI und FB eingesetzt wird.   | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Bahnhaltepunkt  | Gegenüber dem RMV haben wir bereits die Prüfung und Einplanung (zur mittel- bzw. langfristigen Realisierung) folgender zusätzlichen oder geänderten Haltestellen angemeldet: 1. "Gießen-Nord" (Main-Weser-Bahn/Höhe Rodtbergstraße/Wißmarer Weg, Bedienung durch RB 41 und RBneu 43); 2. "Ulner Dreieck" (früher: „Aulweg“, Vogelsberg- und Lahn-Kinzig-Bahn/Gleisdreieck, Bedienung durch RB 45+46); 3. "Alter Flugplatz/Rödgen" (Vogelsbergbahn/Höhe ehem. Stammgleise des US-Depots, Bedienung durch RB 45); 4. "GI-Erdkauter Weg", verlegter Standort (Lahn-Kinzig-Bahn, Verschiebung um ca. 250m nach Süden im Zuge der Realisierung einer Bahnunterführung mit neuer Buslinienführung und Radwegeanbindung bis 2030, Bedienung durch RB 46); 5. "GI-Licher Straße", verlegter Standort (Vogelsbergbahn, Verschiebung um ca. 250m nach Südwesten zwischen Licher Straße/B 457 und Alter Steinbacher Weg, mit beidseitigen Zugangsmöglichkeiten, Bedienung durch RB 45).   | Prüfung                  | Neben der baulichen Anlage der gewünschten Haltepunkte ist auch die fahrplantechnische Realisierbarkeit aufgrund der Eingleisigkeit der oberhessischen Bahnen erforderlich. Fahrzeitverlängerungen dürfen dabei für die weiter anreisenden Fahrgäste nur eingeschränkt erfolgen. Eine Untersuchung wird von uns unterstützt.  | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot | Im Hinblick auf die angestrebte Verkehrswende empfehlen wir, bei der nächsten Ausschreibung eine Ausweitung des Angebotes und ggfs. die Einrichtung von Schnellbusfahrten in der Hauptverkehrszeit (nicht zwingend Schnellbuslinien) in Abhängigkeit von den Entfernungen bis Gießen zu prüfen.  | Prüfung                  |   |                      |
| Expressbus      | Im Stadt-Umland-Verkehr der Einpendler-Stadt Gießen ist derzeit keine Expressbus-Linie vorhanden und auch keine Neueinrichtung vorgesehen, obwohl die Grundanforderungen vorliegen. Wir regen die Einführung der beiden Linienführungen - Herborn-Abblar-WZ/Niedergirmes-Lahnau-Heuchelheim-Gießen und - Bad Endbach-Gladenbach-Lohra-Biebental-Gießen als Express- oder Schnellbusangebot an.   | keine Bewertung          | Gießen ist auf den wesentlichen Achsen auf der Schiene erreichbar. So auch zwischen Lich und Gießen. Eine Neuordnung der Zuständigkeiten der regionalen Buslinien im Gießener Land steht noch aus. Dabei können auch weitere Expressbuslinien Betrachtungsgegenstand werden.  | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot | Bezüglich der derzeit oder sinnvollerweise in RMV-Verantwortlichkeit liegenden regionalen bzw. überörtlichen, auf Gießen ausgerichteten Buslinien gibt es einen erheblichen Verbesserungsbedarf im Fahrplanangebot, was bei der nächsten (jeweiligen) Ausschreibung der diesbezüglichen Verkehrsleistungen und im Sinne einer Verkehrswende beim vom MIV dominierenden Gießener Einpendlerverkehr berücksichtigt werden muss. Wir regen daher für die im folgenden genannten Buslinien eine Erhöhung des Fahrtenangebotes sowie tlw. auch einen geänderten Linienverlauf an:<br>- Linie 371: eine mit der Inbetriebnahme der Lumdataaltbahn berücksichtigende Linienänderung und gegenläufiger Rundverkehr ab Allendorf (Winnen-Rüddingshshn.-Weitershain/Climbach-Allertshausen-Geilshausen-Odenhausen) und 34/17 Fahrtenpaaren sowie Verdichtung in den Spitzenzeiten;<br>- Linie 372: weitgehende Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 14 Fahrtenpaaren bis Laubach bzw. 28 bis Lich;<br>- Linie 375: weitgehende Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn und 24 Fahrtenpaaren bis Lich;<br>- Linie 377: weitgehende Vermeidung von Parallelverkehr zur (mit Zusatzfahrten vorgesehenen) Lahn-Kinzig-Bahn, 24 Fahrtenpaaren bis Watzenborn-Steinberg und danach gegenläufigem Rundverkehr mit 16 Fahrtenpaaren bis Eberstadt bzw. Gambach. | wird bedingt unterstützt | Es handelt sich um Regionalbuslinien, Eingabe wird an RMV weitergeleitet.   | Weiterleitung an RMV |
| Haltestellen    | Errichtung von Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Umsteigepunkten: Die Stadt Gießen begrüßt die Anstrengungen des ZOV, die Errichtung von DFI-Anlagen voranzutreiben um so die Angebotsqualität zu erhöhen. Im Stadtgebiet schreitet die Ausweitung des DFI's an Haltestellen derweil kontinuierlich voran.  | wird unterstützt         | Eine Ausstattung von DFI ist an wichtigen Verknüpfungspunkten sinnvoll. Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erforderlich.   |                      |
| Marketing       | Die Stadt Gießen begrüßt das Engagement des ZOV, durch den Einsatz sozialer Medien neue Zielgruppen anzusprechen. Inhaltlich bieten sich diese Kanäle insb. für Live-Updates über Störungen im Betrieb oder anderen besonderen Vorkommnissen bzw. Hinweisen an die Kunden an. Daneben sollte ein Fokus auf die Imageaufwertung des ÖPNV als solches gelegt werden. Ein Paradebeispiel dafür ist die Kampagne "weilwirdichlieben" der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG).  | keine Bewertung          |   |                      |
| Verkehrsangebot | Linie 371 (Gießen – Lollar – Allendorf – Rabenau – Grünberg)<br>Die Reaktivierung der Lumdataaltbahn wird durch den Landkreis Gießen erwogen. Daraus ergäben sich Anpassungen am Fahrplan der Linie 371. Wir bitten, ein Konzept der Linie 371 für den Fall der Reaktivierung im NVP darzustellen (insbesondere hinsichtlich Taktung und Linienführung auf dem Gebiet der Stadt Gießen).   | keine Bewertung          | Bei der Linie 371 handelt es sich um Regionalverkehr, der eigenwirtschaftlich betrieben wird. Zuständiger Aufgabenträger ist der RMV.   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot | Bezüglich der Linie GI-24 wird eine Abstimmung der Aufgabenträger angeregt. Es sollte geprüft werden, ob mittelfristig eine Überführung der Linie GI-24 in ein Linienbündel des VLDW bzw. ZOV (hier: Linienbündel Biebental/Heuchelheim) anzustreben ist.  | Prüfung                  | Eine Abstimmung mit den belegenen Aufgabenträgern wird befürwortet. Federführender Aufgabenträger ist derzeit die Stadt Gießen. Auf das ZOV-Gebiet entfällt nur der drittgrößte Leistungsanteil der Linie 24. Das Linienbündel Biebental/Heuchelheim weist bereits ein großes Leistungsvolumen auf und wird durch die Integration des Linienbündels Wettenberg noch erweitert. Die Dimensionierung des Linienbündels soll mittelstandsfreundlich bleiben. |                      |
| Verkehrsangebot | Verbesserung des Angebots der Buslinie GI-25, Anbindung der unerschlossenen Siedlungsbereiche. Die Fahrtstrecken der Buslinien sind nicht zuletzt durch die in Großen-Buseck, Alten-Buseck und Oppenrod entstehenden bzw. schon entstandenen Neubaugebiete zu überprüfen. Verbesserung der Anbindung der Ortsteile zum Bahnhof Großen-Buseck.  | Prüfung                  |   |                      |
| Haltestellen    | Prüfung eines neuen Standortes für die Bushaltestelle "Bahnhof" im Rahmen des Umbau Bahnhof Großen-Buseck.   | wird unterstützt         | Im Rahmen des barrierefreien Umbaus des Bahnhofs Großen-Buseck wird ein neuer Standort geprüft.   |                      |

| Thema           | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|-----------------|---|--------------------------|---|----------------------|
| ALT             | Der Einsatz der so genannten „Anruflinientaxen“, der im vorliegenden Entwurf weiterhin als alternatives Mobilitätskonzept benannt wird, muss aus kommunaler Sicht kritisch betrachtet werden. Im Schlitzlerland dient das ALT in erster Linie als Mobilitätsalternative in den Abendstunden sowie an Sonn- und Feiertage. Das aktuelle Konzept findet in der öffentlichen Wahrnehmung allerdings kaum Zustimmung und wird daher nicht als Alternative zum regulären Busverkehr angesehen. Dies führt zu einer geringen Nachfrage der ÖPNV-Verbindungen an den entsprechenden Tagen. Zu nennen ist hier die ÖPNV-Verbindung Schlitz-Lauterbach, die außerhalb der Schulzeit zum großen Teil durch ALT-Verbindungen bedient wird. Die Attraktivität der Verbindung wird somit zusätzlich zu der geringen Taktfolge in den zeitlich eingeschränkten Bedienzeiträumen weiter gemindert. Eine Überarbeitung des Konzeptes mit der Zielsetzung die Nutzung der Anruflinientaxen zu vereinfachen und die Bürgerinnen und Bürger über die Vorteile des ALT-Konzeptes aufzuklären, ist aus kommunaler Sicht zwingend notwendig.  | wird bedingt unterstützt | ALT-Angebote sind in Zeiten schwacher Nachfrage derzeit ein wichtiger Lösungsansatz im Kontext der Finanzierbarkeit. Nur auf diesem Wege konnten in der Vergangenheit Angebotsausweitungen, insbesondere auch an Wochenenden, realisiert werden. Die Nutzung des ALT zukünftig zu vereinfachen, ist auch Ziel von ZOV und VGO. Angemerkt werden muss jedoch, dass das ALT-Angebot im Vogelsbergkreis bei ÖPNV-affinen Personen durchaus bekannt ist und genutzt wird. |                      |
| ALT             | Zusätzlich muss auch freitags bis sonntags künftig zusätzlich auch um 24:00 Uhr eine Linienverbindung von Fulda nach Lauterbach/Alsfeld verkehrt. Praktischerweise sollte dies als ALT-Verbindung ausgewiesen werden, dan würde auch der Wartenberger Ortsteil Landenhausen profitieren. Gründe: Zahlreiche und zum Glück immer zunehmende (Kultur-)Veranstaltungen in Fulda enden erst gegen 23 Uhr, ggf. später. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln kann man dann nicht mehr nach Hause fahren und ist zwangsweise auf einen PKW angewiesen.  | wird nicht unterstützt   | Aktuell besteht auf der Relation ein regionales Angebot der Bahnlinie RB45 bis 23:08 Uhr (ab Fulda). Mit Blick auf die Vorgaben des NVP ist eine späteres lokales ALT-Angebot nicht verpflichtend und wäre nur bei maßgeblicher Mitfinanzierung seitens der Gemeinde möglich.   |                      |
| Bahnhaltepunkt  | Auf die begleitenden Maßnahmen zur Schaffung von P+R- und B+R-Infrastruktur am Bahnhof Hungen und Inheiden im Rahmen der Reaktivierung der Horloffalbahn hatten wir bereits bei der Fortschreibung des RMV-Plans hingewiesen. Dies möchte wir an dieser Stelle ebenfalls nochmals erwähnen. Weiterhin möchten wir Sie bitten, die Modernisierung des Haltepunkts Trais-Horloff aufzunehmen.   | wird unterstützt         | Der Bahnhaltepunkt Trais-Horloff hat nach der Prioritätensite des RMV jedoch keine hohe Priorität.  | Weiterleitung an RMV |
| Allgemein       | Die Stadt Linden hat mit dem Bahnhof Großen-Linden einen Haltepunkt an der Main-Weser-Bahn. Dessen Anbindung in Richtung Frankfurt wurde in den vergangenen Jahren leider immer weiter abgewertet. Durchgängige Direktverbindungen in der Hauptverkehrszeit gerade morgens wurden zugunsten von unattraktiven Umsteigeverbindungen gestrichen. Entsprechend der Statusanalyse hat der Bahnhof Großen-Linden täglich 1000-5000 Fahrgäste. Es sind mehr als 200 P+R Parkplätze vorhanden und diese werden kontinuierlich ausgebaut. Die Anbindung an das regionale Busnetz ist gut aber noch steigerungsfähig. Neben Fahrgästen aus Linden (Pendlern, Schülern, Studenten) wird er von Pendlern aus Hüttenberg, Lützellinden und Watzenborn-Steinberg genutzt. Es nutzen aber auch viele Arbeitnehmer aus dem Gewerbegebiet und dem Stadtzentrum den Bahnhof um von Außerhalb nach Linden zu pendeln.   | wird unterstützt         |   |                      |
| SPNV            | Es wird daher für die Stadt Linden gefordert, dass spätestens mit Fertigstellung der systemeigenen Gleise der S6 bis Friedberg ein deutlich verbessertes Fahrplanangebot insbesondere an umsteigefreien Verbindungen vorgesehen und umgesetzt wird. In diesem Zusammenhang begrüßen wir außerordentlich die Planung der RB 37 auf der Strecke Gießen- Frankfurt mit durchgehenden Verbindungen bis nach Frankfurt im Taktverkehr. Dies stellt eine erhebliche Steigerung des Status Quo dar, welches auch aus umwelttechnischer Sicht besonderer Aufmerksamkeit bedarf, da nur so ausreichende Kapazitäten bereitgestellt werden können, die auch langfristig attraktiv sind. Ziel sollte eine zusätzliche stündliche Expressanbindung (RE) in den Hauptverkehrszeiten sein. Sodass zusammen mit der Regionalbahn (RB) eine halbstündige direkt Verbindung in der Hauptverkehrszeit möglich ist. Das übrige Angebot über die bestehenden Mittelhessenexpressverbindungen und Regionalexpressleistungen sollte allerdings darüber hinaus bestehen bleiben. Wir möchten allerdings darauf hinweisen, dass möglichst ab Friedberg bis Frankfurt West keine weiteren Halte vorgesehen werden, da diese durch die dann im 15 Minutentakt verkehrende S6 übernommen wird. Attraktive Reisezeiten der RB37 sind entsprechend nötig.  | wird unterstützt         | Die Einstellung der morgendlichen Direktverbindung 7.14 Uhr seit Fahrplanwechsel 2016 wurde mehrmals beim RMV moniert.  | Weiterleitung an RMV |
| SPNV            | Der Umbau des Bahnhofes ist in diesem Zusammenhang dringend nötig und es herrscht dringender Handlungsbedarf. Dies ist auch so im Entwurf des RNVP beschrieben. Der Halt in Linden erfolgt als Alleinstellungsmerkmal negativer Art an einem nur 38 cm hohen Bahnsteig in beiden Richtungen. Die Zuwegung zum Bahnsteig in Richtung Frankfurt ist rudimentär und teilweise auch gefährlich. Die Stadt Linden hat im Jahr 2018 die Regionalbushaltestelle am Bahnhof barrierefrei ausgebaut. Im Zuge eines barrierefreien Umbaus des Bahnhofes in Großen-Linden und einer eventuellen Verlängerung des Bahnsteiges in Richtung der Bushaltestelle wäre eine Verbesserung der intermodalen Verknüpfung zwischen Bus und Bahn möglich. Somit wäre die Realisierung auch eines DFi-Anzeigers zu prüfen.   | wird unterstützt         |   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot | Die Stadt Linden hat ein besonderes Potential durch den starken Gewerbestandort und ist durch die dichte Lage der beiden Stadtteile zueinander und der kurzen Distanz nach Gießen in einer besonderen Situation. Das derzeitige Busfahrplanangebot in Linden ist aus Sicht der Stadt Linden aus diesem Grund verbesserungswürdig. Das aktuelle Angebot ist unterdimensioniert und die Fahrzeit oft unattraktiv. Hinsichtlich des bestehenden Fahrplangebots ist die Stadt Linden trotz der beschriebenen besonderen Situation gegenüber Nachbarkommunen in Bezug auf die Einwohnerzahl beispielsweise im Vergleich zu Lahnau/Heuchelheim deutlich im Nachteil. Die Stadt Linden bittet daher um Prüfung eines zusätzlichen schnelleren und damit attraktiveren Rundverkehrs Linden-Gießen-Linden. Dazu gehört auch die direkte bzw. schnellere Anbindung von weiterführenden Schulen wie die Ricarda-Huch Schule, Herderschule, Liebigschule und Landgraf-Ludwigs-Gymnasium sowie die Anbindung neuer Baugebiete innerhalb von Linden. Für einen möglichen Expressbus könnte folgende Strecke vorgesehen werden:<br>Bahnhof Linden - Leihgestern (Großen-Lindener Straße – Gießener Straße mit Anbindung des neuen Baugebiets „Nördlich Breiter Weg“) - Mühlberg - Oberhof - Gießen (Naturwissenschaften, Uni-Hauptgebäude, Berliner Platz - Anlagering (Ostanlage, Nordanlage, Westanlage; zur Anbindung der Weiterführenden Schulen in diesem Stadtgebiet) - Frankfurter Straße (Uni-Klink, Klein-Linden) - Großen-Linden (Gewerbegebiet, Alte Heerstraße, Leihgesterner Straße) - Bahnhof Linden | wird unterstützt         | Es handelt sich um Regionalbuslinien, daher liegt die Zuständigkeit beim RMV.   | Weiterleitung an RMV |
| Tarif           | Der RMV sieht eine Vielzahl von verschiedener Tarifen und Ermäßigungsmöglichkeiten vor. Zudem sind die Finanzierungstöpfen sehr unterschiedlich und die Finanzierungsstruktur komplex. Für die Bürger ist das nicht ersichtlich, wer am Ende für ihre verkehrliche Anbindung bezahlt. Die Stadt Linden subventioniert beispielsweise direkt die innerörtlichen Busfahrten. Indirekt über den Landkreis (Kreis- und Schulumlage der Stadt Linden) und die Beteiligung des Landkreises an der ZOV aber noch deutlich mehr.<br>In diesem Zusammenhang ist es überlegenswert, ob in Anlehnung an die Möglichkeiten des Jobtickets, Hessentickets bzw. Semestertickets auch die Einrichtung eines „Kommunaltickets“ geprüft werden kann. Im Rahmen eines größeren Projektes müsste der Frage nachgegangen werden unter welchen Bedingungen so etwas umsetzbar wäre. Fragen wären zum Beispiel: welche Rabatte sind möglich, welche Zuschüsse sind möglich, welche Zuschüsse fallen an anderer Stelle vielleicht weg etc. Unsere Ansicht nach wäre es eine „win-win“ Situation für den RMV und für die Kommunen. Den Kommunen stände damit ein einfaches Konzept zur Förderung des ÖPNV zur Hand. Der RMV würde durch eine Steigerung der Anzahl von Fahrgästen (Voraussetzung: durch ein Kommunalticket werden mehr Bürger für den ÖPNV begeistert) sinken auch die Stückkosten einer Fahrt mit den ÖPNV, sofern die Kapazitätsgrenzen noch nicht erreicht sind.   | wird bedingt unterstützt | Auch für Kommunaltickets gilt das Grundprinzip, dass etwaige Fahrgelderlösminderungen ausgeglichen werden müssen.   | Weiterleitung an RMV |

| Thema                 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen     |
|-----------------------|---|-------------------|--|----------------------|
| Erschließungsqualität | Zur bedarfsgerechten Erschließung von Siedlungsgebieten für den Buspersonennahverkehr (BPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) hat man bei den Planentwürfen die Empfehlung des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) als Vorgabe übernommen, in den beigefügten Erschließungslücken-Kartenwerken als erfüllt dokumentiert, wenn - wie vorgegeben - Wohngebiete im Einzugsradius von 400 m von einer Bus-/ ALT-Haltestelle und SPNV im Einzugsradius von 600 m von einem Bahnhof erschlossen werden. Doch die Realität sieht leider anders aus. Der Mücker Ortsteil Flensungen wird durch die im alten Ortskern gelegenen Haltestelle „Feuerwehr“ mit der Linie VB 76 an den ca. 1000 m entfernten Bahnhof Mücke angebunden. Alle weiteren Haltestellen in diesem Ortsteil – ausgenommen die Haltestelle Industrieweg in unmittelbarer Bahnhofsnähe - sind lediglich Schulbus-Ausstiegshaltestellen der Linien VB 79 bzw. GI 77 und fahren nicht den Bahnhof an. Im Gegensatz zu allen anderen Mücker Ortsteilen finden aber auch in Flensungen keine Frühfahrten statt. Die erste Fahrtmöglichkeit erfolgt erst um 7:40 Uhr. Somit bestehen im Berufsverkehr für diesen Ortsteil auch keine Verbindungen zum Bahnhof. Außerdem besteht in dem seit Jahrzehnten bestehenden Flensunger Siedlungsgebiet „Flensunger Hof“, welches zurzeit nochmals erweitert und mehr als 200 Einwohner aufweisen wird, weder eine Schulbus- noch eine Bushaltestelle. Obwohl die Gemeinde in ihrer Stellungnahme zur Anhörung des NVP darauf hingewiesen hatte, wurde dies im vorliegenden Entwurf des NVP nicht berücksichtigt. Um in dem nun vorgelegten Entwurf des NVP nach außen hin die Voraussetzungen für den Ortsteil Flensungen mit dem Siedlungsgebiet „Flensunger Hof“ zu erfüllen, hat man offensichtlich in der zugehörigen Karte lediglich einen 400 m Umkreis um eine ausschließliche Schulbus-Ausstiegshaltestelle gezogen. Bemüht man allerdings die RMV-Verbindungsauskunft, um aus diesem Wohngebiet zu einem Ziel in eine Nachbargemeinde/ Stadt zu gelangen, wird dem Nutzer, je nach Hausnummer, ein Fußweg von bis zu 650 m zur Haltestelle „Feuerwehr“, aber mehrheitlich zum Bahnhof mit 1,4 km attestiert. | Prüfung           | Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Wohngebiets "Flensunger Hof" wird aktuell mit der Gemeinde Mücke geprüft. |                      |
| Park+Ride             | Der Bahnhof Mücke weist die größte verkehrswichtige Umsteiganlage im Vogelsbergkreis auf. Die derzeit vorhanden 70 P&R-Plätze sind überlastet und sollen, wie angemeldet, auf 90 Stellplätze aufgestockt werden. Obwohl dies ein eindeutiger Gradmesser für die Bedeutung der Station in dieser Region ist, wird er im NVP nicht als wichtiger Bahnhof im Vogelsbergkreis gelistet und auch geflissentlich übersehen, dass dieser Sachverhalt (Landtagsdrucksache 16/5880) in ähnlicher Form schon einmal Thema im Hessischen Landtag war.  | wird unterstützt  |  |                      |
| Schülerzahlen         | Aus Sicht der Stadt Bad Vilbel ist die Aussage, dass in den nächsten Jahren nicht mit einer deutlichen Veränderung der Schülerzahlen zu rechnen ist, nicht zu rechtfertigen.  | keine Bewertung   | An anderer Stelle wird auf die differenzierte Entwicklung zwischen dem westlichen und östlichen Wetteraukreis hingewiesen. |                      |
| Verkehrsangebot       | Die Nachtbuslinie n96 verkehrt seit dem letzten Fahrplanwechsel im Linienverlauf Frankfurt - Bad Vilbel - Schöneck. Dies ist entsprechend zu korrigieren (vgl. hierzu: <a href="https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/streckennetz/nachtverkehre/nachtverkehrfrankfurt/rheinmain/">https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/streckennetz/nachtverkehre/nachtverkehrfrankfurt/rheinmain/</a> ).   | keine Bewertung   | Die Tabelle ist Stand Fpj 2019, erst ab 2020 ist die Änderung erfolgt.   | Weiterleitung an RMV |
| Vertrieb              | Ein personalbedienter Vertrieb am Bahnhof Bad Vilbel ist der Stadt Bad Vilbel nicht bekannt. Es wird um Information gebeten, wo der RMV über eine Agentur personalbedienten Vertrieb am Bahnhof gewährleistet.  | keine Bewertung   | Laut RMV-Seite ist ein Vertriebspartner:<br>Bürgerbüro Stadt Bad Vilbel<br>Frankfurter Straße 74<br>61118 Bad Vilbel       |                      |
| Expressbus            | Der RMV empfiehlt in der aktuellen Fortschreibung des RNVP, den Korridor Bad Homburg-Bad Vilbel für die Einrichtung einer neuen Expressbuslinie näher zu untersuchen. Eine vertiefende Planung soll erstellt werden, die die Grundlage für eine mögliche Umsetzung bildet. Aus Sicht der Stadt Bad Vilbel stellt diese Linienverbindung einen wichtigen Lückenschluss (Regionaltangente Nord, RTN) zwischen der Regionaltangente West (RTW) und der Main-WeserBahn dar und sollte deshalb zügig realisiert werden. Dafür spricht, dass sich die Stadt Bad Vilbel nach wie vor sehr dynamisch entwickelt; insbesondere was die Wohnbevölkerung und bedingt durch das Projekt Springpark Valley auch die Arbeitsplätze anbelangt. Eine Tangentialverbindung könnte den Verkehr besser entflechten.  | wird unterstützt  |  | Weiterleitung an RMV |
| S6 Ausbaustrecke      | Seit Dezember 2017 laufen die Bauarbeiten für die Errichtung systemeigener Gleise für die Linie S6 zwischen Frankfurt West und Bad Vilbel. Ziel ist die Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom übrigen Verkehr auf der Main-Weser-Bahn, die im ersten Schritt erfolgt. In einem zweiten Ausbauschnitt sollen die Maßnahmen auf der Gesamtstrecke bis Friedberg umgesetzt werden. Das Schienennetz ist vor allem im Kernraum des RMV-Gebietes bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet. Die Gesamtstrecke bis Friedberg soll entsprechend den Planungen der DB Netz AG Ende 2028 viergleisig ausgebaut sein. Wir möchten unterstreichen, wie wichtig eine schnelle Realisierung der Gesamtmaßnahme ist. Die Stadt Bad Vilbel begrüßt und unterstützt deshalb diese wichtige Infrastrukturmaßnahme, denn durch das zu erwartende Wachstum des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs und des Schienengüterverkehrs werden sich die Engpässe ohne Ausbaumaßnahmen weiter verschärfen.   | wird unterstützt  |  | Weiterleitung an RMV |
| Niddertalbahn         | Die Zukunft der Niddertalbahn (NTB) ist elektrisch und abschnittsweise zweigleisig. Seit 2015 arbeiten die Kommunen und Aufgabenträger in der AGNV (Arbeitsgemeinschaft Nahverkehr Niddertal) an Ausbau und Elektrifizierung der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim. Planung und Realisierung müssen nun so schnell wie möglich erfolgen. Spätestens mit dem Start des neuen Verkehrsvertrags im Jahr 2027 ist eine Ausweitung des Zugangebots dringend erforderlich. Nur eine erweiterte Infrastruktur kann die steigenden Fahrgastzahlen der Niddertalbahn aufnehmen. Kapazitätssteigerung, kürzere Fahrzeiten und Elektrifizierung sind das A und O beim Klima- und Lärmschutz. Grundlage hierfür ist die Machbarkeitsstudie, die der RMV gemeinsam mit dem ZOV und der KVG Main-Kinzig in Auftrag gegeben hat. Die Studie kommt zu dem Schluss, dass ein abschnittsweise zweigleisiger Ausbau mit Elektrifizierung deutliche Vorteile gegenüber anderen Varianten habe. So sind in diesem Fall mehr Züge in der Hauptverkehrszeit und der Einsatz leiser und lokal emissionsfreier Elektrozüge wirtschaftlich vorteilhafter. Auch werden kürzere Fahrzeiten erreicht. Der nächste Schritt, um das Projekt voranzutreiben, ist eine Planungsvereinbarung zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG, die als Eigentümerin der Infrastruktur für die Umsetzung des Bauvorhabens verantwortlich ist. Aus der Machbarkeitsstudie haben die Anliegerkommunen der NTB, die Anliegerkreise der NTB sowie die Aufgabenträger (KVG, ZOV, RMV) eine gemeinsame Resolution für die Kommunen, die Kreise und den RMV erarbeitet. Diese Resolution wurde im Zuge der dritten Niddertalbahnkonferenz am 05.11.2019 einstimmig beschlossen. Die Stadt Bad Vilbel fordert, dass alle maßgeblichen Akteure jetzt zügig in die Umsetzung des Ausbaus der NTB gehen.  | wird unterstützt  |  | Weiterleitung an RMV |
| Expressbus            | Der RMV empfiehlt in der aktuellen Fortschreibung des RNVP, den Korridor Bad Homburg-Bad Vilbel für die Einrichtung einer neuen Expressbuslinie näher zu untersuchen. Eine vertiefende Planung soll erstellt werden, die die Grundlage für eine mögliche Umsetzung bildet. Aus Sicht der Stadt Bad Vilbel stellt diese Linienverbindung einen wichtigen Lückenschluss (Regionaltangente Nord, RTN) zwischen der Regionaltangente West (RTW) und der Main-WeserBahn dar und sollte deshalb zügig realisiert werden. Dafür spricht, dass sich die Stadt Bad Vilbel nach wie vor sehr dynamisch entwickelt; insbesondere was die Wohnbevölkerung und bedingt durch das Projekt Springpark Valley auch die Arbeitsplätze anbelangt. Eine Tangentialverbindung könnte den Verkehr besser entflechten. Daher ist diese Verbindung unbedingt auch in den NVP des ZOV aufzunehmen.  | wird unterstützt  | Vorschlag wurde berücksichtigt.  |                      |

| Thema                 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan  | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|-----------------------|--|--------------------------|---|----------------------|
| BikeRide              | Am Bahnhof Bad Vilbel und seinem unmittelbaren Umfeld stehen insgesamt über 100 Fahrradstellplätze zur Verfügung. Die Abbildung ist entsprechend anzupassen.   | wird nicht unterstützt   | Laut der Daten aus der eigenen Erhebung des ZOV sind im Bereich der B+R-Anlage in Bad Vilbel 92 Stellplätze vorhanden (vgl. Anhang A3). Das nähere Umfeld wurde nicht berücksichtigt, da es nicht unmittelbar zum Bereich des B+R-Platzes am Bahnhof zählt. |                      |
| Verkehrsangebot       | Die Stadt Bad Vilbel regt an, grundsätzlich alle Regionalbahnen, die auf der Strecke Friedberg Frankfurt verkehren, regelhaft am Bahnhof Bad Viibe halten zu lassen.   | wird bedingt unterstützt | Dies würde die Fahrzeit für die Reisenden aus Mittelhessen verlängern. Insofern ist die Auswahl nur einer Linie im Stundentakt vorzunehmen.   | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot       | Die Stadt Bad Vilbel regt an, grundsätzlich alle Regional-Express-Linien, die auf der Strecke Friedberg-Frankfurt verkehren, regelhaft am Bahnhof Bad Viibe halten zu lassen.  | wird nicht unterstützt   | Dies würde die Fahrzeit für die Reisenden aus Mittel- und Nordhessen verlängern.  | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot       | Die Stadt Bad Viibe unterstützt das Ansinnen des ZOV, den viergleisigen Ausbau bis Friedberg mit Nachdruck voranzutreiben. Nur durch eine rasche Fertigstellung lassen sich weitere Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr realisieren.   | wird unterstützt         |   | Weiterleitung an RMV |
| Niddertalbahn         | Die Stadt Bad Viibe unterstützt den ZOV dahingehend, dass alle maßgeblichen Akteure jetzt zügig in die Umsetzung des Ausbaus der NTB gehen müssen, um die Infrastrukturmaßnahme bis 2027 zu realisieren. Die Planungsvereinbarung hierzu zwischen dem Land Hessen und der DB Netz AG muss schnellstmöglich geschlossen werden.   | wird unterstützt         |   | Weiterleitung an RMV |
| Erschließungsqualität | Die entsprechende Karte ist zu aktualisieren. Es fehlt die Haltestelle "Altes Rathaus" auf Höhe Hausnummer Marktplatz 11, 61118 Bad Vilbel.  | keine Bewertung          | Es wird die Haltestelle aufgezeigt, nicht die einzelnen Masten.   |                      |
| Allgemein             | Nach Durchsicht der Unterlagen teilen wir mit, dass wir keine Anmerkungen zum Entwurf des NVP haben  | keine Bewertung          |   |                      |
| Neubaugebiet          | Die Stadt Hungen plant aktuell ein Baugebiet „Hungen – West“, siehe Plan in der Anlage. Dort sollen ca. 600 Wohneinheiten entstehen, so dass eine Anbindung an den ÖPNV Berücksichtigung finden sollte. Im Rahmen der Entwicklung dieses Baugebietes ist eine Veränderung der Buslinie bzw. die Neueinrichtung einer Bushaltestelle erforderlich. Für die zeitliche Betrachtung gehen wir aktuell von 2022-2023 aus.   | wird unterstützt         | Hierfür sind Abstimmungen und Gespräche mit allen Beteiligten notwendig.  |                      |
| SPNV                  | "Für den Vogelsbergkreis besitzt der Bahnhof Alsfeld große Bedeutung. Wichtig ist zudem der Bahnhof der Kreisstadt Lauterbach (Mücke wird nicht aufgeführt)." Dies steht im Widerspruch zu Anlage A Schienenverkehr Pos. 4.4.6.1   | wird unterstützt         | Der Bahnhof Mücke wurde an dieser Stelle ergänzt.   |                      |
| Park+Ride             | "Für die überlasteten P+R-Plätze an den Stationen Borsdorf und Mücke sind von kommunaler Seite Erweiterungen geplant." Der Bahnhof Mücke ist sehr wohl ein wichtiger Bahnhof und das nicht nur für den Vogelsbergkreis. Den handelnden Akteuren „am grünen Tisch“ ist scheinbar auch nicht bekannt, dass es in der gleichen Sache der Bhf. Mücke schon einmal zu einer Anfrage in den hess. Landtag geführt hat und dort von höchster Stelle dessen Wichtigkeit bestätigt wurde (s. Landtagsdrucksache 16/5880 v.21.09.2006).  | wird unterstützt         |   |                      |
| Erschließungsqualität | Diese Vorgaben an die Erschließungsqualität werden derzeit mit dem Siedlungsgebiet „Am Flensunger Hof“ in keiner Weise erfüllt. Der RMV Verbindungsassistent attestiert von Haus-Nr. „Am Flensunger Hof Nr. 16“ nach Gießen einen Fußmarsch von 1,6 km bis zum Bahnhof. Die Grafik „Mücke“ in der Anlage 4.2 (Erschließungslücken im Vogelsbergkreis), zeigt als zentrale Basishaltestelle für dieses Siedlungsgebiet im Ortsteil Flensungen lediglich eine Schulbus-Ausstiegshaltestelle. Dies steht im krassen Widerspruch zu Pos. 4.2.3 und Fußmarsch von 1,6 km.   | Prüfung                  | Die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich des Wohngebiets "Flenusnger Hof" wird aktuell mit der Gemeinde Mücke geprüft.  |                      |
| ALT                   | Zur ALT- Fahrplangestaltung sind zwar keine konkreten Beispiele für Mücke aufgeführt. Aber die ALT Anbindung des Nieder-Ohmener Ortsteils „Wallenbach“, die vorrangig über die Haltestelle Gesamtschule erfolgt, ist früh morgens überhaupt nicht gegeben. Die ersten ALT Fahrten beginnen werktags, je nach Fahrtrichtung, erst um 8:17 Uhr bzw. 8:38 Uhr. Mit solchen Angeboten kann man niemand zur ÖPNV Nutzung bewegen. Zudem ist das generelle Verbot der sogenannten Innerortsbedienung in den größeren Gemeinden Flensungen/ Merlau und Nieder-Ohmen auf eine Mindestentfernung zu ändern.   | Prüfung                  | Die Anbindung des Wohngebiets Wallenbach wird überprüft. An dem Ausschluss der Innerortsbedienung im ALT wird jedoch festgehalten. Eine Regelung über eine Mindestentfernung ist aus Sicht des ZOV nicht realisierbar.                                      |                      |
| Text                  | Dabei sind die Gemeinden auch dafür zuständig, dass neue Baugebiete und Gewerbegebiete so erschlossen werden, dass sie vom Linienverkehr mit vertretbarem Zeitaufwand anfahrbar sind.....  | keine Bewertung          |   |                      |
| Allgemein             | Wir begrüßen die Projekte, die sich der ZOV für die nächsten Jahre vorgenommen hat, um die Mobilität in den drei Landkreisen Wetterau, Gießen und Vogelsberg weiter zu verbessern. Ein leistungsfähiger ÖPNV hat für unsere Mitgliedsunternehmen einen sehr hohen Stellenwert. Bei der HIHK-Verkehrsumfrage 2019 gaben 76 Prozent der Unternehmen an, dass sie im Schienenpersonenverkehr durch Verspätungen und Zugausfälle stark bis sehr stark beeinträchtigt werden. 66 Prozent gaben zu lange Fahrzeiten, 58 Prozent ein unzureichendes Fahrplanangebot als Hemmnisse an.   | wird unterstützt         |   | Weitergabe an RMV    |
| 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. Ein regelmäßiger Linienverkehr ist wichtig, um den ÖPNV zu stärken und die Attraktivität des ÖPNV auch im ländlichen Raum hoch zu halten. 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 nicht unterstützt   | Durch Bedarfsverkehre ist es möglich u.a. das Fahrtenangebot gegen über Busleistungen zu erweitern. Gerade im ländlichen raum ist die Nachfrage für Bedarfsverkehre ausreichend.  |                      |
| SPNV                  | Fahrtzeitvorteile auf dieser Relation. Dies führt insgesamt zu einer verbesserten Erreichbarkeit der mittelhessischen Regionen, da es sich um die Hauptachse zwischen Mittelhessen und dem Ballungsraum FrankfurtRheinMain handelt. Die Angebotsverbesserung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein Großteil der Regionen Mittelhessens nur schlecht mit dem ÖPV an den Ballungsraum FrankfurtRheinMain sowie an die Nordhessischen Regionen angebunden sind. Deshalb ist es nötig, die Reisezeiten zwischen den genannten Regionen mithilfe geeigneter Maßnahmen zu verbessern, sodass sowohl die Regionen als auch der Verdichtungsraum davon profitieren. Zur Steigerung der Attraktivität für Pendler sollte die Anbindung des Vogelsbergkreises an den Ballungsraum FrankfurtRheinMain deutlich verbessert werden. Hierfür regt die IHK Gießen-Friedberg an, den Ausbau der Vogelsbergbahn und die Reaktivierung der Ohmtalbahn in einem ersten Schritt mit Machbarkeitsstudien zu prüfen. Zudem sollte der südliche Vogelbergkreis stärker an das Schienenverkehrsnetz angeschlossen werden. Die IHK Gießen-Friedberg begrüßt die Aufnahme der Maßnahmen zum Ausbau der Niddertalbahn in den regionalen Nahverkehrsplan. Auch der Nachweis der Förderfähigkeit des teilweise zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung ist für die Zukunftsfähigkeit der immer stärker nachgefragten Strecke bedeutend. Dabei unterstützen wir den Vorschlag einer Anbindung von Glauburg-Stockheim an das S-Bahn-Netz bei gleichzeitigem Erhalt der Regionalzugverbindung. Wir regen eine schnelle Umsetzung des Projektes an, sodass bis zum Lizenzwechsel 2028 die Bahnstrecke den aktuellen Bedürfnissen und Anforderungen angepasst ist. | wird unterstützt         | Der Ausbau der Vogelsbergbahn wird unterstützt. Zur Reaktivierung der Ohmtalbahn wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Der Ausbau der Niddertalbahn ist in Planung.  | Weiterleitung an RMV |

| Thema               | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV      | Erläuterungen, Kommentare  | weitere Vorgehen |
|---------------------|---|------------------------|--|------------------|
| Finanzierung        | Nach § 14 (4) Nr. 8 soll ein Nahverkehrsplan „... ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung ...“ enthalten. Ein Finanzierungskonzept mit Kostenschätzung und auch ein Investitionsprogramm sind im Entwurf nicht enthalten. Im Entwurf wird auf S. 130 darauf hingewiesen, dass noch „Arbeitsschritte [...] bis zur Erstellung des Investitionsprogramms zu durchlaufen sind“. Da u. a. das Investitionsprogramm aber gemäß ÖPNVG Hessen (§ 14 (4) Nr. 8) Mindestinhalt eines NVP sein soll und - zu Recht - auf S. 130 darauf hingewiesen wird, dass „für die Einstellung von Mitteln bei den Straßenbaulastträgern sowie die Beantragung von Fördermitteln [...] ein Investitionsprogramm Voraussetzung [ist]“ und zudem, bei entsprechender Ausarbeitung, dem Aufgabenträger, den politischen Gremien und dem Zuwendungsgeber eine Übersicht über den (auch längerfristigen) Finanzbedarf ermöglichen, regen wir an, den NVP Investitionsprogramm auf der Grundlage eines Finanzierungskonzepts mit (grober) Kostenschätzung zu ergänzen. Für den vollständig barrierefreien Haltestellenausbau kann das Informationsblatt für Nahverkehrspläne „Barrierefreie Haltestellen - Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen“ von Hessen Mobil als Orientierungshilfe herangezogen werden ( <a href="https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/NVPInfo_Juli_2019_0.pdf">https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/NVPInfo_Juli_2019_0.pdf</a> ). | wird nicht unterstützt | Die Finanzierung der im NVP beschriebenen zusätzlichen Leistungen erfolgt für den lokalen Verkehr nach Belegenheit zu Lasten der Ausschüttung der Gesellschafter des ZOV. Die zu erwartende Kosten- und Erlösentwicklung wird in Kapitel 8.3 beschrieben. Wie in den Vorgängerplänen wurde frühzeitig eine Abfrage unter den Straßenbaulastträgern (außer Hessen Mobil) bzgl. der geplanten Investitionen im Bereich des Haltestellenausbau durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Abfrage sind als Anlage 8 dem Nahverkehrsplan beigefügt. |                  |
| Text                | Es wird angeregt, die Kapitel 3 (Mängelanalyse) und 4 (Anforderungsprofil) im NVP zu tauschen. Den Arbeitsschritt „Anforderungsprofil“ vor die „Mängelanalyse“ in der Gliederung vorzuziehen bietet den Vorteil im Vorfeld definierter (und beschlossener) Kennwerte als Grundlage für eine spezifische Mängelanalyse.  | wird nicht unterstützt | Nach Prüfung und Diskussion wurde die Reihenfolge der Arbeitsschritte beibehalten.   |                  |
| Text                | Der NVP ist mit 191 Seiten zzgl. Anhängen vergleichsweise umfangreich. Dies gilt insbesondere für das Kapitel 2 („Bestandsaufnahme“) mit 54 Seiten, mit dem sehr ausführlichen Kapitel 2.2 („Untersuchungsraum und Strukturdaten“) mit 27 Seiten. Die Texte sollten grundsätzlich gestrafft und konkret formuliert sein. Es wird empfohlen, diesen Grundsatz bei der nächsten Fortschreibung des NVP stärker zu berücksichtigen.  | wird nicht unterstützt | Der vergleichsweise große Umfang des Nahverkehrsplans lässt sich insbesondere darauf zurückführen, dass dieser Gültigkeit für drei große Flächenlandkreise besitzt, welche zudem über unterschiedliche räumliche, wirtschaftliche und soziale Strukturen verfügen. Zudem dient der Nahverkehrsplan der Politik als Leitfaden und hat daher die Funktion die relevanten Sachverhalte deutlich darzustellen.   |                  |
| Text                | „...stellen folgende vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und <del>Landesentwicklung</del> <u>Wohnen (HMWEVW)</u> sowie <del>dem Hessischen Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen</del> <u>Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement</u> herausgegebene Schriften<br>- „Leitfaden für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen in den Landkreisen des Landes Hessen“ sowie die daran anknüpfenden<br>- „Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen“,<br>- „Informationsblatt für Bushaltestellen - Regelung für Förderanträge“<br>- „Barrierefreie Haltestellen - Informationsblatt für Nahverkehrspläne - Hinweise zur Aufstellung von Investitionsprogrammen“<br>dar. Die Informationsblätter stehen auf der Homepage von Hessen Mobil als Download bereit ( <a href="https://mobil.hessen.de">https://mobil.hessen.de</a> ).“<br>Es wird begrüßt, dass der „Leitfaden“ bzw. die „Empfehlungen für die Fortschreibung“ - trotz des fortgeschrittenen Alters dieser Schriften - nach wie vor als „wertvolle Unterstützung“ angesehen werden.  | wird unterstützt       | Der Text wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Barrierefreiheit    | Ergänzung (entsprechend der Formulierung im PBefG § 8 (3)): „... muss auf <u>vollständig</u> barrierefreie Gestaltung geachtet werden.“   | wird unterstützt       | Der Text wurde entsprechend ergänzt.   |                  |
| Text                | Bei RMVsmart handelt es sich zunächst nur um ein „Pilotversuch“ und steht nur einem beschränkten Kreis von „Testkunden“ zur Verfügung. Dies wird in diesem Kapitel nicht deutlich   | wird unterstützt       | Der Text wurde entsprechend überarbeitet.  |                  |
| Text                | Korrektur:<br>„Anhang <del>VII a) bis e)</del> 4.1 bis 4.3 ...“<br>Weiter unten wird von „tabellarischen Aufzählungen sämtlicher [...] Erschließungslücken“ im Anhang hingewiesen. Eine entsprechende Aufzählung ist aber in den Anhängen nicht zu finden.  | wird unterstützt       | Der Verweis auf die betreffenden Anhänge wurde entsprechend korrigiert. Eine Tabelle, die alle Erschließungslücken aufzählt, existiert tatsächlich nicht.  |                  |
| Text                | Korrektur:<br>„Anhang <del>VII a) bis e)</del> 5.1 bis 5.3 ...“   | wird unterstützt       | Der Verweis wurde entsprechend korrigiert.   |                  |
| Text                | Ergänzung bzw. Korrektur (entsprechend der Formulierung im PBefG § 8 (3)):<br>„... ist auf eine vollständig barrierefreie und aufeinander abgestimmte ...“<br>sowie<br>„Der Gesetzgeber schreibt in § 8 PBefG vor, dass <u>bis zum 1. Januar 2022 die Nutzung des ÖPNV vollständig barrierefrei möglich zu sein hat</u> der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen hat, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“  | wird unterstützt       | Der Text wurde entsprechend korrigiert.  |                  |
| Takt                | Als „Grundangebot“ (Montag bis Samstag, 6 bis 20 Uhr) wird in der Kategorie 3, welche für den weit überwiegenden Teil des ZOV-Gebiets gilt, ein 2-h-Takt festgelegt. Im Entwurf des verbundweiten Nahverkehrsplans des RMV wird als „Standard“ sowohl für X-Bus- als auch Regiobuslinien grundsätzlich an Werktagen ein 1-h-Takt sowie eine Betriebszeit von 6 bis 22 Uhr definiert. Auch im SPNV gilt ein i. d. R. höherer Standard als der 2-h-Takt. Auf diesen höheren Standard des RMV sollte zumindest nachrichtlich hingewiesen werden, da auch die Buslinien und der SPNV in der Zuständigkeit des RMV als Teil des Grundangebots angesehen werden können. Zudem werden diese Verkehre auch in der Mängelanalyse und in der Angebotskonzeption berücksichtigt.   | wird nicht unterstützt | Die Kategorie 3 umfaßt zwar den überwiegenden Teil des ZOV-Gebietes, jedoch nur einen geringeren Bevölkerungsanteil. Viele Kernorte im ländlichen Raum sind der Kategorie 2 zugeordnet. Das Thema höheres Grundangebot wurde bereits intensiv in den ZOV-Gremien diskutiert und es zeichnet sich mehrheitlich nur eine eingeschränkte Erhöhung des Fahrtenangebotes ab, welches für einen Stundentakt nicht hinreichend ist. Im Übrigen befindet sich die RNVP-Fortschreibung noch in der Entwurfsphase.                                 |                  |
| Schulzeitstaffelung | Es wird begrüßt, dass die „Forderung“ nach einer Schulzeitstaffelung als Grundlage für einen wirtschaftlicheren Fahrzeugeinsatz bzw. zur Qualitätsverbesserung der Schülerbeförderung formuliert wird. Es wird angeregt, diese Forderung in der Angebotskonzeption konkret zu hinterlegen, z. B. durch die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für eine Schulzeitstaffelung.  | Prüfung                |  |                  |
| Haltestellen        | „... Ziel ist es dabei bis 2022 zumindest die zentralen Haltestellen in jeder Gemeinde und jedem Ortsteil barrierefrei auszubauen.“ Ziel sollte es sein alle Haltestellen (mit Ausnahme von im NVP konkret benannten und begründeten Ausnahmen) bis zum 01.01.2022 vollständig barrierefrei auszubauen. Das hier benannte Ziel sollte nur im Kontext einer Priorisierung des Haltestellenausbau formuliert werden. Es wird angeregt, dies deutlicher zu machen.   | keine Bewertung        | Eine rechtlich Handhabe und Vorgabe von seiten ZOV-Verkehr gegenüber den Kommunen beim Ausbau von Haltestelle ist nicht gegeben.   |                  |

| Thema                    | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan   | Bewertung des ZOV        | Erläuterungen, Kommentare   | weitere Vorgehen     |
|--------------------------|---|--------------------------|---|----------------------|
| Finanzierung             | „Bei ungeklärter Entwicklung der Bundeszuschüsse ist von sinkenden Zuwendungen durch das Land auszugehen.“ Hintergrund und Aussage dieses Satzes sind unklar, angesichts der jüngsten Entwicklungen kann dieser wohl nicht so stehen bleiben: Die Regionalisierungsmittel wurden und werden weiter erhöht, das Regionalisierungsgesetz (RegG) wurde kürzlich rückwirkend zum 01.01.2020 entsprechend geändert. Gleiches gilt für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), das ebenfalls zum 01.01.2020 geändert wurde - u. a. werden die Fördermittel des Bundes für Infrastrukturinvestitionen sukzessive deutlich erhöht, Schwellenwerte wurde abgesenkt und es wurden neue Fördertatbestände aufgenommen. Die Landesförderung wurde bereits 2018 mit dem Mobilitätsförderungsgesetz (Mobifög) auf eine verlässliche Grundlage gestellt. Die Entwicklung der Bundeszuschüsse ist folglich geklärt, und es ist nicht von sinkenden Zuwendungen des Landes auszugehen. | wird unterstützt         | Die veraltete Formulierung wird geändert.   |                      |
| Mindeststandards Bus     | Wichtiger Faktor für ein attraktives Angebot ist aus Sicht des Kreistags eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen, auch im Bedienungsverkehr der Schulen. Sie soll als Ziel im Nahverkehrsplan verankert werden.   | keine Bewertung          | Die Sitzplatzzahlen je Fahrzeug sinken aufgrund Niederflrigkeit und erhöhtem technischem Platzbedarf.   |                      |
| Ausschreibung            | Zur Umsetzung des Ziels bedarf es einer operativen Begleitung zur Erkennung der Mängel und hinreichender Flexibilität in den Ausschreibungen, um kurzfristig Abhilfe schaffen zu können.  | wird bedingt unterstützt | Eine Flexibilität in Bezug auf Fahrzeuganzahl oder Konfigurationen ist nur im Rahmen der vertraglichen und rechtlichen Spielräumen möglich.   |                      |
| Takt                     | Der Kreistag setzt sich für das Ziel ein, die integrierten Taktfahrpläne an allen Bahnhöfen so zu gestalten, dass auch das Angebot der Buslinien mit der Ankunft und Abfahrt der Züge übereinstimmt. Ebenso soll an den Knotenpunkten Anschlusssicherheit gewährleistet werden. Das gilt sowohl für Verkehre zu den Knotenpunkten als auch den von ihnen abfahrenden. Im Gegensatz zu heute sind hier technische und regulatorische Maßnahmen zu treffen, die den Fahrgästen gerade im Verspätungsfall Verlässlichkeit garantieren.   | wird bedingt unterstützt | Die Fahrplanung für den lokalen Busverkehr orientiert sich stets an den An- und Abfahrtszeiten der Züge. Bei auftretenden Zielkonflikten ist eine Abwägung zu treffen, die folglich zu ungünstigeren Anschlussbedingungen führen kann. Die Verlässlichkeit der Umstiege ist sehr wichtig und wird gerade bei geringeren Verspätungen zu Recht eingefordert. Die diesbezügliche Steuerung der Verkehre und die korrespondierende Information bleiben eine Herausforderung für die zahlreichen Beteiligten. | Weiterleitung an RMV |
| Verkehrsangebot          | Außerdem spricht sich der Kreistag dafür aus, dass die Notwendigkeit von Stichverkehren mit dem Ziel überprüft wird, sie in Zukunft - da sie die Gesamtreisezeit erhöhen - wegfällen zu lassen. Dies ist bspw. bei der Linie 01 in Florstädter Ortsteilen der Fall. Ausnahmen sind lediglich Ortschaften, die nur über eine Zubringerstraße verfügen, wie bspw. Aulendiebach.   | wird bedingt unterstützt | Bei der Auflösung von einer zu mehreren Linien, erhöht sich die Kapazität, die Fahrgastnachfrage bleibt unverändert. Es verkehren mehr Busse als ggf. derzeit notwendig sind. Hier sind die Kriterien der kürzeren Fahrzeit gegenüber den entstehenden Kosten (Fahrzeug, Personal,...) und der Umweltverträglichkeit abzuwägen. Eine Entscheidung kann nur für den Einzelfall getroffen werden.   |                      |
| Schulverkehr             | Ferner setzt sich der Kreistag dafür ein, die derzeit bestehenden Sonderverkehre in das öffentliche Angebot zu integrieren. So müssen die Eltern von Schülerinnen und Schülern für die Busverbindungen von Rockenberg nach Wölfersheim und von Büdingen nach Konradsdorf derzeit viel Geld bezahlen, ohne dass ihre Kinder die Vorteile beispielsweise des Schülertickets nutzen können. Bei solchen Maßnahmen kann durchaus von den Mindestbedienungsstandards abgewichen werden.  | keine Bewertung          | Eine Entscheidung über die Einrichtung schulrelevanter Verkehre erfolgt über den Schulträger.   |                      |
| Tarif                    | Seit 2008 arbeitet der RMV an einer Reform seines Tarifsystems. Für die Fahrgäste im Wetteraukreis bringt das bestehende System mit relativ vielen Tarifwaben deutliche Nachteile. Der Kreistag fordert den RMV auf, hier endlich, unter Berücksichtigung der Streckenlänge, zu einem Ergebnis und damit zu faireren Tarifen zu kommen. Im Bereich der Jahreskarten begrüßt der Kreistag alle Bestrebungen, das attraktive 365- Ticket weiteren Kundengruppen anzubieten.   | keine Bewertung          |   | Weiterleitung an RMV |
| Clean Vehicles Directive | Die im Nahverkehrsplan erwähnte EU-Richtlinie zur Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge ("Clean Vehicles Directive") formuliert Mindestquoten für die Beschaffung "sauberere" Fahrzeuge (Busse). In der ersten Umsetzungsperiode vom 02.08.2021 bis 31.12.2025 beträgt die Quote für Deutschland insgesamt 45%. Davon soll mindestens die Hälfte einen emissionsfreien Antrieb haben. In diesen Zeitraum fallen für den Bereich des Wetteraukreises die Neuvergaben von sechs Linienbündeln. Vor diesem Hintergrund äußert der Kreistag die Erwartung, dass im Rahmen von Ausschreibung und Neuvergabe dieser Bündel ein Beitrag zur Umsetzung der Richtlinie geleistet wird. Auch wenn der Kreis ein Flächenkreis ist, sind nicht alle Linien innerhalb der Bündel Überlandverkehre, die ggfs. die Umsetzung der Richtlinie erschweren.   | wird unterstützt         | Im Zuge der jeweiligen Ausschreibungen wird der Einsatz von alternativen Antriebsarten je Linienbündel untersucht.  |                      |
| Expressbus               | Der Kreistag begrüßt ausdrücklich die Prüfung weiterer Korridore für die Einrichtung von Expressbuslinien, die Bereiche im Wetteraukreis betreffen, namentlich Weilburg – Butzbach, Büdingen – Friedberg, Büdingen – Hanau, Usingen – Bad Nauheim – Friedberg. Der Kreisausschuss wird aufgefordert, diese Stellungnahme an die zuständigen Stellen weiter zu leiten und dem Kreistag den neuen lokalen Nahverkehrsplan nach dessen Beschluss zur Verfügung zu stellen.   | wird unterstützt         |   | Weiterleitung an RMV |