

## Stellungnahmen: 1. Beteiligungsrunde

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Wir möchten gerne anregen, die Anbindungen in unsere Nachbarregionen in Richtung Fulda / Schlüchtern und Wächtersbach zu verbessern.	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit MKK, Fulda und RMV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Direkte oder deutlich verbesserte Anbindung Alsfelds an das Rhein/Main-Gebiet, vorrangig Frankfurt/Main. Wir sehen eine große Entwicklungschance für die hiesige Region durch eine direkte Anbindung Alsfelds an das Rhein/Main-Gebiet. Hierbei geht es nicht nur um die bisher bereits vorhandenen Pendler sondern vielmehr darum, Menschen vom teuren Wohnumfeld Rhein/Main in die hiesige Region zu ziehen in der Wohnraum vorhanden und bezahlbar ist.	Prüfung	Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Eckpunkte festzulegen, ist geplant. In diesem Zusammenhang sollen Angebotsverbesserungen geprüft werden.	Weiterleitung an RMV
Anschlussicherheit	Sicherung der Anschlüsse in Fulda. Leider kommt es häufig vor, dass Anschlussreisende, die mit Fernverkehrszügen in Fulda ankommen, die Regionalbahn Richtung Alsfeld/Gießen selbst bei geringfügigen Verspätungen des Fernzuges verpassen. Oft steht der Anschlusszug auf Gleis 38 noch bereit, während der ICE auf Gleis 3 oder 4 einfährt, wartet aber nicht, bis die Anschlussreisenden den Bahnsteig an Gleis 38 erreicht haben. Der Grund liegt offensichtlich darin, dass die Vormeldewege zwischen dem Zugpersonal im Fernzug und dem Zugpersonal der RB 45 zu umständlich, langwierig und unzuverlässig sind. Wir schlagen daher vor, neue Regeln für die Vormeldung und Anschlussicherung in Fulda einzuführen. Mindestens nach 20:00h sollten alle Züge der RB 45 mindestens 5 Minuten auf verspätete Anschlusszüge warten. Bei der letzten Fahrt (RB 24868, ab 23:05h) sollte die Wartezeit mindestens 10 bis 15 Minuten betragen. Durch örtliches Personal oder neue Regeln für das Zugpersonal sollten diese Wartezeit und die Information über verspätete Anschlusszüge verbindlich geregelt werden. Da gegen 23 Uhr der Service Point der DB AG in Fulda nicht mehr besetzt ist, sollte durch Aushänge und Information in den Fahrplanveröffentlichungen klargestellt werden, dass die DB AG (bzw. RMV oder HLB bei verspäteten Regionalzügen) ggf. die Taxikosten bis Alsfeld übernehmen und wie dies ggf. abgewickelt werden kann.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Anschlussicherheit	Bahnfahren wird erst schön, wenn die Anschlüsse erreicht werden. Dazu fordert der BUND die Schaffung eines Taktfahrplans, bei dem an den Umsteigepunkten in Nidderau und Stockheim die Züge aus allen Richtungen zur gleichen Zeit ankommen und abfahren und zwischendrin 3-5 Minuten Umsteigezeit besteht. Anschlüsse an Busverbindungen sollten gesichert werden.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	Förderung umweltfreundlicher Antriebsarten für Busse. Hier ist aus unserer Sicht ein stärkeres Augenmerk darauf zu legen um den Einsatz nachhaltiger bzw. umweltfreundlicherer Antriebsarten im ÖPNV zu fördern.	wird bedingt unterstützt	Der NVP lässt bereits heute alternative, klimafreundliche Antriebsarten zu. Im Rahmen von Neuvergaben oder Pilotierungen wird der Einsatz solcher Fahrzeuge von den ZOV-Gremien geprüft und entschieden.	
Haltestellen	Perspektivische Einplanung einer neuen Haltestelle. Die Stadt Alsfeld entwickelt derzeit ein großes Industriegebiet an der B62 Alsfeld in Richtung Eifa oberhalb der Autobahnanschlussstelle Alsfeld/Ost. Es sind bereits Ansiedlungsinteressenten vorhanden die aufgrund der Größe der Betriebe eine Anbindung des Gebietes an den ÖPNV fordern. Da wir von einer Realisierung erster Investitionen im Jahr 2020 ausgehen, möchten wir bereits jetzt eine perspektivische Planung einer Haltestelle dort ab dem Jahr 2021 hiermit anmelden.	Prüfung	Prüfung in Abstimmung mit RMV. Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Alsfeld
Fahrzeuge	Zur Akzeptanz des ÖPNV gehört die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Diese wird in den meisten Regionalzügen realisiert, mittlerweile unterstützt durch gut geschultes Personal. Dafür müssen Bahnsteige allerdings auch barrierefrei erreichbar sein. Davon würden neben den Menschen mit Fahrrädern auch Personen mit Gehbehinderung oder Kinderwagen profitieren. Derzeit sind die Bahnsteige in Alsfeld und Grünberg nur über steile Treppen oder durch das mühsame und illegale Queren von Gleisen erreichbar.	wird unterstützt	Der Bahnhof Grünberg wurde inzwischen barrierefrei ausgebaut. Der Bahnhof Alsfeld ist für einen Ausbau vorgesehen. Die Planungen haben begonnen.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Barrierefreiheit von Bushaltestellen im Vergleich zu Bahnhöfen. Das Missverhältnis der Regelungen, nachdem jede Bushaltestelle zukünftig barrierefrei ausgebaut werden muss (trifft insbesondere die Städte und Gemeinden) im Gegensatz zu Bahnhöfen, die erst ab 1.000 Zu- und Ausstiegen umgebaut werden müssen ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Wir sind uns bewusst, dass dies Sache des Gesetzgebers ist, halten es jedoch für sinnvoll über Instrumente wie den Nahverkehrsplan und entsprechende Weitergabe auf solche Umstände hinzuweisen.	keine Bewertung	Die Aussage wird im Nahverkehrsplan dokumentiert.	Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	Sprintstärkere Züge und höhere Streckengeschwindigkeiten: Die Reisezeiten sind auf der Bahnstrecke Gelnhausen-Gießen relativ unattraktiv. Die Streckengeschwindigkeit beträgt maximal 80km/h. Die Züge sind wenig sprintstark. Mit Neuausschreibung der Strecke sollten sprintstärkere Züge (mit WC) angeschafft werden und die punktuelle Erhöhung der Streckengeschwindigkeit insbesondere in den stärker ausgelasteten Bereichen geprüft werden. Die Untersuchungen zur Lumdatalbahn haben gezeigt, dass es einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen hat, wenn die Reisezeiten sich auch nur im Minutenbereich verkürzen.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Unterstützung des Stadtbusangebotes Alsfeld. Der Stadtbus Alsfeld wird alleine durch die Stadt Alsfeld finanziert. Aus unserer Sicht ist er ein wichtiges Bindeglied im gesamten ÖPNV Angebot um dieses für Einwohner der Stadt Alsfeld attraktiv zu machen. Ohne den Stadtbus „endet“ der ÖPNV am (Bus-)Bahnhof in Alsfeld. Der Stadtbus ist eine wichtige Akzeptanzhilfe und Schlüsselangebot zur Nutzung des ÖPNV und zum Umstieg auf ÖPNV. Um dieses Angebot nachhaltig und dauerhaft zu sichern sollte diese Funktion unbedingt in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden und seitens des ZOV durch einen Zuschuss zukünftig unterstützt werden.	wird bedingt unterstützt	Der Stadtbus wird im Nahverkehrsplan dokumentiert. Das Stadtbusangebot geht über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus und ist daher lokal zu finanzieren.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die Anbindung des Vogelsbergkreises an das Rhein-Main-Gebiet muss verbessert werden, etwa in Form durchgehender Züge bis Frankfurt sowie weitere Angebotsverbesserungen auf der Vogelsbergbahn.	wird bedingt unterstützt	Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Eckpunkte festzulegen, ist geplant. In diesem Zusammenhang sollen Angebotsverbesserungen (insbesondere Beschleunigungen) geprüft werden. Eine Durchbindung wird kritisch eingeschätzt (Nachfrage, elektrischer Betrieb).	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Im südlichen Kreisgebiet des Vogelsbergkreises sollen Schnellbusse eingerichtet werden, etwa nach Birstein, Wächtersbach, Steinau oder Fulda, um so Anschlüsse an den Schienenverkehr herzustellen und die Region als Wohnort für Pendler attraktiver zu machen.	Prüfung	Potentialanalyse des RMV notwendig	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Gemünden muss besser an Homberg (Ohm) angebunden werden, da beide Orte in einer grundzentralen Funktionsverbindung stehen, des Weiteren können so Anschlüsse in Richtung Marburg hergestellt werden.	Prüfung	Die Potentiale reichen für eine stetige Verbindung nicht aus. Ggf. kann eine Ausweitung des ALT-Angebots erfolgen.	Weiterleitung an RNV Marburg-Biedenkopf
Haltestellen	Fehlender ÖPNV-Anschluss in der Siedlung „Flensunger Hof“ in Mücke In der Gemeindevertreterversammlung vom 28.02.2018 wurde der Öffentlichkeit der Bebauungsplan für das Neubaugebiet „Flensunger Hof II“ vorgestellt. Bei diesem Baugebiet handelt es sich um die Erweiterung des ersten Bauabschnittes von 1994 um weitere 32 Bauplätze. Der erste Bauabschnitt umfasste 19 Bauplätze. Der Altbestand der Siedlung aus den 60er/ 70er Jahren umfasst nochmals 22 EFH und 2 Doppelhäuser. Im Endzustand wird die Siedlung 75 Wohneinheiten mit ca. 200 Einwohnern aufweisen. Das sich anschließende große Jugendfreizeitdorf mit seinem Seminarzentrum wurde in dieser Aufzählung nicht berücksichtigt. Ein ÖPNV-Anschluss in Form einer Bushaltestelle ist in dieser Siedlung bisher nicht vorhanden und laut den vorgestellten Dokumenten auch nicht vorgesehen. Durch diesen Sachverhalt wird von den Verantwortlichen bewusst in Kauf genommen, dass die Grundschüler der Klassen 1-4 auf dem Weg zur Schulbushaltestelle (VB 79) den schmalen, gefährlichen Gehweg entlang der stark befahrenen Bundesstraße 276 bis zur Haltestelle „Seenbachweg“ benutzen müssen. Wenn die Haltestelle „Feuerwehr“ benutzt wird, muss auch noch die B 276 ohne Querungshilfe überquert werden. Aber in dieser Siedlung wohnen nicht nur junge Familien, sondern auch ältere, gehbehinderte Mitbürger, die durch das Fehlen einer Haltestelle systematisch ausgegrenzt werden. Aus allen vorgenannten Gründen ist die Einrichtung einer Bushaltestelle an der Straße „Am Flensunger Hof“ in der Nähe des Jugendfreizeitdorfes zwingend erforderlich. Aus beigefügter Kopie des Bebauungsplanes „Flensunger Hof II“ ist die Lage ersichtlich.	Prüfung		
Verkehrsangebot	ÖPNV Erreichbarkeit des Mückener Industriegebiet „Gottesrain“ In dem an der A5 liegenden Mückener Industriegebiet „Gottesrain“, nahe dem Ortsteil Atzenhain, befindet sich derzeit schon eine große Anzahl Arbeitsplätze. Mit der aktuell stattfindenden Ansiedlung der Firma Nordfrost auf ca. 13 ha Fläche sollen zusätzlich 200 neue Arbeitsplätze entstehen. Das Industriegebiet „Gottesrain“ wird über die ALT Linien VB 75 im 2h-Takt erschlossen, die Linie bedient neben dem Ort Atzenhain noch Bernsfeld und ist in seinem Laufweg an die Bahnhöfe Mücke bzw. Nieder Ohmen mit abgestimmten Anschlüssen zur Vogelsbergbahn angebunden. Da die Linien ALT VB 75, VB76, VB78 am Bahnhof Mücke nicht miteinander korrespondieren, haben Auszubildende aus den anderen zehn Mückener Ortsteilen keine Chance, das Industriegebiet zu erreichen. Dies gilt natürlich gleichermaßen auch für alle anderen Personen ohne Führerschein. Durch die derzeitige Fahrplangestaltung bleiben diese Arbeitsplätze für diesen Personenkreis ohne Führerschein/Fahrgelegenheit nicht erreichbar. Dies in einer Zeit, in der sich die Politik den Klimaschutz und Verkehrsvermeidung auf die Fahnen geschrieben hat. Eine Überarbeitung der betroffenen Fahrpläne ist hier zwingend notwendig.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Verkehrsangebot	Anmerkung zu den dargestellten Ergebnissen der Mängelanalyse für die Gemeinde Mücke. Die hier aufgeführten Werte der Reisezeitvergleiche sind schön gerechnet, die Entfernung nach Gießen beträgt auf Straße und Schiene lediglich 28-30 km. Gleiches gilt auch für den Kostenvergleich, wobei der Faktor MIV/ÖPNV wesentlich geringer ausfällt.	Prüfung	Die Entfernung auf der schnellsten Route (A5, A480) beträgt tatsächlich ca 37 km, bei der die Zeit für den MIV bei 30 min liegt. Fährt man über die B49 kommt eine Distanz von 29 km zu Stande, erhöht die Fahrzeit jedoch auf knapp 40 min.	erledigt
Verkehrsangebot	Bemängelt wird nach wie vor, dass Schwalmtal einzige Anrainergemeinde der Vogelsbergbahn ohne Bahnhaltepunkt ist.	wird nicht unterstützt	Der Bahnhof Rensdorf wurde wegen geringer Nachfrage und zur Realisierung eines durchgängigen Stundentaktes auf der Vogelsbergbahn geschlossen. Das Ersatzangebot ist vergleichsweise gut. Das werktägliche ALT-Angebot wird an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu einem Rufbus erweitert (freie Fahrtrouten in einem vorgegebenen Korridor).	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Gleichwohl wird begrüßt, dass die Einführung von Anrufsammel- und Anrufliniertaxiangeboten zu einer Schließung von Angebotslücken durch den Wegfall des Bahnhaltepunktes geführt hat. Im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes würde die Gemeinde Schwalmtal eine Ausweitung dieser alternativen Bedienformen - insbesondere am Wochenende - begrüßen.	keine Bewertung	An Samstagen und Sonntagen besteht in Schwalmtal ein für unser Verbandsgebiet einmaliges und ausgesprochen gutes ÖPNV-Angebot. Das werktägliche ALT-Angebot ist an Samstagen und Sonn- und Feiertagen zu einem Rufbus erweitert worden. Konkret bedeutet dies, dass im Bediengebiet der VB-16 im Korridor Alsfeld – Schwalmtal – Lauterbach zwischen 7 Uhr morgens und 20 Uhr ein Rufbus nach vorheriger Bestellung ohne festen Fahrplan verkehrt. In diesen Zeiten besteht daher quasi ein unbegrenztes Fahrtenangebot von und nach Schwalmtal, Alsfeld und Lauterbach. Bei den Fahrgästen ist dieses Angebot durchaus bekannt und wird entsprechend gut nachgefragt.	erledigt

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Der Nahverkehrsplan sollte Aussagen zum Erhalt der Fahrradmitnahme im Bereich der Buslinien des Vulkanexpresses machen. Gerade der Ausflugsverkehr ist auch ein wichtiger Faktor, damit das Bahn- und Busangebot in dünn besiedelten Gebieten auch am Wochenende für die Bevölkerung aufrechterhalten werden kann.	keine Bewertung	Die Fahrradmitnahme ist bereits ein wesentlicher Bestandteil auf den Vulkan-Express-Linien	erledigt
Fahrzeuge	Vorgaben für Haltestangen in den Bussen müssen sich mit technischer Verfügbarkeit von Busherstellern in Einklang bringen lassen	wird unterstützt		
Haltestellen	Zusätzlicher Halt an der Haltestelle „Ruhlkirchener Str. / Schule“ in Alsfeld – Fischbach für die ALT Nummern 306 und 311 Dies ist eine Forderung der Bürger des Ortes mit der Bitte um Weitergabe und Umsetzung durch VGO.	wird unterstützt	Wurde zum 06.08.2018 umgesetzt: Bei allen ALT-Fahrten der Linie VB-12 besteht die Möglichkeit zum Ein- und Ausstieg an der Haltestelle "Schule" in Ruhlkirchen.	erledigt
Haltestellen	Herstellung der Barrierefreiheit des Bahnhofes in Alsfeld. Auch hier bitten wir ausdrücklich um Unterstützung durch Ihren Einsatz und die Verbreitung der Thematik auch durch Forderungen im Nahverkehrsplan. Die Stadt Alsfeld hat bereits vor längerer Zeit die Bereitstellung von eigenen Mitteln für die Beteiligung an der Herstellung der Barrierefreiheit beschlossen und ihren Teil der Vereinbarungen damit erfüllt. Wir erwarten nunmehr verbindliche Aussagen zur Umsetzung der Maßnahme im Sinne aller Fahrgäste.	wird unterstützt	Der Bahnhof Alsfeld ist für einen Ausbau vorgesehen. Die Planungen haben begonnen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Mit der Einstellung der Stadtbuslinie Lauterbach (VB 20) existiert in der Kernstadt nur noch ein fragmentartiger ÖPNV-Verkehr, der kaum noch die Funktion einer innerstädtischen Erschließung erkennen läßt. An den Wochenenden fehlt eine ÖPNV-Bedienung in der Kernstadt gänzlich. Seit Einstellung der Linie VB 20 ist das Lauterbacher Krankenhaus Eichhof ohne ÖPNV-Anbindung. Um diese völlig unbefriedigende Situation zu korrigieren fordern wir, nach dem Vorbild der Stadtbuslinie Alsfeld, einen ähnlichen, stündlich verkehrenden, Stadtbus in Lauterbach, der auch das Freizeitzentrum, die Wohn- und Gewerbegebiete mit der Innenstadt und dem Bahnhof verbindet, einzurichten.	Prüfung	Das Stadtbusangebot geht über die ausreichende Verkehrsbedienung hinaus und ist daher lokal zu finanzieren.	
Verkehrsangebot	Freizeitverkehre gewinnen immer mehr an Bedeutung. Daher sollte in Erwägung gezogen werden das Angebot der Linien VB 91 und VB 93 dahingehend zu erweitern, dass es ganzjährig möglich ist touristisch interessante Ausflugsziele, wie den Hoherodskopf, zu erreichen. Dies kann im Winterhalbjahr ggf auch durch alternative ÖV-Angebote (ALT) erfolgen.	wird nicht unterstützt	Eine ALT-Verbindung zwischen Schotten und Hoherodskopf besteht bereits ganzjährig (VB-60). Eine regelmäßige Busbedienung wird wegen fehlender Potentiale als nicht sinnvoll angesehen.	
Verkehrsangebot	Von den Angebotsausweitungen des SPNV auf der Vogelsbergbahn partizipiert der östliche VB-Kreisteil (Lauterbach/Angersbach) an Tagesrandlagen kaum. Von Gießen kommend fährt der letzte Zug Richtung Osthessen bereits kurz vor 20 Uhr, danach enden drei Züge in Alsfeld. Ebenso ist es früh morgens nicht möglich von Angersbach oder Lauterbach vor 7.30 Uhr Gießenper Bahn zu erreichen, obwohl drei Züge ab Alsfeld in Richtung Gießen verkehren. Es ist daher anzustreben zu diesen Zeiten Alsfeld von und nach Lauterbach und Angersbachper AST anzubinden.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die überregionale ÖPNV-Anbindung des Kreiskrankenhauses in Schotten (vom VB-Kreisgebiet aus betrachtet) bedarf einer Verbesserung.	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	In der Fortschreibung 2014 war eine Zielstellung eine "große Anzahl" von Stationen bis 2019 zu modernisieren. Dieses Ziel wurde zumindest im Bereich des Vogelsbergkreises noch nicht einmal ansatzweise umgesetzt bzw. völlig verfehlt. Hier besteht für die kommenden fünf Jahre dringender Handlungsbedarf. Angesichts dieser Tatsache muss bezweifelt werden, dass die gesetzliche Vorgabe der vollständigen Barrierefreiheit der Bahnstationen im Vogelsbergkreis bis zum Jahr 2022 umgesetzt wird.	wird unterstützt	Grundsätzlich sind Haltestellen barrierefrei auszubauen. Zuständigkeit liegt bei den Kommunen.	Weiterleitung an RMV
Infrastruktur	Vogelsbergbahn allgemein. Zunächst ist zu bemerken, dass der Fahrgastzuwachs auf der Vogelsbergbahn enorm ist und deshalb den folgenden Ausführungen besondere Beachtung zu schenken ist. Wir fordern den Ausbau von Kreuzungspunkten, um den häufigen Verspätungen entgegen zu wirken.	Prüfung	Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Ausbaumöglichkeiten zu ermitteln, ist beauftragt.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Haltepunkt Wallenrod Ferner ist zu prüfen, ob nicht doch der Haltepunkt Wallenrod wieder reaktiviert werden kann: Es halten doch sehr viele Züge dort, wenn Verspätungen anstehen. Diese gibt es auf der Vogelsbergbahn immer häufiger.	wird nicht unterstützt	Der Bahnhof Wallenrod wurde wegen geringer Nachfrage und zur Realisierung eines durchgängigen Studenttaktes auf der Vogelsbergbahn geschlossen. Das Ersatzangebot ist vergleichsweise gut. Das werktägliche ALT-Angebot wird an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu einem Rufbus erweitert (freie Fahrtrouten in einem vorgegebenen Korridor).	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Die beiden wichtigsten Bahnhöfe im Vogelsbergkreis sind die der beiden Mittelzentren Alsfeld und Lauterbach. Während in Alsfeld zumindest im Bereich des Bahnhofsumfeldes (Busbahnhof) in den vergangenen Jahren eine Erneuerung stattgefunden hat, steht diese im Bereich des Bahnhofs Lauterbach Nord noch vollkommen aus. Hier wäre die Einrichtung neuer barrierefreier Bushaltestellen im Bereich der alten Ladestraße (in unmittelbarer Nähe zu den Bahnsteigen) die sinnvollste Lösung.	wird unterstützt	Die Stadt ist für die Planung von Anlagen des ruhenden Verkehrs zuständig. Zur Zeit wird seitens der Stadt eine Machbarkeitsstudie "Planung des Bahnhofsumfeldes" durchgeführt.	Weiterleitung an die Stadt Lauterbach
Haltestellen	Während es für den Bahnhof Alsfeld offenbar konkrete Modernisierungspläne bezüglich der barrierefreien Umgestaltung gibt, so ist für den Bereich des Bahnhofs Lauterbach (Hess.) Nord dringlichster Handlungsbedarf angezeigt. Hier liegen bis dato keinerlei konkrete Planungen vor.	wird unterstützt	Eine entsprechende Planung war vorgesehen und wurde aus finanziellen Gründen seitens der Stadt Lauterbach abgelehnt. Die Initiative sollte erneut angestrebt werden.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Lauterbach.
Verkehrsangebot	Busverkehr Grundangebot Folgendes Grundangebot muss im Vogelsbergkreis bestehen Mo bis Fr 5.30 bis 22.30 davon 18.00 bis 22.30 ALT, Sa 6.00 bis 22.30 davon 18.00 bis 22.30 ALT, So 8.00 bis 18.00 ALT und Nutzung von zusätzlichen Angeboten wie Vulkan Express im Sommer	wird nicht unterstützt	Eine gleichmäßige ÖPNV-Angebotsstruktur für den gesamten Vogelsbergkreis wäre vielerorts durch zu geringe Potentiale in ökologischer und ökonomischer Hinsicht nicht vertretbar.	
Verkehrsangebot	Busverkehr in größeren Orten. Das Grundangebot über 18.00 hinaus soll zumindest in den größeren Gemeinden und Städten gelten. Bsp. Schlitz; Lauterbach, Herbstein, Schotten, Mücke, Homberg und Alsfeld. Dieses Grundangebot ist für die jüngere Generation von besonderer Bedeutung. Vielfach sind Jugendliche in Vereinen aktiv und haben keine Fahrgelegenheit.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Stadtverkehr Lauterbach Grundangebot Mo bis Fr 5.30 bis 20.30, Sa 6.00 bis 20.30 ALT, So 8.00 bis 20.00 ALT Die Verbindung zum Krankenhaus ist wieder einzurichten.	Prüfung	Eine Angebotsausweitung im Stadtverkehr bedarf einer Mitfinanzierung der Stadt Lauterbach.	
Verkehrsangebot	Unnütze Abfahrtszeiten sind zu streichen. Bsp. Abfahrt Lauterbach, Friedhof 14.23. Wenn eine Beerdigung um 14.00 beginnt, dann ist sie um 14.20 noch nicht beendet.	wird nicht unterstützt	Der Fahrplan richtet sich grundsätzlich nach Zwangspunkten wie Bahnhof und Schule.	
Verkehrsangebot	Der Alsfelder Stadtverkehr sollte dem von Lauterbach, was die Bedienungszeiten betrifft, angeglichen werden.	Prüfung	Eine Angebotsausweitung im Stadtverkehr bedarf einer Mitfinanzierung der Stadt Alsfeld.	
Haltestellen	Die Bordsteinhöhe in Ohmes ist gleich dem des Bürgersteiges. Allgemein werden heute 28 cm gefordert.	wird bedingt unterstützt	Eine barrierefrei ausgebaute Haltestelle sollte über eine Bordsteinhöhe von 20 cm verfügen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Bei den Terminen der 1. Anhörung am 07.06.2018 in Lauterbach sowie dem Fahrgastbeirat des Vogelsbergkreises ist eindeutig herauszuhören, dass ein Wille zur Aufwertung des ÖPNV im Rahmen der finanziellen Ressourcen seitens der Vertreter des Aufgabenträgers vorhanden ist. Diese Zielrichtung begrüßt der PRO BAHN Regionalverband Osthessen (Fahrgastverband PRO BAHN e.V.) ausdrücklich. Der Hessische Ministerpräsident Volker Bouffier hat im Rahmen diverser Verlautbarungen im Jahr 2018 mehrfach die Stärkung des ländlichen Raums hervorgehoben. Die Kleinzentren Lauterbach und Alsfeld verfügen durchaus über eine recht ordentliche Gewerbestruktur. Auch deshalb lässt sich nicht das Horrorszenario als einzig denkbare Entwicklung ableiten, dass der Vogelsbergkreis sich quasi entvölkert. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, die Situation im Wohnungsmarkt selbst in urbanen Räumen wie dem nahe gelegenen Gießen/Wetzlar so angespannt bleibt, wird sich eine gewisse Tendenz in ländliche Räume einstellen, sofern die verkehrliche Anbindung stimmt. Die ÖPNV-Anbindung ist heute ein wesentliches Indiz dafür, wonach sich Neubürger in Orten niederlassen, wenn sie z.B. aufgrund beruflicher Veränderungen umziehen. Zudem sei an die Passagen im Grundgesetz erinnert, nach denen gleiche Lebensverhältnisse überall in Deutschland geschaffen werden müssen. Bei der ÖPNV-Entwicklung der letzten 30 Jahre im ländlichen Raum hat es da einen erheblichen Verstoß gegen diese Rechtsbestimmung gegeben. Der Nahverkehrsplan für den Vogelsbergkreis muss hier diverse Neuausrichtungen erfahren. Was es auch bedarf, das ist die Überwindung der Situation, dass viele Linien in Hessen an Landkreisgrenzen enden, obwohl nicht unerheblich persönliche, arbeitstechnische und wirtschaftliche Beziehungen über die Grenzen hinweg bestehen. Wir werden in unseren aktuellen Stellungnahmen mehrfach darauf eingehen, so auch in der Stellungnahme hier für den Vogelsbergkreis.	keine Bewertung	wird zur Kenntnis genommen	erledigt
Verkehrsangebot	Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete. Die Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete der Städte Alsfeld und Lauterbach wird heute weitestgehend durch in die Städte einbrechende Buslinien bedient. Es bestehen zwar Haltestellen, sie sind jedoch vielfach am Rand und erfordern durchaus auch noch Fußwege von 1-2 km. Hier muss eine Feinerschließung angestrebt werden, die die Lage von Haltestellen im räumlichen Abstand von 200-300 m maximal beinhaltet. Die Arbeitgeber sind gefordert, ihre Schichtpläne bekannt zu geben, damit sie in die Fahrplangestaltung einfließen können.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Verkehrsangebot	AST-Verkehr in klassischer Form wird abgelehnt. Unter dem heutigen Verkehrsmix ist die Vorrangstellung des Autos in den Orten mit weitreichender Verkehrsbedienung extrem. Eine Umkehr bzw. eine Verkehrswende, so dass sie auch im ländlichen Raum greift, dies erreicht man jedoch nicht mit dem klassischen Anruf-Sammel-Taxi (AST). Die Bereitstellung des selbigen hat sich in der Praxis als schwerfällig erwiesen und der Fahrgast, der die zweite Bestellung aufgibt, schaut wenn das erste Taxi voll ist, in die Röhre, selbst wenn er Tage vorher anruft.	wird nicht unterstützt	Flexible Verkehre dienen der Aufrechterhaltung eines Verkehrsangebots auch bei vergleichsweise schwacher Nachfrage.	
Verkehrsangebot	Vogelsbergkreis kann Forschungsgebiet für neue öffentliche und barrierefreie Verkehrserschließungen werden. Uns als Fahrgastverband PRO BAHN ist klar, dass insbesondere für kleine Orte unterhalb von 250 Einwohnern, sofern sie nicht an einer der überörtlichen Straßen liegen und an Linienwege von Buslinien liegen, welche etwas größere Orte erschließen, sich in diversen Tageszeiten kein klassischer ÖPNV mit dem Linienbus darstellen lässt. In dem neuen Nahverkehrsplan sollte festgeschrieben werden, dass der Vogelsbergkreis in der dann laufenden Gültigkeitsperiode einem Forschungsprojekt unterzogen wird, wie für diese Orte neue Bedienformen entwickelt werden können. Die Möglichkeit, hierzu Fördergelder vom Bund bzw. der EU zu erhalten, dies gehört in diesen Passus ebenfalls niedergeschrieben. Ziel muss aber sein, ein neues Verkehrsmittel zu entwickeln, welches deutlich weniger Barrieren aufweist, wie das heutige Anruf-Sammel-Taxi bzw. Anruf-Linien-Taxi. Hierbei muss man sowohl an Gelegenheitsnutzer denken, welche bei zu großem Aufwand letztlich doch weiter in das Auto steigen, selbst wenn die Unterhaltungskosten noch deutlich nach oben gehen. Andererseits muss man auch sowohl an Menschen ohne Fahrerlaubnis als auch an mobilitätseingeschränkte Menschen denken. Auch ihnen muss es möglich sein, selbst bestimmt und weitgehend ohne Fremde Hilfe ein Leben führen zu können.	keine Bewertung	wird zur Kenntnis genommen	
Verkehrsangebot	Bedienzeiten - Anfangs- und Endzeiten sowie Taktzeiten. Dass im Vogelsbergkreis selbst auf vielen Buslinien nur Linienbusverkehr von Montag bis Freitag angeboten wird, dieses ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN völlig inakzeptabel. Es wird daher gefordert, für den Vogelsbergkreis eine abgestufte Bedienzeitregelung festzulegen und nach folgenden Kriterien zu gliedern a) Bedienung in den Hauptorten Lauterbach und Alsfeld unmittelbar angrenzende größere Stadtteile: Montag-Freitag: 5-8 Uhr alle 30 Minuten, 8-12 Uhr alle 60 Minuten, 12-14 Uhr alle 30 Minuten, 14-16 Uhr alle 60 Minuten, 16-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten Samstag: 6-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten Sonntag/Feiertag: 8-13 Uhr alle 120 Minuten, 13-18 Uhr alle 60 Minuten, 18-0 Uhr alle 120 Minuten	wird nicht unterstützt	Eine gleichmäßige ÖPNV-Angebotsstruktur für den gesamten Vogelsbergkreis wäre vielerorts durch zu geringe Potentiale in ökologischer und ökonomischer Hinsicht nicht vertretbar.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	b) Bedienung der Kernorte der Kommunen außer urbane Bereiche von Alsfeld und Lauterbach (siehe a)) und Hauptlinien des VB-Liniennetzes Montag-Freitag: 5-6 Uhr alle 60 Minuten, 6-8 Uhr alle 30 Minuten, 8-12 Uhr alle 60 Minuten, 12-14 Uhr alle 30 Minuten, 14-16 Uhr alle 60 Minuten, 16-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten Samstag: 6-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten, Sonntag/Feiertag: 8-0 Uhr alle 120 Minuten	wird nicht unterstützt	Eine gleichmäßige ÖPNV-Angebotsstruktur für alle Kernorte im Vogelsbergkreis wäre vielerorts durch zu geringe Potentiale in ökologischer und ökonomischer Hinsicht nicht vertretbar.	
Verkehrsangebot	Bedienung der kleinen Orte unter 250 Einwohnern abseits der Kernorte der Kommunen im Vogelsbergkreis Montag-Freitag: 5-8 Uhr alle 60 Minuten, 8-12 Uhr alle 120 Minuten, 12-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr Neue Bedienform als Ergebnis eines Forschungsprojekts bzw. alternativ Linienbus alle 120 Minuten, Samstag: 6-16 Uhr alle 120 Minuten, 16-0 Uhr Neue Bedienform als Ergebnis eines Forschungsprojekts bzw. alternativ Linienbus alle 120 Minuten, Sonntag/Feiertag: 8-0 Uhr Neue Bedienform als Ergebnis eines Forschungsprojekts bzw. alternativ Linienbus alle 120 Minuten	wird nicht unterstützt	Eine gleichmäßige ÖPNV-Angebotsstruktur für die Region im Vogelsbergkreis wäre vielerorts durch zu geringe Potentiale in ökologischer und ökonomischer Hinsicht nicht vertretbar.	
Verkehrsangebot	Aufwertung der Verkehrsachse entlang der B 275. Die Haupteerschließung übernimmt heute die Linie 391, die als Rest des früheren Bahnbus als Nachfolge der Oberwaldbahn Lauterbach-Stockheim zwischen Lauterbach und Gedern vorhanden ist. Die Brechung des kompletten Linienbusverkehrs auf dieser Verkehrsachse ist völlig inakzeptabel und es bedarf hier eines zweistufigen Konzepts: a) Feinerschließung durch die Linie 391 bzw. anders zu bezeichnende Linien. Dieser Fahrplan muss nach Taktzeiten unter Punkt 4 b) neu ausgerichtet und ausgeweitet werden. Hinzu kommt, dass die Linie 391 weiträumig verschiedene Linienwege nimmt. Daher ist die Linie 391 besser in zwei Linien aufzuspalten. b) Einrichtung eines Schnellbusses (X-Busses) auf der Trasse der B 275 mit Stationen in Lauterbach-Bahnhof, Lauterbach-Mitte, Herbstein (Kernort), Grebenhain (Kernort), Grebenhain-Oberwald (Reha-Erschließung), Gedern (Altes Rathaus), Ortenberg (Rathaus), Glauburg-Stockheim (Bahnhof). Diese Linie sollte in einer ersten Betriebsphase Montag bis Freitag starten und eine Ausdehnung auf die anderen beiden Wochentage als Planziel 2 bzw. 3 definiert werden. Frühere Direktverbindungen von Lauterbach bis nach Stockheim, welche teilweise als Bus sogar bis Frankfurt durchgebunden waren, diese sind in erster Linie an den langen Fahrtzeiten gescheitert. Eine Schnellbuslinie hat bekanntlich ein anderes Betriebskonzept. Bei der Schnellbuslinie geht es vorrangig um das Publikum der Pendlerinnen und Pendler. Aus Analysen müssen wir feststellen, dass um Arbeitsplätze in Frankfurt aufzusuchen, mittlerweile Distanzen durch ganz Hessen mit Fahrtzeiten von über 3 Stunden je Richtung auf sich genommen werden. Klar ist einerseits, dass für Menschen, welche mit dem PKW den Bahnhof aufsuchen, durchaus die Bahnhöfe der Kinzigstrecke mit den Halten der Linie RE 50 für Menschen aus Teilen der Gesamtgemeinde Herbstein sowie von Grebenhain interessant sind. Dennoch wissen wir um die Störanfälligkeit auf der Kinzigstrecke und die künftigen Bauarbeiten im Rahmen der bestandsnahen neu entstehenden Schnellfahrstrecke. Daher ist ein Schnellbus (X-Bus) über die B 275 als Umsteigepunkt Glauburg-Stockheim mit Möglichkeiten der SPNV-Linien RB 34 und RB 46 eine wahrliche Alternative.	Prüfung	Potentialanalyse und Beachtung der Umsteigebahnhöfe in Lauterbach und Stockheim. Es bestehen zeitliche Zwangspunkte an den Endpunkten Lauterbach und Stockheim.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Einführung einer Linienbezeichnung für den Stadtbus Alsfeld (VB-10) Der Stadtbus Alsfeld ist Teil des ÖPNV und läuft derzeit ohne Liniennummer. Das ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN inakzeptabel. Wir schlagen hierfür die Liniennummer VB-10 vor.	wird nicht unterstützt	Die Stadtbuslinie ist keine RMV-Linie.	
Verkehrsangebot	Verkehrsachse Alsfeld-Neustadt (Hessen) aufwerten (VB-12) und mit Linie 396 Alsfeld-Schwalmstadt/Treysa als Gesamtkonzept planen Der nächstliegende Bahnhof von Alsfeld in nördlicher Richtung ist an der Main-Weser-Bahn der Bahnhof in Neustadt. Am Bahnhof sind stets PKW mit VB-Nummernschild vorzufinden. Die Linie VB-12 ist in ihrer Struktur völlig unzureichend. In einem Gesamtkonzept mit der Linie 396 kann ein vertaktetes Konzept von Alsfeld zur Main-Weser-Bahn in nördlicher Fahrtrichtung entstehen, wobei einmal ein Bus nach Treysa, einmal nach Neustadt fahren könnte. Dies muss natürlich mit vorrangigen Anschlussqualitäten an die Züge der RE 30 bzw. RE 98 nach und von Kassel geschehen. Die Tendenzen von Alsfeld in nördlicher Richtung sind nicht unerheblich und nicht jeder möchte erst nach Fulda fahren.	Prüfung	Eine Aufwertung der 396 zur X 39 ist erfolgt. Für eine weitere westlich gelegene Anbindung Alsfelds an die Main-Weser-Bahn gibt es mehrere Ansätze. Hier ist eine Potenzialermittlung erforderlich.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Einrichtung einer Direktverbindung Alsfeld-Kirtorf-Stadtallendorf (VB-14). Die Stadt Kirtorf schließt direkt an Stadtallendorf und hat damit unmittelbare Bezüge zu der aufstrebenden Stadt im Nachbarlandkreis. Hier befinden sich teilweise große Betriebe mit hunderten Arbeitsplätzen, man denke nur an Firmen wie Ferero, Kühne&Nagel, Winter Eisengießerei, Hoppe Fensterbau. Jugendlichen aus der Nachbarkommune Kirtorf ist es heute nicht möglich, einen Ausbildungsplatz in Stadtallendorf selbständig aufzusuchen, Alternativen sind zeitlich unrealistisch und werden nicht angenommen. Daher fordert PRO BAHN die Einrichtung einer Buslinie Alsfeld-Kirtorf-Stadtallendorf. Diese könnte als Linie VB-14 zunächst einen der Linienwege der VB-13 nehmen und damit die Gesamtelation Kirtorf-Alsfeld verstärken.	Prüfung	Der Vorschlag bedingt wegen des regionalen Charakters eine maßgebliche Beteiligung des RMV.	Weiterleitung an RMV/ RNV Marburg-Biedenkopf
Verkehrsangebot	Direktachse Alsfeld-Rabenau bei Reaktivierung der Lumdatabahn zur besseren Anbindung von Homberg (Ohm) als verlängerte VB-13 Das heutige Gesamtaufkommen des ÖPNV in der Stadt Homberg (Ohm) ist unzureichend. Es ist zu erwarten, dass in 4-5 Jahren die Lumdatabahn reaktiviert wird. Auch wenn die Planungsphasen für das Schienenprojekt erst anlaufen, ein Nahverkehrsplan sollte auch Planungsoptionen beinhalten, welche ggf. aufgrund späterer Entwicklungen vielleicht nicht zur Umsetzung kommen. So sehen wir hier eine Durchbindung des Busverkehrs als Möglichkeit an. Die heutige Linie 371 im Lumdata wird bei einem Reaktivierungskonzept so nicht mehr weiter bestehen. Damit ist auch die Begründung, dass die heute eigenwirtschaftlich betriebene Linie den Abschnitt Rüdtingshausen-Londorf bedient, nicht mehr aufrecht zu erhalten. Wir plädieren für die Verlängerung der Linie VB-13 ab Homberg (Ohm)/Kernort auf dem Linienweg der Linie VB-81 bis in den Stadtteil Deckenbach, sodann weiter in die Gemeinde Rabenau über die Ortsteile Rüdtingshausen und Kesselbach nach Londorf mit direktem Anschluss an die Lumdatabahn. Damit wird ein direkter Anschluss in Richtung Gießen sichergestellt. Das Argument, dass die Linie VB-71 sowie die einzelnen sehr wenigen Fahrten der Linie MR-82 Direktverbindungen von Homberg (Ohm) in Burg- und Nieder-Gemünden einen direkten Anschluss an die Vogelsbergbahn darstellen, ist angesichts des sehr dürftigen Fahrplans nicht berücksichtigungswert. Zudem hat auch die Vogelsbergbahn eine gewisse Fahrtzeit. Die direkte Straßenverbindung von Homberg (Ohm) nach Gießen führt durch Rabenau. Genauer zu untersuchen ist die Anbindung des Homberger Stadtteils Höingen. Es könnte die neue Durchgangslinie Alsfeld-Rabenau von Deckenbach über Hoingen nach Rüdtingshausen fahren, ohne dass es einer Buswende in Höingen bedarf.	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit RNV Marburg-Biedenkopf	Weiterleitung an RNV Marburg-Biedenkopf
Verkehrsangebot	Bessere Erschließung von Heblös, Sickendorf und Almenrod (Stadt Lauterbach sowie von Dirlammen (Gde. Lautertal) durch die Linie VB-24 Hier muss im Fall der Linie VB-24 von einem Gelegenheitsverkehr gesprochen werden. Unter diesen Umständen lässt sich eine den Erfordernissen der Lebensplanung unabdingbare Flexibilität kein Leben ohne Auto darstellen. Die Linie VB-24 muss daher nach den Kriterien des Punktes 4 c) aufgewertet werden. Sie kann auch dadurch eine Steigerung von Fahrgastzahlen erfahren, wenn sie Gewerbegebiete im Nordwesten des Kernortes Lauterbach besser erschließt. Neben Sickendorf und Almenrod muss eine umsteigefreie Anbindung von Dirlammen an die Kreisstadt Lauterbach in etwa auf der direkten Verkehrsachse wieder hergestellt werden. Frischborn hingegen kann durch die Linie VB-65 in unter Punkt 4 a)b) genannter Variante gut erschlossen sein.	wird nicht unterstützt	Das bestehende Angebot wird als ausreichend angesehen	
Verkehrsangebot	Unzureichende Erschließung der Gemeinde Feldatal a) allgemeine Hinweise. Die heutige Erschließung der Gemeinde Feldatal ist völlig unzureichend. Zwar wird der Kernort Groß-Felda mit dem Verwaltungssitz durch die heutige Linie VB-15 erschlossen, für welche wir uns wegen der verschiedenen Linienwege eine numerische Aufteilung wie unter Punkt 6 beschrieben, wünschen. Die Ortsteile Ermenrod, Zeilbach und Schellnhausen sind nicht wirklich an den ÖPNV angeschlossen.	Prüfung		
Verkehrsangebot	b) Neue Linie Burg- und Nieder-Gemünden-Groß-Felda-Alsfeld (VB-75) Unter Berücksichtigung einer Teilleistung der Linie VB-15 im Abschnitt Groß-Felda-Alsfeld könnte im Vorlauf eine neue Linie, welche von Burg- und Nieder-Gemünden am Bahnhof starten könnte und über Elpenrod in die Gemeinde Feldatal einbrechen könnte, damit Ermenrod, Schellnhausen und Zeilbach erschließen würde. Ab Groß-Felda würde dann der Linienweg der Linie VB-15 mit Übernahme von Teilleistungen übernommen. Somit wäre eine Verkehrsachse zwischen zwei Bahnstationen geschaffen, welche erwarten ließen, dass die Umsteigebeziehungen genutzt würden. Diese neue Linie würde keine Konkurrenz zur Vogelsbergbahn darstellen.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Linie 393 oder 591 über Schlitz (wieder) bis Bad Hersfeld verlängern und Linie 393 als Liniennummer aufspalten. Dass es keinerlei Busverbindung von Schlitz nach Bad Hersfeld mehr gibt, das ist nicht hinnehmbar, will man auf Dauer die Ansätze für eine Verkehrswende erreichen. Der Bezug von Schlitz in den Raum Bad Hersfeld ist schon aus historischen aber auch aktuell aus wirtschaftlichen Gründen gegeben. Wie wir feststellen können, gibt es auch an anderer Stelle gemeinsame ÖPNV-Leistungen mit dem NVV bzw. den dortigen Landkreisen. Daher muss untersucht werden, ob man entweder die Leistungen der heutigen Linie 393, welche ja heute bereits teilweise bis Unter-Wegfurth führen oder die Linie 591 bis nach Bad Hersfeld verlängert. Eine von Schlitz kommende Buslinie könnte die Linie 390 Alsfeld-Niederaula-Bad Hersfeld stärken und insbesondere auch für Niederaula eine Verbesserung im südlichen Landkreis Hersfeld-Rotenburg darstellen. Eines ist klar, der räumliche Bezug der Gesamtkommune Schlitz in das Oberzentrum Fulda viel stärker vorhanden ist. Bad Hersfeld sticht aber auch Lauterbach und Alsfeld in Teilen aus. So sehen wir bei erster grober Bewertung einen Vorteil darin, eine Linie 591 Fulda-Schlitz-Niederaula-Bad Hersfeld zu schaffen. Es bedarf aber auch einer Stärkung der Linie 393, für welche wir dringend anraten, sie in zwei Teile: a) Lauterbach-Schlitz b) Bad Salzschlirf-Schlitz zu spalten.	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit RMV und NVV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Linie VB-48 Herbstein-Rixfeld-Stockhausen-Blankenau Richtung Fulda aufwerten und gemeinsame Achse bilden. Auch hier macht sich das enge Korsett bemerkbar, dass in Hessen in weiten Teilen des lokalen Busverkehrs nur innerhalb von Landkreisgrenzen gedacht wird, bemerkbar. Man muss einfach zur Kenntnis nehmen, dass die östlichen Stadtteile von Herbstein einen weitreichenden Bezug ins Oberzentrum Fulda haben. Aus Sicht des PRO BAHN Regionalverbandes Osthessen reicht das Angebot nicht aus, mit einem Anruf-Linien-Taxi die Leistung im Vogelsbergkreis zu rechtfertigen und zu meinen, es würden sich im nennenswerten Umfang Fahrgäste finden, welche in Blankenau umsteigen und dann den Lokalen Busverkehr des Landkreises Fulda mit den Linien 60 und 65 nehmen. Die FD-Linien 60 und 65 können auch noch durch eine dritte Linie ergänzt werden, dort Fahrgäste mitnehmen. Wir fordern daher die Verlängerung der Linie VB-48 Herbstein-Blankenau über Blankenau hinaus über Kleinlüder bis nach Fulda. Da der Kernort Herbstein ein Kleinzentrum darstellt und wir uns auch hier straßentechnisch auf einer direkten und geradlinigen Verkehrsachse befinden, wird eine VB-48 Herbstein-Fulda eine aufstrebende Wirkung haben.	Prüfung	Die grundsätzliche Kritik an derzeit bestehenden "Bediengrenzen" durch Landkreisgrenzen wird geteilt.	
Verkehrsangebot	Ausbauperspektive notwendig: Der BUND begrüßt, dass seit 2013 einzelne punktuelle Verbesserungen vorgenommen wurden. Dies betrifft insbesondere die Vogelsbergbahn, wo zusätzliche Verbindungen am Abend eingerichtet und der Takt am Wochenende ganzjährig zum Stundentakt verdichtet wurde. Dennoch ist der SPNV/ÖPNV im Vogelsbergkreis noch weit davon entfernt, für wesentliche Mobilitätsbedürfnisse im Alltag eine ausreichende Alternative zum Pkw darzustellen. Vordringlich sind aus Sicht des BUND-Kreisverbandes: • weitere Verbesserungen bei der Vogelsbergbahn, insbesondere abends und am Wochenende;	Prüfung	Die Angebotsentwicklung ist sehr positiv und hat ein hohes Niveau erreicht. Angebotslücken im Vogelsbergkreis sehen wir nur noch im Einzelfall.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Der systematische (Wieder-)Aufbau eines überregionalen Busnetzes	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	• Verdichtung der Takte und Ausdehnung der Betriebszeiten (vor allem abends), so dass die Buslinien nicht nur für den Schülerverkehr, sondern auch für BerufspendlerInnen und für Tagesausflüge brauchbar sind;	keine Bewertung	Für eine Bewertung ist die Aussage nicht konkret genug.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Verbesserungen, Vereinfachungen und Qualitätssicherung im ALT-/AST-Verkehr;	wird bedingt unterstützt	Es hat bereits Verbesserungen im Bereich der flexiblen Verkehre gegeben (z.B. Wegfall des Komfortzuschlags; Wegfall des Produkts "AST").	
Verkehrsangebot	• bessere Anbindung der Stadtteile an die Kernbereiche der Städte (insbesondere in Lauterbach und Alsfeld)	keine Bewertung	Für eine Bewertung ist die Aussage nicht konkret genug.	
Qualität	Aus ökologischen, sozialpolitischen und demographischen Gründen sind die Verlagerung des Personenverkehrs vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und dafür der Ausbau des ÖPNV-Angebotes dringend erforderlich. Aus ökologischer Sicht: Die CO2-Emissionen des Autoverkehrs tragen massiv zum Klimawandel bei. Sie müssen schnell und substanzial reduziert werden. Bis 2030 müssen wesentliche Verlagerungserfolge erzielt werden, um die Klimaziele bis 2050 erreichen zu können. Elektroautos stellen im überörtlichen Verkehr wegen der prinzipiell begrenzten Reichweiten und langen Ladezeiten keine ausreichende Alternative dar. Aus sozialpolitischer Sicht: Es ist mit weiter steigenden Energiekosten zu rechnen. Die leicht erschließ- und förderbaren Ölvorkommen werden in wenigen Jahren zur Neige gehen. Hohe Förderkosten und Knappheitspreise, ggf. auch für CO2-Emissionsrechte, werden dazu führen, dass für viele Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Mobilität nur bezahlbar bleibt, wenn sie mit den energieeffizienten Verkehrsmitteln Bahn, Bus und Fahrrad funktioniert. Aus demographischer Sicht: Die demographische Entwicklung sollte nicht als Argument für die Einschränkung des ÖPNV-Angebotes missbraucht werden. Gerade bei alternder Bevölkerung werden immer mehr Menschen, trotz Führerscheinbesitz, aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sein. Für junge Menschen, Erwerbstätige (PendlerInnen) und gerade auch Familien mit Kindern wird ein „ländlicher Raum“ wie der Vogelsbergkreis nur attraktiv bleiben oder wieder attraktiv werden, wenn ein hochwertiges öffentliches Verkehrsangebot geschaffen wird. Die finanzielle Lage der hessischen Kommunen ist ein Problem, darf aber nicht dazu führen, dass keine zukunftsfähigen, umwelt- und sozialpolitischen Konzepte mehr entwickelt werden und für ihre Verwirklichung gearbeitet wird. Im Nahverkehrsplan des ZOV müssen allen Restriktionen zum Trotz Signale für eine qualitative Verbesserung gesetzt, Ausbauperspektiven vorgestellt und entsprechende finanzielle Forderungen an Kommunen (einschließlich RMV), Land und Bund formuliert werden, auch wenn vieles vielleicht erst nach 2021 verwirklicht werden kann. Insbesondere im überörtlichen Verkehr müssen dringend wesentliche Verbesserungen erreicht werden.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	Bisher unzureichende Zielgruppen- und Fahrtzweckanalyse: Bei der bisherigen Ausarbeitung (Folienvortrag bei der Anhörung am 07.06.2018) erscheint uns die Analyse von Zielgruppen und Verlagerungspotenzialen als unzureichend. Zwischen der Vogelsbergbahn (KBS 635 bzw. RB 45 Gießen-Fulda) und der Mindestbedienung der einzelnen Ortschaften bzw. ihrer hierarchischen Anbindung an den nächstzentraleren Ort findet gemäß den vorliegenden Unterlagen so gut wie keine nähere Analyse oder konzeptionelle Entwicklung statt. Die Bestandsaufnahme der Pendlerzahlen (Verflechtung mit den Nachbarkreisen sowie mit Frankfurt) wird nicht mit einer Analyse verknüpft, wie bzw. inwieweit dieses Verkehrsegment auf den ÖPNV/SPNV verlagert werden kann. In vielen Fällen werden hierzu direkte Verbindungen zwischen aufkommensstarken Orten des Vogelsbergkreises und des jeweiligen Nachbarkreises notwendig sein. Aus unserer Sicht liegt in der Verbindung der größeren Orte des VB-Kreises untereinander sowie mit den größeren Orten der Nachbarkreise und der wichtigsten Bahnstationen der durch die Nachbarkreise führenden Bahnlinien ein sehr großes Potenzial für die Fahrplanverbesserung und die Verlagerung vom Auto auf den Umweltverbund. Die Zielgruppen für dieses Angebot sind Pendler, Wochenendpendler, Geschäftsreisende, Freizeitreisende im Alltag, auswärtige Besucher und Urlauber (Übernachtungsgäste) im Vogelsberg.	Prüfung	Forderung betrifft alle Produkte im Vogelsbergkreis	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die bisher definierten Mindestbedienungsstandards sind absolut unzureichend: Für die Verkehrsgebietskategorie 3, zu der auch der Vogelsbergkreis gehört, wird als Mindeststandard für die Bedienung an Mo-Fr ein Zweistundentakt von 6-20h vorgesehen, der 8 Fahrtenpaare umfassen soll. Abgesehen davon, dass dieser Mindeststandard bisher im Bus- und ALT-Verkehr nirgends umgesetzt wurde, ist ein Zweistundentakt mit einem so frühen Betriebsschluss nicht attraktiv als Alternative im Freizeit und Berufsverkehr. Wir schlagen daher vor: - Stundentakt von 6h bis 22h auf allen Hauptlinien in dem Sinne, dass die Rückfahrt von Besuchen oder Veranstaltungen nach 22 Uhr noch möglich ist; ggf. sind Abweichungen notwendig, um die Abfahrtszeiten auf Arbeitsstätten mit Schichtarbeit oder die Abendzüge des SPNV-Angebotes anzupassen. - Sofern auf einzelnen Hauptlinien Fahrten ausgelassen werden, ist zumindest ein Angebot von 14 bis 18 Fahrtenpaaren an Mo-Fr anzustreben. - Das für samstags vorgesehene Mindestangebot von 6 Fahrtenpaaren im 2 h-Takt von 8:00h bis 18:00h ist ebenfalls nicht ausreichend. Völlig inakzeptabel ist die Mindestvorgabe von 4 Fahrtenpaaren „nach Bedarf“ an Sonn- und Feiertagen. Angemessen für die Hauptlinien ist auch an Wochenenden eine Bedienungszeit von 7:00h bis 22:00h im 1 h- bis 2 h-Takt (10-16 Fahrtenpaare). Wichtig ist, dass sonn- und feiertags die ersten Zugabfahrten in Lauterbach und Alsfeld von den Orten des Kreises aus mit dem ÖPNV erreicht werden können, auch wenn diese wie vom BUND gefordert (s.u., Maßnahme 2.7) künftig bereits gegen 8:00h stattfinden. Gerade am Wochenende muss die Rückkehr von Besuchen und Veranstaltungen mit Abfahrten ab 22:00h mit dem ÖPNV möglich sein.	wird nicht unterstützt	Die im Nahverkehrsplan dargestellten Mindestbedienungen können auf Antrag der jeweiligen Kommunen und Landkreise in Zusammenarbeit mit RMV, VGO und ZOV-Verkehr grundsätzlich nach oben angepasst werden.	
Verkehrsangebot	ÖPNV-gerechtes Konzept für die siedlungsstrukturelle Entwicklung: Um den VB-Kreis als Wohnort attraktiv zu halten, müssen öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätze (möglichst auch kleinere Betriebe) mit dem ÖPNV gut erreichbar sein. Diese dürfen sich aber nicht nur auf die Hauptorte Lauterbach und Alsfeld konzentrieren. Vielmehr müssen alle Städte des Kreises sowie die größeren Siedlungen zwischen diesen entwickelt werden. Wir schlagen die Definition von wichtigen Siedlungsbändern vor, die zugleich Hauptlinien eines hochwertigen Bus- bzw. Bahnangebotes sein sollten und ggf. auch in die Nachbarkreise reichen, z. B.: • (Fulda-)Landenhausen-Wartenberg-Lauterbach-Schwalmtal-Alsfeld-Kirtorf(-Stadtallendorf/Kirchhain/Marburg) • (Bad Hersfeld-Niederaula-)Grebenu-Alsfeld-Gemünden-Mücke(-Grünberg-Gießen) • (Kirchheim-Niederaula-)Schlitz(-Bad Salzschlirf-)Lauterbach-Ulrichstein-Schotten(-Nidda-Friedberg) • Ulrichstein-Mücke-Gemünden-Homberg(-Marburg/Kirchhain/Stadtallendorf) • Lauterbach-Herbstein-Grebenuhain-Freiensteinau sowie (-Gedern-Glauburg-Bad Vilbel)	Prüfung	Die skizzierten Linienverläufe haben teilweise einen stark regionalen Charakter. Die Prüfung, ob diese – teilweise sehr langen – Linien sinnvoll sind und über ein entsprechendes Fahrgastpotenzial verfügen, muss daher gemeinsam mit dem RMV erfolgen.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Bei der Standortwahl für öffentliche Einrichtungen auf die SPNV-/ÖPNV-Anbindung achten! Bei Neubau und Umzug öffentlicher Einrichtungen mit kreisweitem Einzugsgebiet (insbesondere bei größerem Besucherverkehr und größerer Anzahl an Arbeitsplätzen) muss künftig darauf geachtet werden, dass diese in fußläufiger Entfernung von den Bahnhöfen Lauterbach Nord und Alsfeld angesiedelt werden. An beiden Bahnhöfen stehen ausreichend Flächen zur Verfügung. In den übrigen Orten sollten öffentliche Einrichtungen nach Möglichkeit in fußläufiger Entfernung einer gut angebundenen Busstation angesiedelt werden.	keine Bewertung	Aussage ist kein Gegenstand für die Untersuchung im NVP, sondern müsste als Bestandteil im Regionalplan gewertet werden.	
Verkehrsangebot	Verbesserte überregionale Bahnanbindung: Für NutzerInnen des öffentlichen Personenverkehrs sind häufige Umwege und „verlorene Wegstrecken“ ein großes Problem und Hindernis. Aus diesem Grunde sollten nicht nur die Anbindung der Orte des Kreises an die Stationen der Vogelsbergbahn verbessert, sondern auch Direktverbindungen zu anderen Bahnlinien geschaffen werden. Wir denken insbesondere an folgende Relationen: • Alsfeld-Kirchhain (ggf. Stadtallendorf, Neustadt oder Treysa) • Alsfeld-Bad Hersfeld (über Niederaula) • Schlitz-Bad Hersfeld (über Niederaula) • Alsfeld/Schlitz-Neukirchen (über Niederjossa) • Herbstein-Grebenuhain-Glauburg (Bf. Glauburg-Stockheim) über Gedern • Grebenuhain-Wächtersbach Wir sehen in solchen Verbindungen keinesfalls eine Konkurrenz zur Vogelsbergbahn, sondern erwarten vielmehr eine Stärkung dieser Linie, da die Qualität und Inanspruchnahme des ÖPNV/SPNV-Angebotes insgesamt verbessert werden.	Prüfung	Die skizzierten Linienverläufe haben teilweise einen stark regionalen Charakter. Die Prüfung, ob diese – teilweise sehr langen – Linien sinnvoll sind und über ein entsprechendes Fahrgastpotenzial verfügen, muss daher gemeinsam mit dem RMV erfolgen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verknüpfung von Linien: • Grundsätzlich sollten aneinander anschließende Linien miteinander verknüpft werden, um umsteigefreie Verbindungen zu schaffen. • Lücken zwischen benachbarten Linien sollten geschlossen werden (Beispiel: Zwischen dem Endpunkt der Linie 393 in Unter-Wegfurth und der nächstgelegenen Haltestelle der Linie 390 in Niederjossa besteht eine Lücke von ca. 2 km, die von keinem öffentlichen Verkehrsmittel bedient wird. Solche Lücken müssen als dringende Sofortmaßnahme umgehend beseitigt werden.)	Prüfung	Eine Verlängerung der regionalen Linie 393 wäre nur sinnvoll, wenn dort auch tatsächlich ein Umstieg zur Linie 390 erreicht werden kann. Hierzu ist eine Potenzialuntersuchung erforderlich.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs im Vogelsbergkreis: Die Bahnlinie (Fulda-)Angersbach-Lauterbach-Alsfeld-Mücke(-Grünberg-Gießen-Koblenz) ist Rückgrat und zugleich Aushängeschild des Öffentlichen Verkehrs im VB-Kreis. Mit den Ausbaumaßnahmen und dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 wurde das Angebot in der Gesamtschau spürbar verbessert, was sich auch an der Entwicklung der Fahrgastzahlen zeigt. Im Zuge des Nahverkehrsplans 2014-2018 wurden insbesondere im Abendverkehr Verbesserungen erreicht und damit auch Vorschläge des BUND umgesetzt. Dennoch gab es seit 2011 auch punktuelle Verschlechterungen und wurden wesentliche Grundprobleme nicht beseitigt. Wesentlichen, z. T. auch dringenden kurzfristigen Verbesserungsbedarf sehen wir gemäß der folgenden Prioritätenliste: - weitere deutliche Verlängerung der Bedienungszeiten am Abend - Früherer Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen	wird bedingt unterstützt	Das Angebot Sonntag früh sollte auf Potenzial geprüft werden.	Weiterleitung an RMV
Anschlussicherheit	Verbesserung der Anschlüsse in Fulda	Prüfung	Möglichst kurze Übergangszeiten	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Wiedereinführung von Verkehrshalten zwischen Lauterbach und Alsfeld	wird nicht unterstützt	Der Bahnhof Renzendorf wurde wegen geringer Nachfrage und zur Realisierung eines durchgängigen Stundentaktes auf der Vogelsbergbahn geschlossen. Das Ersatzangebot ist vergleichsweise gut. Das werktägliche ALT-Angebot wird an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zu einem Rufbus erweitert (freie Fahrtrouten in einem vorgegebenen Korridor).	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Wiedereinführung einer zweiten Bedienungsebene (beschleunigte RE-Züge zwischen Fulda und Koblenz bzw. Fulda und Montabaur) Verdichtung des Angebotes zwischen Alsfeld und Fulda	Prüfung	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Ausbaumöglichkeiten zu ermitteln, ist beauftragt.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verlängerung der Betriebszeiten am Abend: Heute (Jahresfahrplan 2018) besteht die letzte abendliche Fahrtmöglichkeit von Gießen Richtung Lauterbach und Fulda bereits um 19:47h bzw. ab Alsfeld um 20:54h (Sa/So bereits 20:50h). Dieser Betriebsschluss ist viel zu früh, so dass ganztägige Besorgungen in Gießen, Pendeln zum Studieren oder Arbeiten ohne Auto massiv erschwert oder unmöglich gemacht werden. Entsprechendes gilt für die Rückkehr bzw. Ankunft von Fahrtzielen, die jenseits von Gießen liegen. In der Gegenrichtung besteht die letzte Fahrtmöglichkeit ab Fulda Richtung Gießen inzwischen zwar erst um 20:59h (Sa/So bereits um 20:34h). Doch auch in dieser Fahrtrichtung ist der Betriebsschluss zu früh. Die Erreichbarkeit der Region sowie die autofreie Mobilität der Bewohner des Kreises werden durch eine solche, nicht mehr zeitgemäße und im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands unzumutbare Fahrplangestaltung massiv beeinträchtigt. Wir fordern, den täglichen Stundentakt auf der Gesamtstrecke zu verlängern (letzte Abfahrten von Gießen nach Fulda gegen 22 Uhr, in der Gegenrichtung letzte Abfahrt von Fulda nach Gießen gegen 22 Uhr).	Prüfung	Grundsätzlich besteht ein gutes Angebot. Eine späte Verbindung Fulda - Gießen besteht inzwischen an Wochenenden. Eine spätere Wochenendverbindung von Gießen nach Fulda sollte geprüft werden.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Verlegung der Abfahrtszeit von RB 24862 (Fulda ab 22:01h) Mit der Einführung der RB-Fahrt mit Abfahrt in Fulda um 22:01h wurden die Anschlussverhältnisse zu dieser Tageszeit zwar deutlich verbessert (z.B. aus Richtung Frankfurt mit RE sowie aus Richtung Berlin mit ICE). Dennoch werden andere wichtige Anschlüsse nicht hergestellt, die durch eine Verschiebung im Minutenbereich ermöglicht werden könnten. Die Abfahrtszeit sollte um mindestens 3 Minuten auf 22:04h verschoben werden, so dass der Übergang aus den ICE-Zügen von Bremen/Hamburg (an 21:56h) sowie aus der RB von Gersfeld (an 21:57h) ermöglicht wird. Noch besser wäre eine weitere Verschiebung auf 22:09h, da so auch ein planmäßiger Anschluss aus Richtung München (ICE, an 22:02h) hergestellt würde.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verlegung der Abfahrtszeit von RB 24868 (Fulda ab 23:05h) Auch die Einführung der RB-Fahrt mit Abfahrt in Fulda um 23:05h ist eine deutliche Verbesserung, mit der im überregionalen Verkehr wichtige Anschlussverbindungen hergestellt werden. Jedoch sollte auch diese Abfahrt um mindestens 2 Minuten nach hinten verschoben werden, um den Anschluss aus ICE 1627 von Berlin-Gesundbrunnen (über Bitterfeld, Halle, Erfurt, Gotha, Eisenach und Bad Hersfeld) zu ermöglichen. Noch besser wäre die Abfahrt gegen 23:10h, um das Umsteigen zu entspannen und etwas Puffer im Falle von Verspätungen zu haben.	wird nicht unterstützt	Der Zug verkehr aktuell um 23.08 Uhr.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Die Bahnsteighöhen sind endlich um 55 cm anzuheben bzw. zu errichten Barrierefreiheit sollte auf allen Bahnhöfen existieren.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Zusätzliche Züge ab Fulda am Abend. Durch die an sich von uns sehr begrüßte (und keinesfalls zurückzunehmende) Änderung der Abfahrtszeiten in Fulda am Abend ist leider eine Lücke von mehr als einer Stunde entstanden. An Mo-Fr fährt zwischen 19:34h und 20:59h kein Zug ab Fulda Richtung Alsfeld, an Sa und So besteht diese Lücke zwischen 20:34h und 22:01h. Wir schlagen daher vor, an Mo-Fr einen zusätzlichen Zug mit Abfahrt gegen 20:10h und Sa/So einen Zug mit zusätzlicher Abfahrt gegen 21:10h einzulegen. Dadurch würde die jeweilige Lücke geschlossen, und die Übergangszeiten aus einer Reihe von Anschlusszügen am Abend würden deutlich verkürzt. Unbedingt wünschenswert ist auch eine weitere Abfahrt ab Fulda Richtung Alsfeld gegen Mitternacht, um die Erreichbarkeit der Region am Abend zu verbessern und Besuche und Unternehmungen am Abend ohne Auto zu ermöglichen. Damit würden eine zusätzliche Spätverbindung aus Frankfurt ermöglicht und sonntags zusätzliche Anschlüsse aus Fernzügen (Berlin, München, Stuttgart) hergestellt.	Prüfung	Für die geforderten Zwischenzüge (20.10 Uhr und 21.10 Uhr) sehen wir keinen ausreichenden Bedarf. Ein Spätzug an Wochenenden von Fulda nach Alsfeld sollte geprüft werden.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen in beiden Richtungen durchgängig eine Stunde früher: Die erste Fahrtmöglichkeit von Gießen Richtung Fulda besteht heute an Sonn- und Feiertagen erst um 8:44h mit Ankunft in Alsfeld um 9:48h bzw. Lauterbach 10:02h. In der Gegenrichtung ist die früheste mögliche Abfahrt ab Fulda Richtung Gießen um 8:35h (Lauterbach an 8:59h/ab 9:05h; Alsfeld an 9:18h/ab 9:19h). Zwar wurden mittlerweile frühere Abfahrten an Sonntagen ab Alsfeld (8:14h nach Gießen bzw. 8:49h nach Fulda) eingeführt, doch sind der späte Betriebsbeginn und insbesondere die erst spät liegenden ersten Abfahrten ab Gießen und Fulda inakzeptabel und ein großes Hindernis für den (Tages-)Tourismus in der Region Vogelsberg sowie für Ausflugs- und Reisemöglichkeiten ab hier. Daher fordern wir nachdrücklich, den Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen (erste Abfahrten ab Gießen, ab Fulda sowie (in beide Richtungen) ab Alsfeld um mindestens eine Stunde vorzuverlegen. Wegen der Bedeutung des Fahrradtourismus wäre für diese Verbindung eine Bedienung mit Bus oder ALT zumindest in der Zeit von Mitte März bis Ende Oktober kein akzeptabler Ersatz.	Prüfung		Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Änderung der Fahrzeiten zwischen Alsfeld und Fulda, um die Anschlüsse in Fulda zu verbessern, Verlegung der Zugkreuzung nach Wallenrod: Um die Anschlussverhältnisse in Fulda grundsätzlich zu verbessern, schlagen wir vor, die dortigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten um jeweils 5 bis 10 Minuten zu verschieben (frühere Abfahrt und spätere Ankunft in Fulda) und die Zugkreuzungen zwischen Fulda und Alsfeld entsprechend nach Maberzell und Wallenrod zu verlegen. Die so geschaffenen Fahrzeitreserven zwischen Fulda und Alsfeld würden es erlauben, Wallenrod und evtl. einen weiteren Haltepunkt zwischen Lauterbach und Alsfeld zusätzlich zu bedienen. Zwischen Alsfeld und Gießen könnten die Fahrzeiten unverändert bleiben. Die mit unserem Vorschlag verbundenen Fahrzeitverlängerungen im Minutenbereich bei Fahrten von Bahnhöfen des Abschnitts Fulda-Lauterbach zu Zielen hinter Alsfeld können in Kauf genommen werden, da die Zahl der Umsteiger in Fulda mit Zielen zwischen Fulda und Alsfeld derzeit vermutlich überwiegt. Allerdings würde es bei Umsetzung dieser Maßnahme erschwert, die Fahrzeiten der Bus- und Alt-Linien in Lauterbach auf die Züge beider Richtungen abzustimmen, so dass hier zwischen Vor- und Nachteilen abgewogen werden muss.	Prüfung	Eine Anspargung von Taktzeiten muss unter Berücksichtigung der künftigen Knotenpunktzeiten in Fulda geprüft werden. Eine Fahrzeiteverlängerung auf der Vogelsbergbahn wird abgelehnt.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Zusätzliche Halte zwischen Alsfeld und Lauterbach sowie in Alsfeld Krankenhaus und Nieder Ohmen: Zwischen Alsfeld und Lauterbach führt die Vogelsbergbahn auf 17 Kilometern ohne Verkehrshalt in unmittelbarer Nähe an größeren Orten vorbei oder sogar durch diese hindurch. Das komplette Schwalmatal ist dadurch von der Bahnnutzung abgeschnitten. Dadurch wird leider auf wichtiges Fahrgastpotenzial verzichtet. Wir schlagen daher vor, spätestens bei der nächsten Vergabe die Bedienung der folgenden Orte einzuplanen: Rimlos, Wallenrod, Schwalmatal (Renzendorf, Brauerschwend), Hergersdorf, Alsfeld-Altenburg. Dies würde die Attraktivität der betreffenden Wohnorte, aber in einigen Fällen (Altenburg, Wallenrod, Rimlos) auch die Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem lokalen Busverkehr verbessern.	wird nicht unterstützt	Die Einrichtung zusätzlicher Halte wurde in der Vergangenheit bereits geprüft und aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Gründen verworfen. Eine voraussichtliche Veränderung der Rahmenbedingungen ist nicht erkennbar.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Wegen der damit verbundenen Fahrzeitverlängerungen sind weitere konzeptionelle Überlegungen notwendig, insbesondere im Hinblick auf die Wiedereinführung einer zweiten Bedienungsebene; denkbare Varianten: • stündliche Züge Fulda-Gießen (-Limburg-Koblenz/Montabaur) mit wenigen Halten (Großenlöder, Bad Salzschlirf, Lauterbach) zwischen Fulda und Alsfeld sowie zusätzlich stündliche Züge Fulda-Alsfeld mit Halt an allen alten und neuen Stationen; • Stündliche Züge Fulda-Gießen mit Halt an allen Stationen / zweistündliche RE-Züge Fulda-Gießen-Limburg-Koblenz/Montabaur	wird nicht unterstützt	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Die Einrichtung zusätzlicher Halte wurde geprüft und aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Gründen verworfen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Aus dem Kreis unserer Mitglieder wird weiterhin vorgebracht: a) Mehr Haltepunkte in größeren Orten: Alsfeld Krankenhaus, Altenburg, b) regelmäßige (stündliche) Halte in Nieder-Ohmen.	a. wird nicht unterstützt b. Prüfung	a.) Die Einrichtung zusätzlicher Halte wurde in der Vergangenheit bereits geprüft und aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Gründen verworfen. Eine voraussichtliche Veränderung der Rahmenbedingungen ist nicht erkennbar. b.) Sofern betrieblich möglich, sollten alle Züge in Nieder-Ohmen halten.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Wiedereinführung beschleunigter Züge (RE): mit Durchbindung Richtung Koblenz und Montabaur (mit ICE-Anschluss Richtung Köln und Rhein-Ruhr), zusätzlich zum beizubehaltenden RB-Stundentakt Die Wiedereinführung beschleunigter RE-Züge halten wir auch unabhängig von Maßnahme 2.9 (zusätzliche Halte zwischen Alsfeld und Lauterbach) für sinnvoll, um bestehende überregionale Verkehrsbedürfnisse abzudecken. Auch im Vergleich zu den bestehenden IC- und ICE-Verbindungen über Fulda und Gießen bietet die vorgeschlagene RE-Linie (ggf. zusätzlich mit Neigetechnik) ein großes Beschleunigungspotenzial für die EinwohnerInnen der Orte zwischen Fulda und Gießen im überregionalen Verkehr.	Prüfung	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Die Einrichtung zusätzlicher Halte wurde geprüft und aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Gründen verworfen. Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Ausbaumöglichkeiten zu ermitteln, ist beauftragt.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	S-Bahn Anschluss für den Raum Schotten in Richtung Rhein-Main: Wir unterstützen die Bemühungen der Stadt Schotten, einen verbesserten Anschluss an das Rhein-Main-Gebiet zu erhalten. Die RB-Linie 48 (Nidda-Friedberg) sollte für einen 30-Minuten-Takt ausgebaut und beschleunigt werden. Elektrifizierung und Einbindung in das S-Bahn-Netz (Verlängerung der S 6) wäre der nächste logische Schritt. Die Buslinien 362 bzw. VB-93 sollten den Anschluss von/auf jede Zugfahrt in Nidda herstellen und entsprechend verdichtet werden.	wird bedingt unterstützt	Ausbau (Beschleunigung/Größeres Zugangebot/mehr Direktverbindungen nach Frankfurt) ist in Planung und wird befürwortet. S-Bahn-Status auf Grund der Streckenlänge nicht sinnvoll. Vollanschluss mit Bus betrieblich nicht möglich.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Barrierefreiheit: Unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben halten wir barrierefreie Zugänge auch im Bahnverkehr für unverzichtbar. Dass für den Bahnverkehr andere Standards gelten als z.B. für den Busverkehr, ist schädlicher Unfug: das Netz des ÖPNV funktioniert in der Gesamtheit – oder eben nicht. Ökologische Gründe, Gründe der Teilhabe und die der „Raumqualität“ erfordern die barrierefreie Ausstattung des gesamten ÖPNV/SPNV-Netzes. Die Haltepunkte der Bahn sollten wie unter 7.6 dargestellt untersucht, beplant und ertüchtigt werden.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	An Bahnhöfen wünschen wir uns einen trockenen und geschützten Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten, Orientierungshilfen, Reise- und Touristeninformationen, Verpflegung und Toiletten. Stattdessen gibt es baufällige, vernagelte Bahnhofsgebäude wie z.B. in Burg- und Nieder-Gemünden. Für einen Kurort ist das Bahnhofsgebäude von Bad Salzschlirf ein Schandfleck. In Ehringshausen gibt es nicht mal eine Fahrtrichtungsanzeige: wer auf dem Bahnsteig auf der falschen Seite der Schranke steht, kann sehen, wo er bleibt.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV und die Kommune Gemünden
Fahrzeuge	Fahrradmitnahme (Kennzeichnung an den Fahrzeugen): An den Zügen sollte besser kenntlich gemacht werden, wo der Einstieg mit Fahrrad möglich ist. Gut geeignet sind auffällige, d.h. große, farbige Fahrrad-Graphiken /Piktogramme - Beispiele für ansprechende Gestaltung können nachgereicht werden.	keine Bewertung	Die Regionalzüge sind in der Regel mit einer deutlichen Kennzeichnung ausgestattet, wo der Einstieg mit Fahrrad möglich ist.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Taktung und die Verzahnung von Bus und Bahn müssen weiter verbessert werden. Für Freizeitaktivitäten ist der Stundentakt auf der Bahnstrecke Fulda-Gießen zwar angemessen, für den Schul- und Arbeitsweg führen Wartezeiten von mehr als 20 Minuten aber doch zur Nutzung des ressourcenintensiven Individualverkehrs. Außerdem führt im Schienennahverkehr der Vorrang von Fernzügen zuweilen zu Verzögerungen und versäumten Anschlussverbindungen in Fulda und Gießen beim Regionalverkehr. Durch einen 30-Minuten-Takt der RB 45 (zumindest in den Hauptverkehrszeiten) würden die Wartezeiten bei solchen Anschlussverlusten spürbar reduziert.	Prüfung	In der Hauptverkehrszeit besteht bereits ein verdichtetes Angebot von Gießen nach Mücke. Von Fulda nach Gießen soll ein Halbstundentakt geprüft werden, da eine Taktverdichtung ausreichendes Potenzial erfordert.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Der ZOV sollte weiterhin diese neuen Bahnhaltdepunkte verfolgen: a. Pohlheim – Hausen b. Pohlheim-Garbenteich-Süd (Begegnungsbahnhof statt Lich)	wird unterstützt	In einer derzeitigen Machbarkeitsstudie wird untersucht, inwieweit der vorhandene Haltepunkte Garbenteich verschoben bzw. ein neuer Haltepunkt in Hausen gebaut wird.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Abseits der Hauptachse ist aus Alsfeld die Erreichbarkeit von beispielsweise Marburg oder Bad Hersfeld mit dem ÖPNV in Sachen Taktung, Fahrtdauer und Fahrradmitnahme sehr problematisch.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	Systematische Verbesserungen im überörtlichen Verkehr: Überörtlicher Verkehr, auch solcher, der die Kreisgrenzen überschreitet, findet in unserer Region derzeit mangels Alternativen vorwiegend mit dem Auto statt. Unseres Erachtens könnten jedoch ein signifikanter Teil dieses Verkehrs auf Bus und Bahn verlagert und die Attraktivität der Region als Wohnort verbessert werden, wenn regionale Buslinien mit hoher Bedienungsqualität (wieder) geschaffen würden. Die vorgeschlagenen Linienverläufe folgen zu einem großen Teil viel befahrenen Bundesstraßen, so dass nicht einsichtig ist, dass es bisher kein adäquates paralleles Busangebot gibt. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kriterien für hochwertige Verkehrsbedienung:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o verlässliche Bedienung mindestens im Zweistundentakt von 6-22h, So 8-22h;</li> <li>o grundsätzlich mindestens konsequenter Zweistundentakt, auch wenn Aufkommen bei einzelnen Fahrten nur für ALT reicht;</li> <li>o grundsätzlich Fahrt auf dem direkten Weg, häufige (Bedarfs-)Halte sind aber erwünscht;</li> <li>o vereinzelte Abweichungen im Schülerverkehr akzeptabel;</li> <li>o Stichfahrten nur im Einzelfall und bei gut begründeten Ausnahmefällen</li> <li>o gute Anschlüsse, insbesondere an andere Regionalbuslinien und an den Bahnverkehr</li> </ul> </li> <li>• Wir schlagen vor, schrittweise vorzugehen, und zunächst bestehende Linien auszubauen und miteinander zu verknüpfen (Vorschläge 3.2 bis 3.6). Die zusätzliche Weiterführung der Linie Bad Hersfeld-Alsfeld als Schnellverbindung in Richtung Marburg (Lahnberge) erfüllt u. E. ein besonders dringendes Verkehrsbedürfnis.</li> </ul>	wird bedingt unterstützt	Verbesserungen im kreisüberschreitenden ÖPNV sind aktuell durch den RMV in Abstimmung mit ZOV-Verkehr und VGO in Planung. Einige Projekte befinden sich bereits in Umsetzung: die Schnellbuslinie X33 Alsfeld - Bad Hersfeld startet zum Fahrplanwechsel 2020/2021; die Schnellbuslinie Alsfeld - Marburg startete zum Fahrplanwechsel 2021/2022. Weitere Verbesserungen sollen erfolgen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	390, 391, 393 Durchgehende Linien im regionalen Busverkehr: Wir fordern, die Linien • 390 Bad Hersfeld-Alsfeld • 391 Lauterbach-Gedern und • 393 Lauterbach-Schlitz	keine Bewertung	Teilweise bereits umgesetzt, teilweise in Prüfung.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	ihrem verkehrlichen Potenzial entsprechend auszubauen, mit benachbarten Linien zu verknüpfen und die Bedienung zu systematisieren: • 390 (neu): Marburg-Lahnberge-Kirchhain-Alsfeld-Grebenau-Breitenbach-Niederjossa-Niederaula-Bad Hersfeld	Prüfung	Prüfung in Abstimmung mit dem RMV, NVV und RNV Marburg-Biedenkopf	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	• 391 (neu): Gedern-Grebenhain-Herbstein-Lauterbach-Schlitz-Niederjossa-Niederaula (-Bad Hersfeld/Kirchheim)	Prüfung	Hier muss geprüft werden, ob ein derart langer Linienverlauf sinnvoll ist und entsprechenden Potenzial besteht. Ein Startpunkt in Gedern wird kritisch eingeschätzt.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>390, VB-13 Direktverbindung Bad Hersfeld-Alsfeld-Kirchhain-Marburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es fehlt in Mittelhessen leider weitgehend an hochwertigen Ost-West-Verbindungen im ÖPNV bzw. SPNV. Die Vogelsbergbahn Fulda-Alsfeld-Gießen kann nur einen Teil der relevanten regionalen Relationen abdecken. Die bestehenden Busverbindungen enden häufig vor den Kreisgrenzen oder sind nicht mit denen der Nachbarkreise abgestimmt. Eine Bus-/Bahnverbindung aus der Region Bad Hersfeld Richtung Gießen/Marburg ist heute nur mit Umsteigen und großen Umwegen, und somit deutlichen Zeitverlusten verglichen mit dem Auto möglich.</li> <li>• Die vor einigen Jahren noch angebotenen direkten Busverbindungen zwischen Alsfeld und Marburg existieren nicht mehr, obwohl die Bahnfahrt über Gießen bzw. die kombinierte Bus- und Bahnfahrt über Gemünden-Kirchhain mit großen Zeit- und Komfortverlusten verbunden ist.</li> <li>• Am östlichen Stadtrand Marburgs ist auf den Lahnbergen ein riesiger Universitäts- und Klinikkomplex entstanden, zu dem vielfältige Verkehrsbeziehungen aus dem westlichen VB-Kreis bestehen (Berufspendler, Studierende, Patienten, Besucher). Eine direkte Verkehrsanbindung im ÖPNV fehlt jedoch weitgehend.</li> <li>• Die Anbindung des VB-Kreises und insbesondere Alsfelds an die Orte an der Main-Weser-Bahn (insbesondere nach Marburg/Kirchhain/Stadtallendorf) sind unzureichend. Der Umweg über Gießen ist nahezu prohibitiv für die ÖPNV-/SPNV-Nutzung.</li> </ul> <p>Zur Lösung dieser Mängel schlagen wir die Verknüpfung und Erweiterung der bestehenden Linien 390 und VB13 zu einer durchgehenden Buslinie Bad Hersfeld-Niederaula-Niederjossa-Grebenau-Alsfeld-Kirtorf-Kirchhain/Amöneburg-Marburg (Lahnberge)-Marburg (Zentrum/Hbf/Südbf) vor. Bei der Fahrplangestaltung sind Prioritäten wie folgt zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Optimierter Anschluss mit den Zügen der RB 45 in Alsfeld, und zwar in den Relationen Bad Hersfeld-Alsfeld-Gießen sowie Fulda-Alsfeld-Marburg;</li> <li>2. Abstimmung auf die Arbeits- und Veranstaltungszeiten von Universität und Klinikum Lahnberge in Marburg;</li> <li>3. Abstimmung auf Zuganschlüsse in Bad Hersfeld, möglichst auf die ICE-Züge von/nach Eisenach-Erfurt(-Leipzig/Dresden/Berlin), jedenfalls aber auf die CAN-Züge von/nach Bebra (-Kassel/Göttingen). Wegen der langen Fahrzeit ist am Bf. Alsfeld die zuverlässige Möglichkeit eines Toilettenbesuches zu schaffen. Wegen der gegenseitigen Anschlüsse mit der RB 35 ist hier ohnehin ein Aufenthalt von ca. 8 bis 10 Minuten notwendig.</li> </ol>	Prüfung	Prüfung in Abstimmung mit dem RMV, NVV und RNV Marburg-Biedenkopf	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Systematische Verbesserungen auf der Linie Alsfeld-Schrecksbach-Treysa. Mit der Linie 396 gibt es inzwischen ein Angebot, das zumindest zu bestimmten Zeiten eine zügige Verbindung der Orte zwischen Alsfeld und Treysa untereinander sowie mit den Zügen Gießen-Alsfeld bzw. Treysa-Kassel (und jeweils Gegenrichtung) ermöglicht. Leider ist das Angebot unzureichend, was insbesondere durch den frühen Betriebsschluss und die Bedienungsverbote bei den ALT-Fahrten verursacht wird. Der Schüler- und Berufsverkehr zwischen Wohnorten im Schwalm-Eder-Kreis (Neukirchen, Schwalmstadt) und Schulen bzw. Arbeitsplätzen in Alsfeld ist verbesserungswürdig.</p> <p>Wir schlagen daher folgende Verbesserungen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestens ein weiteres durchgehendes Fahrtenpaar am Abend zwischen Alsfeld und Treysa (19:58h ab Alsfeld bzw. 21:10h ab Treysa);</li> <li>• Mindestens ein weiteres Fahrtenpaar an Sonn- und Feiertagen (7:58h ab Alsfeld bzw. 9:10h ab Treysa);</li> <li>• Abschaffung aller Bedienungsverbote bei den ALT-Fahrten oder Ersatz durch reguläre Buskurse; insbesondere muss die innerörtliche Bedienung im Stadtgebiet Alsfeld sichergestellt werden, damit z.B. ÖPNV-Reisende, die mit dem Zug ankommen, das Alsfelder Krankenhaus erreichen können;</li> <li>• zusätzliche Verbindungen zur Minute 18 ab Bahnhof Alsfeld bis Schrecksbach, um den Anschluss von den Zügen aus Richtung Fulda zu ermöglichen (entsprechend auch in Gegenrichtung);</li> <li>• systematische Verknüpfung mit der Linie VB 15 zu einer durchgehenden Linie Treysa-Alsfeld-Ulrichstein, möglichst mit weiteren guten Anschlüssen Richtung Schotten und Nidda.</li> </ul>	wird nicht unterstützt	Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurde die Schnellbuslinie X39 zwischen Alsfeld und Treysa mit deutlich erweiterten Fahrtenangebot eingerichtet. Für eine Durchbindung nach Ulrichstein wird kein Bedarf gesehen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Durchbindung Lauterbach-Herbstein-Grebenhain-Gedern-Stockheim: Der südliche Teil des VB-Kreises ist bereits Einzugsgebiet für PendlerInnen ins Rhein-Main-Gebiet (wie sich auch in der Analyse der aktuellen Pendlerströme zeigt), insbesondere zu Arbeitsplätzen im Wetteraukreis sowie in den nördlichen Stadtteilen und Vororten von Frankfurt. Außerdem sind Wetterau, Frankfurt und Taunus interessante Ausflugsziele für Einwohner und Urlauber im südlichen Vogelsbergkreis. Das Fahrplanangebot der Bahnlinie von Glauburg-Stockheim über Bad Vilbel nach Frankfurt wurde in den letzten Jahren deutlich verbessert. Es besteht ein weitgehender Stundentakt zwischen Stockheim und Bad Vilbel. An Werktagen fahren die meisten Züge durchgehend bis Frankfurt Hbf. In der Verkehrsbeziehung Lauterbach-Herbstein-Grebenhain-Gedern-Stockheim(-Bad Vilbel-Frankfurt) wird die ÖPNV-Nutzung nach wie vor durch den Umsteigezwang in Gedern (außer an Sommerwochenenden, wenn der Vulkanexpress verkehrt), einen unsystematischen Fahrplan auf den bestehenden Linien 391 und FB-22 sowie den viel zu frühen Betriebsschluss der Buslinie 391 (ähnlich auch FB-22) behindert. Letzteres gilt noch verstärkt auf Linie 391 in der Süd-Nord-Richtung. Durch die somit fehlende, zeitlich adäquate Rückfahrmöglichkeit wird Berufs- und Ausbildungspendlern Richtung Frankfurt/Wetterau, aber auch Tagesausflüglern aus dem VB-Gebiet die Möglichkeit genommen, den ÖPNV zu benutzen.</p> <p>Wir fordern daher für diese Linie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• systematische Durchbindung der Linie von Lauterbach bis Glauburg-Stockheim</li> <li>• Bedienung konsequent mindestens im 2-Stunden-Takt ab ca. 6 Uhr (sonntags ab ca. 8 Uhr), mit Taktverdichtungen an Werktagen</li> <li>• Letzte durchgehende Fahrt Lauterbach-Stockheim frühestens gegen 20h sowie Lauterbach-Gedern gegen 21 Uhr (abgestimmt auf RB 45 von Gießen und Fulda)</li> <li>• Letzte durchgehende Fahrt Stockheim-Lauterbach frühestens gegen 21 Uhr sowie bis Grebenhain gegen 22 Uhr (jeweils abgestimmt auf RB 34 von Frankfurt bzw. Bad Vilbel)</li> <li>• Möglichkeit zur Toilettenpause in Grebenhain oder Gedern (abhängig von Fahrplankonzept und vorhandenen Einrichtungen)</li> </ul>	Prüfung	Potentialanalyse und Beachtung der Umstiegsbahnhöfe in Lauterbach und Stockheim. Es bestehen zeitliche Zwangspunkte an den Endpunkten Lauterbach und Stockheim.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Durchbindung Lauterbach-Schlitz-Niederaula-Bad Hersfeld: Aus dem nordöstlichen Kreisgebiet (Lauterbach, Schlitz, Wartenberg, Landenhausen) gibt es bisher keine akzeptablen Verbindungen in den Kreis Hersfeld-Rotenburg, obwohl in den Bereichen Bad Hersfeld, Niederaula und Kirchheim zahlreiche Arbeitsplätze vorhanden sind. In umgekehrter Richtung gibt es auch relevanten Berufsverkehr aus dem Kreis Hersfeld-Rotenburg nach Schlitz, Lauterbach und Bad Salzschlirf. Die Buslinie 393 Lauterbach-Schlitz endet derzeit grundsätzlich in Unter-Wegfurth. Die Entfernung zur nächsten bedienten Haltestelle nördlich der Kreisgrenze, in Niederjossa, beträgt nicht einmal 3 Kilometer. Ein solcher Zustand ist heute ein absoluter Anachronismus! Zwischen Schlitz und Grebenau (sowie den weiteren Orten bis Alsfeld) kann durch abgestimmte Anschlüsse auf die Linie 390 eine Übereck-Verbindung geschaffen werden. Wir schlagen daher vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich Durchbindung aller Fahrten aus Richtung Lauterbach, Bad Salzschlirf und Schlitz über die Kreisgrenze hinweg bis Niederjossa, zumindest wenn dort Busanschlüsse Richtung Niederaula, Bad Hersfeld, Grebenau oder Alsfeld bestehen;</li> <li>• Durchbindung weiterer Fahrten, insbesondere im Berufsverkehr, aber auch am Wochenende mindestens 2-3mal täglich, bis Niederaula oder Bad Hersfeld;</li> <li>• Abstimmung der Anschlüsse in Schlitz mit der Linie 591 in der Relation Fulda-Schlitz-Niederjossa-Niederaula und umgekehrt;</li> <li>• Letzte Fahrtmöglichkeit von Lauterbach nach Bad Hersfeld (ggf. mit Umsteigen in Niederjossa oder Niederaula) nicht vor 20 Uhr;</li> <li>• Letzte Fahrtmöglichkeit in der Gegenrichtung ebenfalls nicht vor 20 Uhr;</li> <li>• Letzte Fahrtmöglichkeit von Lauterbach bis Schlitz nicht vor 21 Uhr; in der Gegenrichtung von Schlitz nach Lauterbach gegen 21 Uhr.</li> </ul>	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit RMV und NVV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Durchbindung Stockheim-Gedern-Lauterbach-Schlitz-Niederjossa(-Niederaula-Bad Hersfeld): Gut ausgebaute Durchmesserverbindungen sind ein Aushängeschild des ÖPNV. Sie erleichtern die Nutzung sowohl durch den Wegfall der physischen Anstrengungen beim Umsteigen als auch bei der Orientierung über Fahrpläne, Anschlüsse und Anschlusssicherheit. In der Relation zwischen Wetterau bzw. nördlichem Rhein-Main-Gebiet, dem Vogelsberg und der Region Bad Hersfeld sehen wir ein relevantes Verkehrspotenzial im überörtlichen Verkehr. Wir schlagen daher vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfung der Linien FB22, 391 und 393 zu einer durchgehenden Linie Glauburg-Stockheim – Gedern-Grebenhain-Herbstein-Lauterbach-Landenhausen-Bad Salzschlirf-Schlitz-Niederjossa-Niederaula(-Bad Hersfeld);</li> <li>• Bedienung durchgehend und verlässlich im 2-Stundentakt von ca. 6 bis ca. 22 Uhr (sonntags spätestens ab ca. 8 Uhr);</li> <li>• Vereinzelte Abweichungen im Schülerverkehr können hingenommen werden;</li> <li>• Die Bedienung einzelner Fahrten oder Fahrtabschnitte in Schwachlastzeiten durch ALT-Verkehr ist ebenfalls akzeptabel, sofern das oben skizzierte Bedienungskonzept grundsätzlich durchgehalten wird und keine Bedienungsverbote vorgesehen werden.</li> <li>• In Niederjossa oder Niederaula sind abgestimmte Anschlüsse mit der Linie 390 herzustellen, insbesondere in der Relation Glauburg-Lauterbach-Bad Hersfeld. Mindestens einzelne durchgehende Fahrten nach Niederaula und Bad Hersfeld sind vorzusehen.</li> <li>• Ob zweistündliche Umsteigeverbindungen (in Niederjossa oder Niederaula) oder die Überlagerung mit Linie 390 zum Stundentakt zwischen Niederjossa und Bad Hersfeld geplant werden sollen, ist später und in Abstimmung mit dem Kreis HEF zu entscheiden, wenn Erfahrungen mit der Verknüpfung in Niederjossa/Niederaula vorliegen.</li> <li>• Ob Bad Salzschlirf mit seinem wichtigen Ziel-/Quellverkehr trotz Fahrzeitverlängerung im Normalfall in die Linie einbezogen oder der schnellere direkte Weg über Willofs gewählt wird, muss später endgültig entschieden werden. Im ersten Schritt plädieren wir für die Einbeziehung Bad Salzschlirfs.</li> <li>• Abstimmung der Anschlüsse mit der RB 45 in Lauterbach in allen Relationen;</li> <li>• Entsprechend etwa zehnmünütige Toilettenpause am Bf. Lauterbach Nord; Schaffung und Betreuung der entsprechenden Einrichtungen sowie auch von Verpflegungsmöglichkeiten.</li> </ul>	Prüfung	Potentialanalyse und Abstimmung mit RMV und NVV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Verbindung von Burg-Gemünden oder Ehringhausen über Homberg(Ohm) nach Marburg Auch für den Bereich Gemünden / Homberg sehen wir Bedarf einer hochwertigen Direktverbindung nach Marburg für Studierende, PendlerInnen und BesucherInnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ggf. Verknüpfung mit bestehenden Linien im Kreis Marburg-Biedenkopf;</li> <li>• Abgestimmt auf Anschlüsse mit der RB 45 aus/in Richtung Mücke-Grünberg;</li> <li>• direkte Anbindung an das Zentrum von Marburg und die südlichen Stadtteile, aber abgestimmte Umsteigeverbindung auf die Lahnberge</li> </ul>	Prüfung	Die Nachfrage zwischen Burg-Gemünden und Ehringhausen nach Homberg (Ohm) ist zu gering um hier eine stetige Busverbindung einzurichten. Die Verbindung zwischen Homberg (Ohm) und Marburg sind bereits durch den RNV gut ausgebaut.	
Verkehrsangebot	<p>Direkte Busverbindungen aus dem südlichen Kreisgebiet zu den Bahnhöfen Fulda, Wächtersbach und Nidda. Dass die bisherige ÖPNV-Planung einseitig auf eine hierarchische Struktur (Anbindung an die Hauptorte des eigenen Kreises, keine Direktverbindungen mit wichtigen Orten der Nachbarkreise) ausgerichtet ist, benachteiligt insbesondere die Orte im südlichen Kreisgebiet. Wir schlagen daher die Einrichtung von schnellen Direktverbindungen zwischen den größeren Orten im südlichen Kreisgebiet und Nidda, Wächtersbach und Fulda vor. Damit werden bei entsprechender Fahrplanabstimmung auch neue Anschlüsse an die Züge in den genannten Zielorten ermöglicht. Auch hier sollten möglichst längere durchgehende Linien gebildet werden, die umsteigefreie Verbindungen ermöglichen. Denkbar sind z.B. die Linien (Grünberg-)Schotten-Grebenhain-Wächtersbach und Nidda-Schotten-Grebenhain-Fulda. Wie auch für die anderen von uns vorgeschlagenen Hauptlinien des Busnetzes sehen wir die Einführung dieser Linien insbesondere dann als Erfolg versprechend an, wenn die folgenden Mindeststandards erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung durchgehend und verlässlich mindestens im 2-Stundentakt von ca. 6 bis ca. 22 Uhr (sonntags spätestens ab ca. 8 Uhr);</li> <li>• Vereinzelte Abweichungen im Schülerverkehr können hingenommen werden;</li> <li>• Die Bedienung einzelner Fahrten oder Fahrtabschnitte in Schwachlastzeiten durch ALT-Verkehr ist ebenfalls akzeptabel, sofern das oben skizzierte Bedienungskonzept grundsätzlich durchgehalten wird und keine Bedienungsverbote vorgesehen werden.</li> </ul>	Prüfung	Die skizzierten Linienvläufe haben einen stark regionalen Charakter. Die Prüfung, ob diese Linien sinnvoll sind und über ein entsprechendes Fahrgastpotenzial verfügen, muss daher gemeinsam mit dem RMV erfolgen.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Konzeptionelle Probleme: Beim Lauterbacher Stadtbusnetz ist nach wie vor weder ein sinnvolles Konzept noch eine übersichtliche Linienführung erkennbar. Die Abschaffung der eigentlichen Stadtbuslinie VB-20 vor einigen Jahren war ein Schritt in die falsche Richtung. Die geringen Fahrgastzahlen sprachen damals eher für eine falsche Konzeption als für mangelnden Bedarf. Grundsätzlich sollten die wichtigsten Ziel- und Quellgebiete sowie die eingemeindeten Ortsteile auf möglichst direktem Weg mit dem Stadtzentrum und dem Nordbahnhof verbunden werden. Dabei sollte am Nordbahnhof stündlich der Anschluss von und zu den Zügen der Vogelsbergbahn (RB 45) hergestellt und ggf. auch abgewartet werden.	wird nicht unterstützt	Die Forderung nach den genannten Direktverbindungen hätten erhebliche Kosten durch den notwendigen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz zur Folge. Diese Kosten würden in einem sehr schlechten Verhältnis zu den vorhandenen Potentialen stehen.	
Verkehrsangebot	Abschaffung aller Bedienungsverbote im innerörtlichen Verkehr. Die ALT-Linien, die durch Lauterbach führen, bieten auf dem Papier eine Reihe günstiger Verbindungen und z.T. auch Verknüpfungen mit dem Bahn- und Regionalbusverkehr. Laut gedruckten Fahrplanunterlagen gilt jedoch „Keine Innerortsbedienung!“. Ob sich dies auch auf den innerstädtischen Verkehr in Lauterbach bezieht bzw. wie die „Innerortsbedienung“ definiert ist, geht jedoch aus den Fahrplänen nicht hervor. Bei Fahrplanabfragen im Internet, z.B. auf www.bahn.de, werden die Verbindungen jedoch grundsätzlich ohne Einschränkungen angezeigt. Für die innerörtliche Bedienung im ÖPNV-Linienverkehr besteht jedoch grundsätzlich Bedarf. Dies gilt insbesondere für die Kernstadt Lauterbach und für die Verknüpfung mit dem Bahn- und dem Regionalbusverkehr. Die Entfernungen sind für FußgängerInnen vielfach zu groß. Außerdem muss auch Gepäck befördert werden können.	wird nicht unterstützt	Der ÖPNV hat das öffentliche Verkehrsinteresse zu befriedigen. Eine Freigabe der bestehenden ALT-Verkehre innerorts hätte eine unzulässige Konkurrenzierung der bestehenden Miet- und Taxiverkehre zur Folge.	
Verkehrsangebot	Bessere Bedienung des Lauterbacher Krankenhauses: Das Krankenhaus sollte an allen Wochentagen grundsätzlich mindestens stündlich an allen Tagen der Woche bedient werden, wobei der Anschluss auf/zu den Zügen der RB 45 gewährleistet werden sollte. Derzeit wird das Krankenhaus in Lauterbach überhaupt nicht mehr bedient. Gerade für eine solche Einrichtung besteht aber grundsätzlich dringender Bedarf einer ÖPNV-Anbindung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• großes Verkehrspotenzial durch Beschäftigte, PatientInnen und BesucherInnen;</li> <li>• PatientInnen (und BesucherInnen) sind häufig mobilitätseingeschränkt oder dürfen krankheits- oder behandlungsbedingt keinen PKW benutzen;</li> <li>• der Fußweg führt über eine erhebliche Steigung und ist für ältere oder kranke Personen vielfach nicht zu bewältigen;</li> <li>• auch in den angrenzenden Wohngebieten besteht Bedarf für eine verbesserte ÖPNV-Anbindung;</li> <li>• zum Krankenhaus kommen viele PatientInnen und BesucherInnen auch von außerhalb, so dass die Bahnanbindung essentiell ist.</li> </ul> Zu prüfen ist insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>• eine eigenständige neue Linie zwischen Krankenhaus und Nordbahnhof (mit angepasstem Anschluss aus und zu den Zügen der RB 45)</li> <li>• eine Verknüpfung mit der Linie VB-24, z. B. Durchgangslinie Lauterbach-Krankenhaus-Frischborn-Dirlammen oder Lauterbach-Krankenhaus-Allmenrod-Sickendorf-Heblos</li> <li>• eine Verknüpfung mit der Linie VB-16, z.B. in der Linienführung Alsfeld-Reuters-Maar-Lauterbach Nordbahnhof-Busbahnhof-Krankenhaus.</li> </ul>	Prüfung		
Verkehrsangebot	Verbesserte Fahrgastinformation an den Haltestellen im Stadtgebiet (Übersichtlichkeit): An allen Haltestellen im Stadtgebiet werden für die Stadtlinien künftig reine Linienfahrpläne sowie Stadtpläne mit übersichtlich eingezeichneten Linienverläufen ausgehängt. Stichstrecken, die nicht von allen Fahrten bedient werden, werden als solche kenntlich gemacht.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Zusätzliche Fahrten / Innerortsbedienung: An Sonn- und Feiertagen wird der Zweistundentakt um ein weiteres Fahrtenpaar am Morgen erweitert (Lauterbach Nordbf ab 9:08h, Stordorf Dorfgemeinschaftshaus ab 8:22h) Zusätzlich wird am Wochenende (Sa/So) eine Spätfahrt eingerichtet (Lauterbach Nordbf ab 20:08h, Stordorf Dorfgemeinschaftshaus ab 19:22h). Um ein systematisches Angebot zu erreichen muss die Spätfahrt an Mo-Fr auch zwischen Meiches und Stordorf angeboten werden. Mit diesen Maßnahmen wird die Möglichkeit von Tagesausflügen erleichtert. Die Spätfahrt ist zusätzlich wichtig für Wochenendpendler und für den Besuch von Abendveranstaltungen. Die Innerortsbedienung darf nicht mehr ausgeschlossen werden. Hilfsweise kann das Bedienungsverbot auf den Verkehr zwischen benachbarten Haltestellen beschränkt werden. Die Anbindung zwischen Busbahnhof und Nordbahnhof muss aber auf jeden Fall sichergestellt werden.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Eigene Liniennummer für bestimmte Fahrten des Schülerverkehrs: Die über Blitzenrod führenden Fahrten des Schülerverkehrs sollten eine eigene Liniennummer (z.B. VB 25) erhalten, um die Übersichtlichkeit der Fahrplantabelle zu verbessern.	wird nicht unterstützt	Die Übersichtlichkeit würde aus Sicht der Planung bei Umsetzung dieses Vorschlags nicht verbessert.	
Verkehrsangebot	Zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende: An allen Tagen der Woche sollte die abendliche Bedienungszeit zwischen Lauterbach Busbahnhof und Landenhausen Friedhof um mindestens eine Stunde verlängert werden. Zusätzlich sollte an Sonn- und Feiertagen die erste Abfahrt zwei Stunden früher stattfinden als bisher (Landenhausen Friedhof ab 8:37h, Lauterbach An der Wascherde ab 9:03h)	Prüfung	mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab	
Verkehrsangebot	Zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende: Ähnlich wie bei den Linien VB 21, VB 24 und VB 26 sollte auch auf der Verbindung zwischen Stockhausen und Lauterbach Nordbahnhof die Bedienungszeit abends an allen Tagen um zwei Stunden verlängert werden. Zusätzlich ist an Sonn- und Feiertagen morgens eine frühere Fahrtmöglichkeit zu schaffen (z.B. Stockhausen Ortsmitte ab 7:34h, Nordbahnhof ab 8:08h).	Prüfung	mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab	
Verkehrsangebot	Zusätzliche Fahrten abends und am Wochenende: Auch zwischen Lauterbach und Lingelbach über Grebenau ist der Betriebsschluss deutlich zu früh und sollte mindestens an Sonn- und Feiertagen um zwei Stunden verschoben werden. Auch auf dieser Linie ist der morgendliche Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen zu spät. Es sollte ein weiteres Fahrtenpaar eingerichtet werden (Lingelbach Königstraße ab 8:06h, Lauterbach Am Wörth ab 7:52h).	Prüfung	mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab	
Verkehrsangebot	Überprüfung des Fahrplankonzeptes, insbesondere am Wochenende: Die Abfahrt von Lauterbach in Richtung Lingelbach sollte jeweils um 10 Minuten nach hinten verlegt werden, um am Nordbahnhof den Anschluss von den Zügen der RB 45 sicherzustellen. Bisher ist dieser Anschluss nicht gegeben. Der Über-Eck-Anschluss auf die Linie 390 Richtung Alsfeld wird dann im Schwarz Im Eisfeld hergestellt (jeweils 4 Minuten Übergang) und sollte so auch in den gedruckten Fahrplänen ausgewiesen werden. Damit würde auch die derzeit in Grebenau Kreissparkasse bestehende Wartezeit von 17 Minuten verkürzt. Zumindest in Bezug auf die aus dem Fahrplan ersichtlichen Anschlussverbindungen spricht außerdem nichts dagegen, die Abfahrtszeiten in Grebenau Kreissparkasse Richtung Lingelbach um 5 Minuten vorzulegen, um kürzere Gesamtfahrzeiten zu erreichen.	Prüfung		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Tarif	Einführung eines Kurzstreckentarifs in Lauterbach: Der derzeitige Fahrpreis von 2,05 für innerörtliche Fahrten wird von vielen potenziellen NutzerInnen als zu hoch im Vergleich zu den relativ kurzen Wegen empfunden. Wir schlagen daher einen ermäßigten Kurzstreckentarif (z. B. 1,00 für 5 Haltestellen im Stadtgebiet) vor.	Prüfung	Solche Tarifiermäßigungen müssen gemäß den Regularien im RMV ausgeglichen werden, z.B. durch die Kommune.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Direkte Anbindung einzelner Stadtteile an die Regionalbusse: Bei allen Regionalbussen, die in Alsfeld beginnen oder enden, sollte nach Möglichkeiten nicht nur der Bahnhof, sondern eines der Stadtteile angebunden werden. Beispiel: • Rückverlängerung der geplanten Buslinie Alsfeld-Stadtallendorf nach Altenburg; • ggf. entsprechende Rückverlängerung der Busse Richtung Schwalmstadt; • ggf. Anbindung des neuen Gewerbegebietes östl. Altenburg an der B 254.	wird nicht unterstützt	Die lokalen und regionalen Linien bedienen auch die auf dem Linienweg liegend Stadtteile Alsfelds. Der Regionalverkehr ist nicht für die Feinerschließung zuständig.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Analog zu den für Lauterbach linienspezifisch erläuterten Maßnahmen sollten auch bei den von Alsfeld ausgehenden Linien die folgenden Maßnahmen vorgenommen bzw. geprüft werden: • mindestens durchgehender Zweistundentakt auch am Wochenende (auf Linie VB-13 Richtung Kirtorf-Homberg an Sonn-/Feiertagen derzeit noch nicht gegeben); • mindestens ein zusätzliches Fahrtenpaar am Abend; • ein zusätzliches Fahrtenpaar morgens an Sonn-/Feiertagen	Prüfung	mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab	
Verkehrsangebot	Verschiebung der Abfahrtszeit in Alsfeld Bahnhof um drei Minuten (Minute 23 statt 20), um den Anschluss auf die RB 45 aus Richtung Fulda sicherzustellen.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Aufhebung oder Einschränkung der Bedienungsverbote: Derzeit gelten bei praktisch allen Linien Bedienungsverbote im innerörtlichen Verkehr. Diese sind nur teilweise gerechtfertigt. Zusätzlich ist problematisch, dass sie in den gedruckten Fahrplanmedien, den Haltestellenaushängen sowie in den elektronischen Fahrplanauskünften nicht korrekt dargestellt werden. Für Personen, die nicht gut zu Fuß sind oder viel Gepäck dabei haben, sind solche Bedienungsverbote sehr ärgerlich. Auch im Anschlussverkehr zu anderen Linien, insbesondere zum Bahnverkehr sind sie nicht nachvollziehbar. Die Kernstädte von Alsfeld und Lauterbach sind flächenmäßig ausgedehnt, so dass hier die innerörtliche Verkehrsbedienung sichergestellt werden sollte. Wir schlagen daher als künftige Regelung vor: • Bedienungsverbote dürfen nur zwischen zwei (bei kurzen (Fußweg-)Entfernungen ggf. auch drei) benachbarten Haltestellen angewendet werden. • Auf reguläre Busse oder Bahnen darf nur verwiesen werden, wenn solche in paralleler Zeitlage auch tatsächlich verkehren. • Bei parallel fahrenden Linien können Fahrtwünsche zusammengefasst werden, wenn dadurch keine Anschlüsse gefährdet werden. • Zu den Zeiten, zu denen eine ALT-Linie im Fahrplan ausgewiesen wird, die Anschluss aus/zu einer Fahrt der RB-Linie 45 bietet, sollte sichergestellt werden, dass Reisende nach/aus den Kernstädten von Lauterbach bzw. Alsfeld diese auch nutzen können. • Alle Fahrplanmedien müssen diese Regeln verständlich und widerspruchsfrei darstellen. (Erläuterung: Derzeit werden z.B. auf den Haltestellenfahrplänen im Stadtgebiet Lauterbach alle ALT-Abfahrten zu innerstädtischen Zielen (Nordbf, Busbf) genannt und dann in einer Fußnote auf das Bedienungsverbot hingewiesen! Auch in der elektronischen Auskunft unter www.bahn.de werden die Fahrten genannt, von den angerufenen Taxi-Unternehmen dann aber abgelehnt.	wird nicht unterstützt	Eine Freigabe der bestehenden ALT-Verkehre innerorts hätte eine unzulässige Konkurrenzierung der bestehenden Miet- und Taxiverkehre zur Folge. Die aufgetretenen missverständlichen Informationen in unterschiedlichen Fahrplanmedien müssen korrigiert werden.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Bf Lollar: 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.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Lollar
Verkehrsangebot	Kürzere Anmeldefristen; kein Zwang, Fahrten bereits am Vortag anmelden zu müssen: Grundsätzlich sind kürzere Anmeldefristen als 60 Minuten anzustreben, insbes. auch bei Unregelmäßigkeiten (Anschlussverspätungen). Ein besonderes Ärgernis und nicht zumutbar ist, dass z.B. bei der Alsfelder Firma Taxi Schmidt Fahrten, die morgens vor 8 Uhr genutzt werden sollen, bereits am Vorabend vor 19 Uhr angemeldet werden müssen.	wird nicht unterstützt	Aufgrund betrieblicher Zwänge (z. B. große Entfernungen) ist der nachvollziehbare Wunsch in absehbarer Zeit nicht realisierbar.	
Verkehrsangebot	Sicherstellung der durchgehenden Bedienung, auch zwischen Lauterbach und Alsfeld: Dem gedruckten Fahrplan nach bietet diese Linie eine ganze Reihe von guten Fahrmöglichkeiten. Leider funktioniert dieses z.T. in der Praxis nicht. • Ein Fahrtwunsch von Lauterbach Nordbf zum Krankenhaus Alsfeld wurde abgelehnt, weil man dafür die Vogelsbergbahn benutzen sollte (Verbindung zwischen den Kernstädten). Die ALT-Fahrt vom Bahnhof Alsfeld zum Krankenhaus Alsfeld wurde abgelehnt, weil es eine innerstädtische Verbindung ist. Die Wartezeit würde in Alsfeld ohnehin mehr als 30 Minuten betragen, da die Anschlüsse auf die Zugfahrten aus Richtung Gießen abgestimmt sind. Das Nutzungsverbot zwischen den Kernstädten wird im gedruckten Fahrplan nur für den Rufbus an Samstagen, Sonn- und Feiertagen genannt, aber offensichtlich auch Mo-Fr angewendet. In der Online-Fahrplanauskunft werden die Fahrten aber ganz regulär, ohne Bedienungsverbote, ausgegeben. Der Weg vom Bahnhof zum Krankenhaus in Alsfeld ist jedoch so weit, dass man ein Fahrrad oder ein reguläres Taxi benötigt, wenn man mit dem Zug ankommt. • Für Sonntag Morgen nennt die Online-Auskunft eine Rufbusverbindung um 7:30h von Lauterbach Nordbf nach Alsfeld Bahnhof, die dort Anschluss zum ersten Zug nach Gießen hat. Eine Einschränkung wird dort nicht genannt. Gemäß den gedruckten Fahrplänen dürfte diese Fahrt jedoch nicht genutzt werden, obwohl parallel gar kein Zug fährt. Grundsätzlich sollten daher auf der Linie VB-16 alle im Fahrplan veröffentlichten Verbindungen ohne Bedienungseinschränkungen genutzt werden können. Die Linie ergänzt die Verbindungen der RB 45 und bietet wichtige zusätzliche Fahrmöglichkeiten. Wir vermuten, dass ohnehin die meisten Fahrten im Zwischenortsverkehr genutzt werden, so dass der zusätzliche Aufwand nach Aufhebung der Bedienungsverbote begrenzt wäre.	wird nicht unterstützt	Die schnellste Verbindung zwischen Lauterbach und Alsfeld ist und bleibt die Vogelsbergbahn.	
Verkehrsangebot	Durchgehende Fahrten am Sonntag Morgen, um Anschluss an den ersten Zug von Alsfeld nach Gießen sicherzustellen: • An Sonn- und Feiertagen sollte eine Fahrt von Lauterbach nach Alsfeld Bahnhof mit Ankunft gegen 8:07h (Abfahrt der RB 24896 nach Gießen) als reguläre Busfahrt ausgewiesen werden. Wenn es weiterhin eine ALT- bzw. Rufbus-Fahrt bleiben soll, muss unbedingt sichergestellt werden, dass sie auch zur Fahrt ab Lauterbach bis Alsfeld genutzt werden kann. Die Anmeldung muss auch am Morgen des Fahrttages möglich sein. Die jetzige Regelung, nach der die Anmeldung bereits vor 19 Uhr am Vortag erfolgen muss, ist nicht zumutbar.	wird nicht unterstützt	Die VB-16 dient in keinem Fall als Ersatz auf der Relation Lauterbach - Alsfeld.	
Verkehrsangebot	Bedienung von Maar: Derzeit verkehren alle im Fahrplan ausgewiesenen ALT- und Busfahrten der Linie VB-16 ohne Halt zwischen Reuters und Lauterbach Busbahnhof, obwohl zwingend auch Maar passiert wird. Abgesehen von wenigen Fahrten der Linie VB-22 im Schülerverkehr nach Wallenrod und Reuters gibt es derzeit keinerlei direkte ÖPNV-Verbindung zwischen Maar und Alsfeld bzw. den übrigen von der Linie VB-16 bedienten Orte dazwischen. Man müsste also erst mit Linie VB-21 nach Lauterbach Nordbahnhof fahren und dann mit der VB-16 zurück und weiter nach Wallenrod etc.. Die Fahrzeit von Maar Kreuzweg nach Wallenrod Ortsmitte (als Beispiel) beträgt somit einschließlich des Umsteigeaufenthaltes am Nordbahnhof 45 Minuten gegenüber etwa 5 Minuten, wenn die Linie VB-16 in Maar Kreuzweg halten würde! Auch in der Gegenrichtung würde für Fahrgäste aus Maar eine deutliche Verbesserung eintreten, wenn die Linie VB-16 die Haltestelle Maar Kreuzweg bedienen würde, da diese im Gegensatz zur VB-21 einen vergleichsweise direkten Weg fährt (Fahrzeit zwischen Maar und Nordbahnhof etwa 8 Minuten im Vergleich zu 24 Minuten bei der VB-21. Die Fahrten der Linie VB-16 sollten daher grundsätzlich und in beiden Richtungen die Haltestelle Maar Kreuzweg bedienen.	wird nicht unterstützt	Der berechtigte Vorschlag wurde bereits geprüft. Durch eine Andienung von Maar würde die Anschlusssicherung sowohl am Bahnhof Lauterbach als auch am Bahnhof Alsfeld verloren gehen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Verkürzung der Anmeldefristen: Die derzeitigen Anmeldefristen für die Fahrten der Linie VB-16 sind nicht zumutbar. Im Falle der letzten Fahrten an Mo-Fr, deren letzte Zustiegsmöglichkeiten nach 20:30h liegen, wird noch nicht einmal die sonst übliche (und an sich schon zu lange) 60-Minuten-Frist eingehalten. Dies muss unbedingt geändert werden. Wenn die Taxizentrale des eingesetzten Unternehmens nicht mehr besetzt ist, kann der Anruf an den Fahrer direkt weitergeleitet werden. Eine Anmeldefrist am Vortag vor 19 Uhr ist vollkommen inakzeptabel, und dies gilt insbesondere auf der besonders wichtigen Linie VB-16. Allenfalls für Fahrten, die vor 7 Uhr stattfinden, wäre eine Anmeldefrist am Vortag bis ca. 23 Uhr notfalls hinzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soweit möglich, müssen die Anmeldeeregeln bei den beauftragten Taxiunternehmen fahrgastfreundlicher gestaltet werden.</li> <li>• Ggf. sollte eine direkte Anrufumleitung zum eingesetzten Fahrer eingerichtet werden.</li> <li>• Grundsätzlich halten wir die Einrichtung einer zentralen VGO-Servicestelle für Fahrtanmeldungen und Anschlusskoordination für empfehlenswert</li> </ul>	wird bedingt unterstützt	Die Anmeldefristen können aus betrieblichen Gründen in absehbarer Zeit nicht geändert werden. Die Einrichtung eines Call-Centers zur Vermittlung von ALT- und Rufbusfahrten wird geprüft.	
Haltestellen	Sicherung der Bahnhofsgebäude: Mindestens in Alsfeld und Lauterbach sind die Bahnhofsgebäude als Zugangsgebäude zur Bahn und als „Tor zur Stadt“ zu sichern; Belebung durch zusätzliche, insbesondere verkehrsrelevante Dienstleistungen; Bereitstellung sauberer und funktionstüchtiger sanitärer Einrichtungen.	Prüfung	Die Gebäude wurden seitens der DB an Privatpersonen veräußert. Die öffentlichen Zugriffsmöglichkeiten sind somit eingeschränkt. Kooperationen sind für einen guten Zugang und ein attraktives Bahnhofsumfeld unter Einbeziehung der Kommunen anzustreben. Ggf. sollten über das Land Hessen Zuschüsse mit dem Ziel der "Erhaltung, Vermarktung und Pflege der Gebäude" an Privatpersonen gewährt werden.	Weiterleitung an RMV
Vertrieb	<p>Sicherstellung des personenbedienten Verkaufs von DB-Fahrkarten: Mindestens in Alsfeld, Lauterbach und weitere Städten des Kreises (insbesondere solchen mit großer Zahl auswärtiger Übernachtungsgäste) ist zu gewährleisten, dass DB-Fahrkarten des verbundübergreifenden Verkehrs personenbedient verkauft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundsätzlich ist zu begrüßen, dass mit der Vergabe der Vertriebsleistungen im personenbedienten Verkauf an die DB der Fahrkartenverkauf in Alsfeld und Lauterbach auch für überregionale Verbindungen zumindest für einige Jahre sichergestellt worden ist.</li> <li>• Grundsätzlich ist ebenfalls zu begrüßen, dass die Öffnungszeiten am Abend verlängert worden sind, und jetzt auch am Samstag Fahrkarten verkauft werden.</li> <li>• Dennoch fehlt weiterhin der Fahrkartenverkauf am Sonntag Abend sowie zu den normalen Geschäftsöffnungszeiten an Mo-Fr.</li> <li>• Durch die Vorgabe der Öffnungszeiten mit jeweils mehreren Stunden am Morgen sowie am Nachmittag/Abend sind für das Verkaufspersonal geteilte Schichten entstanden, was dazu geführt hat, dass die DB AG einige Vertriebsstellen an private Agenturen untervergeben hat. Damit sind leider Qualitätseinbußen und Einschränkungen beim verkauften Angebot verbunden.</li> </ul>	keine Bewertung	Personenbedingte Verkaufstellen verursachen hohe Kosten und bedürfen bei der Gestaltung der Öffnungszeiten der Abwägung. Lauterbach und Alsfeld werden weiterhin personenbedient.	Weiterleitung an RMV
Vertrieb	<p>Personenbediente Verkaufsstellen für RMV-Fahrkarten: Personenbediente Verkaufsstellen für RMV-Fahrkarten und -Fahrpläne sollten mindestens in allen Städten des Kreisgebietes, ggf. in Kooperation mit Bürgerbüros oder Postagenturen (möglichst auch Verkauf von DB-Fahrkarten, siehe Vorschlag 7.2), beibehalten oder eingerichtet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Personenbedienter Verkauf und personenbediente Beratung sind ein wichtiges Mittel, um Zugangshürden für potenzielle Fahrgäste zu verringern oder auch Rückmeldungen (Lob, Kritik, Verbesserungsvorschläge) zum ÖPNV-Angebot zu bekommen. Daher sollten solche Stellen mindestens in allen Städten des Kreises eingerichtet werden. Diese Dienstleistung sollte von der VGO oder den Stadtverwaltungen direkt übernommen und nicht ausgeschrieben werden.</li> <li>• Alle Verkaufsstellen sollten auch alle RMV-Dienstleistungen anbieten. Derzeit ist es z.B. nicht möglich, bei der DB-Agentur in Lauterbach Nordbahnhof Verspätungsschadigungen des RMV zu erhalten. Das muss korrigiert werden.</li> </ul>	keine Bewertung	Die VGO hat ein Betriebskonzept entwickelt und umgesetzt. Einen größeren Bedarf an Vertriebsstellen wird nicht vorgesehen. Eine Auszahlung von Endschädigung ist auch in Lauterbach möglich.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Vertrieb	<p>Sicherstellung des Fahrkartenverkaufs bei Fahrtantritt (auch im Fernverkehr) Der Ersatz der Fahrkartenautomaten der DB AG durch solche von transdev an den Bahnstationen im Vogelsbergkreis hat zu unzumutbaren Situationen für die Fahrgäste geführt. Das liegt nicht nur an der Qualität der von transdev bereitgestellten Automaten und Software, sondern auch an falschen Vorgaben des RMV sowie an der fehlerhaften und verunsichernden Informationspolitik des RMV, nachdem das Problem aufgetaucht war.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durch den Automatenverkauf kann sichergestellt werden, dass Reisende ihre Fahrkarten bei Fahrtantritt gegen Bargeld erwerben können, wenn kein Schalter geöffnet oder dieser durch großen Andrang überlastet ist. Dies ist eine notwendige, und bisher selbstverständliche Zugangsbedingung für die Nutzung des ÖPNV und des Eisenbahnverkehrs. Die Automaten müssen so konstruiert und programmiert sein, dass dieser einfache Zugang gewährleistet ist.</li> <li>• Dieser einfache Zugang muss für alle Reisen (zumindest Bahnreisen) gelten, die im Verbundgebiet angetreten werden. Daher ist es inakzeptabel, wenn die Transdev-Automaten keine Karten des Fernverkehrs und auch keine Fahrten des Nahverkehrs zu vielen Zielen außerhalb des Verbundgebietes verkaufen können.</li> <li>• Dass der RMV diese Anforderung nicht in die Vergabebedingungen aufgenommen hat, ist ein schweres Versäumnis. Sofern hier das Vergaberecht keine andere Lösung zugelassen hat (was wir hier nicht abschließend beurteilen können), muss der RMV für kundenfreundliche Ersatzlösungen sorgen. Das bedeutet konkret, dass für Reisen nach Zielen außerhalb des Verbundgebietes sowie für Reisen innerhalb des RMV, die mit Fernzügen durchgeführt werden, wo die RMV-Fahrkarten nicht gelten, die Fahrkarten ohne Aufpreis und ohne Androhung eines erhöhten Beförderungsentgeltes beim Zugpersonal erworben werden können. Dies muss auch entsprechend in der Öffentlichkeit und an den Bahnstationen und in den Zügen (z.B. durch gut sichtbare Ausgänge) klar kommuniziert werden.</li> <li>• In diesem Zusammenhang wurde vom RMV die Empfehlung ausgesprochen, bei Fahrtantritt zunächst Verbundfahrkarten bis zum Umsteigebahnhof (z.B. Gießen oder Fulda) zu erwerben und dann beim Umsteigen eine Fahrkarte des überregionalen Verkehrs zu lösen.</li> </ul>	keine Bewertung	Nach Kenntnis des ZOV konnten Qualitätsmängel der Automaten beseitigt oder reduziert werden. Der Verkauf von Fernfahrkarten sollten an den meisten Automaten möglich sein.	Weiterleitung an RMV
Vertrieb	<p>Diese Empfehlung ist jedoch falsch und in der Konsequenz unzumutbar für die Fahrgäste:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Die Stückelung der Fahrkarten führt zu einem höheren Fahrpreis. Bei einer Fahrkarte mit BahnCard 50 von Lauterbach nach Berlin macht dieser Unterschied beispielsweise etwa 4 aus, und damit eine Erhöhung des Fahrpreises um fast 8 %.</li> <li>o Beim getrennten Lösen der Fahrkarte gehen die Fahrgastrechte verloren oder werden eingeschränkt, wenn der Anschluss aufgrund von Verspätungen nicht klappt.</li> <li>o Bei knappen Übergangszeiten oder Verspätungen ist nicht sichergestellt, dass die Anschlussfahrkarte im Umsteigebahnhof erworben werden kann. Das Zugpersonal im Anschlusszug wird dann aber die neue Fahrkarte zum Bordpreis verkaufen und sich in der Regel weigern, den Normalpreis anzuwenden.</li> <li>o Nach dem geltenden DB-Tarif, der so auch von den kooperierenden nichtbundeseigenen Bahnen (z.B. die HLB) angewendet wird, hat der Reisende das Recht, seine durchgehende Fahrkarte bei Fahrtantritt zu kaufen. Wenn keine Kaufmöglichkeit gegen Bargeld bei Fahrtantritt verfügbar war, hat der Reisende das Recht, diese ohne Aufpreis beim Zugpersonal zu bekommen. Der Verweis auf den Erwerb einer Verbundfahrkarte ist nicht zulässig, da der DB-Tarif für durchgehende Fahrten auf dem gesamten Weg gilt und die Verbundfahrkarte beim Verkauf der endgültigen Fahrkarte nicht für die Anfangsstrecke angerechnet wird.</li> <li>o Wenn der RMV durch Vergabebedingungen oder Tarifbestimmungen den beteiligten Bahnen den Fahrkartenverkauf im Zug für Nicht-RMV-Fahrkarten in den genannten Fällen verbieten will, überschreitet er seine Kompetenzen bzw. versucht, die Unzulänglichkeiten der Vergabeverfahren und des Vergaberechts auf die Fahrgäste abzuwälzen.</li> <li>• In anderen Bundesländern besteht die Möglichkeit, am Nahverkehrsautomaten eine Fahrkarte „Anfangsstrecke“ zu kaufen, die beim Kauf der endgültigen Fahrkarte im Zug oder am Umsteigebahnhof in voller Höhe angerechnet wird und von der Zahlung eines „Bordpreis“-Aufschlages befreit. Diese Regelung kann auch der RMV treffen.</li> <li>• Für Fahrgäste, die z.B. RMV-Zeitkarten haben, ist es notwendig, an den Stationen auch die Fahrkarten für Anschlussfahrten nach Zielen außerhalb des Verbundgebietes kaufen zu können, ohne Fahrtstrecken doppelt zu bezahlen. Es sollten also an den Bahnhöfen auch Fahrkarten ab anderen Stationen verkauft werden (personen- und automatenbedient).</li> </ul> <p>Die hier angesprochenen Probleme liegen zwar in erster Linie im Verantwortungsbereich des Gesamt-RMV, jedoch sehen wir den ZOV und die VGO in der Verantwortung, in der Region, für die sie zuständig sind, für korrekte und angemessene Informationen in den Stationen und in der Öffentlichkeit zu sorgen.</p>	keine Bewertung	Nach Kenntnis des ZOV konnten Qualitätsmängel der Automaten beseitigt oder reduziert werden. Der Verkauf von Fernfahrkarten sollten an den meisten Automaten möglich sein.	Weiterleitung an RMV
Tarif	<p>„Flatrate“ für den Regionalverkehr: Das „Landesticket“ und das hessische Schülerticket (seit dem Schuljahr 2017/2018 bereits für einen Euro pro Tag) sind gute Vorbilder. Sie sollten beibehalten und auf weitere Bevölkerungsgruppen ausgedehnt werden. Ein Einstieg könnte die Ausweitung auf Hartz IV-Betroffene sein. Die Stadt Wien hat das 365 Euro-Jahresticket seit Jahren erfolgreich für alle Bürgerinnen und Bürger im Angebot. Dieses Metropol-Modell auf den ländlichen Raum zu adaptieren, halten wir für ein lohnendes Ziel. Es lohnte, dafür die Umschichtung von „Geldern zur Verkehrs-Finanzierung“ ins Auge zu fassen.</p>	Prüfung	Ermäßigungen erfordern auch eine Verlässlichkeit und auskömmliche Gegenfinanzierung.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Barrierefreiheit, im ÖPNV- hier: Busverkehr: Barrierefreiheit (laut Personenbeförderungsgesetz bis zum 1. Januar 2022 herzustellen) ist nicht nur für Rollstuhlfahrer von Nutzen, ebenso profitieren davon Eltern mit Kinderwagen und Senioren mit Rollatoren. Schwerpunktmäßig haben wir das im Stadtgebiet Alsfeld überprüft: nach unserer Einschätzung wird in der Regel der Ausbau der Haltestellen nötig sein. Wir bitten daher, in die Planung diese Maßnahmen einzustellen und deren Finanzierung sicherzustellen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Haltestellen zu kartieren, die derzeit die Anforderungen an Barrierefreiheit nicht erfüllen.</li> <li>• Für diese die nötigen Investitionen zu ermitteln, Prioritätenlisten zu aufstellen.</li> <li>• Im Interesse rascher Umsetzung soll zeitgleich die finanzielle Beteiligung weiterer Interessierter ausgelotet werden: z.B. Schulträger, Wirtschaftsunternehmen, Träger von Wohn-Einrichtungen, die jeweilige Ortskommune.</li> </ul>	Prüfung	Die Notwendigkeit zum Ausbau barrierefreier Haltestellen ist ein wesentliches Thema des NVP. Der konkrete Ausbau erfolgt in alleiniger Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbausträgers.	
Tarif	Tariftreuevorgaben müssen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden: In § 4 (4) des Hessischen Tariftreuegesetzes ist vorgesehen, dass bei Vergaben im Verkehrsbereich den Bietern vorgeschrieben werden muss, die repräsentativen Tarifverträge als Mindestbedingung einzuhalten. Diese Bestimmung ist unbedingt sinnvoll und begrüßenswert, da dadurch <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Attraktivität der ÖPNV-Branche für dort Arbeitende erhöht wird;</li> <li>• Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen in der Region geschützt werden – auch bei europaweiten Ausschreibungen;</li> <li>• die Fluktuation der Beschäftigten verringert wird;</li> <li>• die Qualität der Verkehrsdienste verbessert wird;</li> <li>• die Sozialausgaben in der Region verringert werden.</li> </ul> Obwohl die Anwendung der Tarife nach hessischem Recht eine zwingende Vorgabe bei Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen ist, sollte sie explizit in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Denn eine Lücke im Personenbeförderungsgesetz ermöglicht es Busunternehmen, für Linien, die ausgeschrieben werden sollen, eigenwirtschaftliche Angebote zu unterbreiten. Bei solchen eigenwirtschaftlichen Angeboten sind sie gemäß PBefG nicht an Tariftreuevorgaben des Aufgabenträgers gebunden, und dieser ist ggf. verpflichtet, diesen Bietern trotzdem den Zuschlag zu erteilen, da eigenwirtschaftliche Angebote gemäß PBefG Vorrang haben. Dadurch würden tariftreue Unternehmen aus der Region ausgebootet. Durch eine Vorgabe im Nahverkehrsplan des zuständigen Aufgabenträgers (daher auch zwingendes Thema für den ZOV) können jedoch auch eigenwirtschaftliche Anbieter auf die Einhaltung der Tariftreue verpflichtet werden.	wird nicht unterstützt	Tariftreuevorgaben sind kein Bestandteil eines NVP.	
Tarif	Verbindliche Vorschrift zum Personalübergang bei Betreiberwechseln: Sowohl die EU-Verordnung 1370/2007 (Art. 4, Abs. 5) als auch das hessische Tariftreuegesetz (§ 5) ermächtigen die Aufgabenträger vorzuschreiben, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber, z.B. eines Busdienstes, die Beschäftigten des Altbetreibers, die auf diesem Dienst (z.B. einer Linie oder in einem Liniennetz) bisher tätig waren, mindestens zu den bisherigen Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen übernehmen muss. Dies schließt sowohl die MitarbeiterInnen des Fahrdienstes als auch diejenigen im Werkstattbereich ein. Da auch eine solche Vorgabe durch die bereits bei Maßnahme "Tariftreue" erwähnte Lücke im PBefG durch eigenwirtschaftliche Anträge unterlaufen werden könnte, sollte die Vorgabe auch in den ZOV-Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Die Vorgabe des Beschäftigtenübergangs ist sinnvoll und notwendig, um <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Beschäftigten in der ÖPNV-Branche der Region vor Arbeitsplatz- und Einkommensverlusten zu schützen;</li> <li>• um die Nahverkehrsunternehmen der Region vor Dumpingkonkurrenz zu schützen;</li> <li>• die Attraktivität der Branche als Arbeitsplatz zu erhöhen;</li> <li>• die Fluktuation bei den Beschäftigten zu verringern;</li> <li>• die Qualität der Verkehrsdienste zu sichern, die nur dadurch erreicht werden kann, dass so weit wie möglich erfahrenes Personal eingesetzt wird;</li> <li>• die Soziallast der Kommunen zu entlasten;</li> <li>• Personal, Betriebsstätten (Betriebshöfe) und Unternehmen in der Region zu halten und dadurch deren Attraktivität zu erhöhen.</li> </ul>	wird nicht unterstützt	Die genannten Forderungen sind kein Bestandteil eines NVP.	
Fahrzeuge	Keine Werbefolien an den Fenstern von Bussen und Bahnen: Dass in vielen Fällen Busfenster mit Werbefolien beklebt werden, ist ein Ärgernis für Fahrgäste, da die Sicht erheblich behindert wird. Das ist ärgerlich für Besucher der Region, die die Landschaft nicht bewundern können. Das ist hinderlich für Fahrgäste, die sich nicht auskennen und den guten Ausblick benötigen, um sich zu orientieren. Aber auch den Fahrgästen des Schüler- und Berufsverkehrs sollte so viel Wertschätzung entgegengebracht werden, dass die Aussicht nicht durch Werbung behindert wird. Dass den Betreibern untersagt wird, die Fenster zu bekleben, sollte eine Selbstverständlichkeit sein und daher verbindlich und für alle Linien im NVP festgelegt werden.	wird nicht unterstützt	Die Werbeeinnahmen bieten die Möglichkeit, die kommunalen Kosten für Busverkehre zu senken, ohne das hier gravierende Nachteile für Fahrgäste entstehen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Abbringerfahrten von Bahnhöfen in Zielorte am Freitagabend: Für Wochenendpendler und Wochenendgäste ist vielfach die Bahn das Verkehrsmittel der Wahl. Dies scheitert jedoch häufig daran, dass der Wohn- bzw. Zielort im Kreis nicht zu den notwendigen Zeiten mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Wir gehen davon aus, dass bei den typischen Arbeitszeiten und Pendelentfernungen eine Ankunft zwischen 19:30h und 21:00h am Freitag üblich ist. • Daher schlagen wir vor, am Freitag Abend, jeweils zu den Zugankünften gegen 20 Uhr von den Bahnhöfen des VB-Kreises aus Verbindungen mit Bus oder ALT anzubieten. • Bedienung aller Orte, die mit einer Fahrzeit von bis zu etwa 30-45 Minuten vom Bahnhof aus mit Bus oder ALT erreicht werden können.	Prüfung	Eine mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab.	
Verkehrsangebot	Zubringerfahrten am Sonntag Abend von den Orten des Kreises zu den Bahnhöfen: Analog zu Vorschlag "Abbringerfahrten am Freitagabend" sollten Zubringerfahrten zu den Zugabfahrten zwischen 19 Uhr und 20:30h Richtung Fulda bzw. Gießen angeboten werden.	Prüfung	mögliche Umsetzung hängt von der beschlossenen Angebotskonzeption ab	
Verkehrsangebot	Ausrichtung des ÖPNV auf die Schienenverbindungen. Dabei sollte keine Anbindung im Bus länger als 25 Minuten dauern.	wird bedingt unterstützt	Eine Fahrtzeit von 25 Minuten ist verkehrstechnisch nur unter Auslassen von Haltestellen und Orten auf dem jeweiligen Linienweg möglich. Hier ist zu prüfen, inwieweit die Erschließungsfunktion vor dem Aspekt der Reisezeit zurückstehen muss. Eine Einrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien würde enorme Kosten nach sich ziehen.	
Verkehrsangebot	Einhaltung eines auf die Schienenfahrplankarte abgestimmten Bus-Taktfahrplans mit einer Umsteigezeit am Schienenknoten von nicht weniger als 6 und nicht mehr als 12 Minuten.	wird nicht unterstützt	Optimale Umsteigszeit hängt ab vom Fußweg zwischen Bahnsteig und Haltestelle (Barrierefreiheit). Aufgrund von Zwangspunkten sind Höchstumsteigezeiten oftmals nicht festlegbar.	
Verkehrsangebot	Anschlusswahrung an alle Zugverbindungen.	wird nicht unterstützt	Zu globale Aussage. Die Anschlüsse müssen auf die Bedürfnisse der Hauptfahrgastgruppen ausgerichtet sein. Nicht alle Zugverbindungen sind für die Hauptfahrgastgruppen (Schul- und Ausbildungsverkehr, Berufspendler) von Nutzen.	
Haltestellen	Hp Friedelhausen: 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 dieses Maßnahmen.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Lollar
Verkehrsangebot	Alle Orte im Landkreis mit mehr als 1.000 Einwohnern sind im Einstundentakt mit den Schienenknoten bzw. den Unterzentren zu verbinden, alle Kerngemeinden wie z.B. Laubach im Halbstundentakt.	Prüfung	Politische Forderung, welche in der Konsequenz zu einer erheblichen Kostenerhöhung für den Kreishaushalt führen würde. Vor Umsetzung sollten die jeweiligen Potenziale im Rahmen einer Untersuchung geprüft werden.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Abstimmung mit den Stadtbuslinien der Stadt Gießen, denn dort fordert die gewandelte Siedlungsstruktur der letzten Jahre eine teils grundlegende Anpassung und Neustrukturierung. Hier liegen erhebliche Synergieeffekte!	wird nicht unterstützt	Im Rahmen der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2014 wurden mögliche Synergien zwischen Stadt- und Überlandbussen untersucht. Der Stadtverkehr zeichnet sich durch enge Taktfolgen aus, sodass sich automatisch günstige Anschlussbeziehungen ergeben. Die Erschließung der Wohngebiete der Stadt Gießen ist Aufgabe des dort zuständigen Aufgabenträgers Stadt Gießen. Eine Erschließung durch Regional- und Lokalbusse führt zu Nachteilen (Fahrzeitverlängerung) für Fahrgäste aus dem ZOV-Zuständigkeitsbereich. Außerdem würde eine bessere innerstädtische Erschließung der Sonderstatusstadt Gießen durch Lokalbusse zu Kapazitätsproblemen und somit einer massiven Kostensteigerung (Zusatzbusse in Spitzenzeiten) führen.	
Verkehrsangebot	Verminderung des Zwangs zum Umsteigen – toleriert wird von potentiellen Fahrgästen maximal ein Umsteigen in Fahrtrichtung, wie Marktforschungen ergaben.	wird bedingt unterstützt	Diese Forderung ist für nachfragestarke Relationen grundsätzlich berechtigt. Um die Forderung für alle Verbindungen zu erfüllen wäre ein immenser Kostenaufwand, bedingt durch Fahrzeugmehrungen, notwendig. Hier wird der Nutzen durch die zu erwartenden Kosten bei Weitem nicht erfüllt. Für Pendler aus dem Landkreis Gießen, welche im Rhein-Main-Gebiet tätig sind, sind zwei Umstiege je Richtung üblich (z.B. Bus - Regionalexpress - S-Bahn).	
Fahrzeuge	Deutliche Steigerung des Fahrgastkomforts in den Bussen, vor allem „menschenwürdige“ Sitze mit Beinfreiheit, Gepäckabstellmöglichkeiten, Fahrradmitnahme.	wird nicht unterstützt	Eine Vergrößerung des Sitzabstandes führt zu einer Verringerung der Abstellplätze für Rollstühle und Fahrräder sowie zu einer Verringerung der Sitzplatzkapazitäten, was zusätzliche Fahrzeuge und damit verbundene Kosten zur Folge hätte.	
Tarif	Für Binnenverkehre im Landkreis Einführung eines „Kreistickets“.	wird nicht unterstützt	Das gesamte Kreisgebiet kann mit einem Fahrschein der Preisstufe 4 genutzt werden. Die Notwendigkeit eines Landkreis-Gießen-Tickets wird nicht gesehen. Über die Tarifierung im RMV entscheidet der RMV-Aufsichtsrat.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	1. Zwei zusätzliche Taktungen für einen Nachtbus an Freitagen und Samstagen. 2. Eine stündliche Taktung an Sonntagen. 3. Des Weiteren bitten wir um eine Prüfung der Einrichtung einer Frühfahrt nach Frankenbach bei einer Ankunftszeit bis 07.00 Uhr.	Prüfung	Der Verkehr an Sonn- und Feiertagen in Biebertal (derzeit ALT) ist zum 31.03.2019 auf einen Zwei-Stunden-Takt erweitert worden. Es ist geplant die ALT-Linie zum Fahrplanwechsel 2020 zu verstetigen. Eine Erweiterung des Nachtbusangebots bedarf der maßgeblichen Mitfinanzierung der Kommune. Die gewünschte Frühfahrt wurde zum 09.12.2018 umgesetzt.	
Verkehrsangebot	Die Reisezeiten des ÖPNV und des MIV müssen detaillierter verglichen werden, um Defizite in der Anbindung einzelner Orte zu identifizieren. Das Cleebachtal ist eher nach Butzbach ausgerichtet, entsprechend sollte eine Prüfung von Relationen dorthin stattfinden	Prüfung	Der berechtigte Hinweis wird bei der konkreten Planung zukünftig stärker berücksichtigt. Eine separate Darstellung der Fahrtzeiten zwischen Ortsteilen von Langgöns und Butzbach wird als nicht notwendig angesehen.	
Haltestellen	Die Reaktivierungsbestrebungen der Lumdatalbahn mit einem Zusatzhalt in "Lollar Nord" sollten im NVP aufgenommen werden.	wird unterstützt	Ist in den aktuellen Planungen berücksichtigt.	
Verkehrsangebot	Für die Fahrzeiten aus dem ländlichen Raum nach Gießen und Frankfurt sind im Vergleich zum individuellen Verkehr konkurrenzfähige Mindeststandards zu definieren, die gegebenenfalls mit dem Einsatz von Schnellbussen und Bahnen (auch der reaktivierten Lumdatalbahn und der Horlofftalbahn) erreicht werden. Bei den Schnellbussen ist die Fahrzeit durch den bewussten Verzicht auf Haltestellen zu verkürzen.	wird bedingt unterstützt	Das Erfüllen von (noch zu definierenden) Höchstreisezeiten kann nicht ohne Bezug zum Fahrgastpotenzial realisiert werden.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Wo wir ein großes Bedürfnis in der Bevölkerung feststellen können, ist das Nichtvorhandensein von Barrierefreiheit am Bahnhof in Nieder-Wöllstadt. Wir würden auch gerne, nach Abstimmung mit der Bahn, den Bahnhofsvorplatz neu gestalten. Die Gespräche haben aber bisher keine Lösung ergeben, da hierbei auch der Flächenbedarf für den viergleisigen Ausbau (auch Baustelleneinrichtung) angeführt wird.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	An allen Wochentagen ist eine Spätverbindung von Gießen in jede Kerngemeinde zu realisieren (Abfahrt in Gießen zwischen 24:00 Uhr und 1 :00 Uhr).	wird nicht unterstützt	Spätverbindungen werden erfahrungsgemäß am Wochenende ausreichend nachgefragt. Unter der Woche wird hier kein ausreichendes Potential gesehen. Es steht dem Landkreis Gießen frei entsprechende Zusatzleistungen bei der VGO zu bestellen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die Busanbindungen der Bahnhöfe im Kreisgebiet sind zu verstärken, auch die Nutzung von spät ankommenden Zügen ist durch Anschlussbusse zu erleichtern	wird nicht unterstützt	Es bestehen ausreichende Busverbindungen. Es steht dem Landkreis Gießen frei entsprechende Zusatzleistungen bei der VGO zu bestellen.	
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau des Gleis' 2 am Bahnhof Butzbach durch Erhöhung des Bahnsteiges und Überführung mit Aufzügen vom Bahnhofsvorplatz bis zur Kaiserstraße. (Diese Maßnahme wird bereits konkret besprochen.)	wird unterstützt	Der barrierefreie Ausbau der Station ist vorgesehen.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Butzbach
Verkehrsangebot	Einrichtung von Schnellbuslinien in bestimmten Relationen, sofern das Fahrgastpotential dies hergibt.	wird bedingt unterstützt	Die Forderung ist sehr allgemein formuliert.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Fortwährende Abstimmung mit den Stadtbuslinien der Stadt Gießen, denn dort fordert die sich wandelnde Siedlungsstruktur der letzten Jahre eine teils grundlegende Anpassung und Neustrukturierung. Die Nahverkehrsplanung muss in Abstimmung mit den Planungen für die Stadt Gießen stattfinden.	wird nicht unterstützt	Im Rahmen der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2014 wurden mögliche Synergien zwischen Stadt- und Überlandbussen untersucht. Der Stadtverkehr zeichnet sich durch enge Taktfolgen aus, sodass sich automatisch günstige Anschlussbeziehungen ergeben. Die Erschließung der Wohngebiete der Stadt Gießen ist Aufgabe des dort zuständigen Aufgabenträgers Stadt Gießen. Eine Erschließung durch Regional- und Lokalbusse führt zu Nachteilen (Fahrzeitverlängerung) für Fahrgäste aus dem ZOV-Zuständigkeitsbereich. Außerdem würde eine bessere innerstädtische Erschließung der Sonderstatusstadt Gießen durch Lokalbusse zu Kapazitätsproblemen und somit einer massiven Kostensteigerung (Zusatzbusse in Spitzenzeiten) führen.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Haltestellen	Der Bahnhof Gießen ist von zentraler Bedeutung für den Nahverkehr im gesamten Kreisgebiet. Deshalb muss er zu jeder Zeit ein sicherer Ort für alle Fahrgäste sein. Über diese selbstverständliche Grundanforderung hinaus muss er eine gute Aufenthaltsqualität besitzen.	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Am Bahnhof Gießen ist eine -Kiss & Ride-Andienung vorzusehen.	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Es ist eine Busverbindung vom Bahnhof Gießen zur Kreisverwaltung einzurichten	wird nicht unterstützt	Es besteht aktuell bereits eine direkte Buslinie GI-22. Außerdem wird durch die SWG-Linie 2 eine Anbindung im 15-Minuten-Takt vom Bahnhof an die Haltestelle Fasanenweg (ca. 350 Meter Fußweg zur Kreisverwaltung) sichergestellt. Diese Verbindung ist bereits gut nachgefragt. Zudem gibt es die Möglichkeit durch Umstieg an der Graudenzer Straße in ein Linientaxi der SWG die Kreisverwaltung zu erreichen.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Fahrzeuge	In den Anforderungen an die Fahrzeuge und die Infrastruktur sind die Voraussetzungen zu optimieren, um schadstoffarme oder, wenn möglich, emissionsfreie Busse einzusetzen, insbesondere bei den Verbindungen nach Gießen.	wird bedingt unterstützt	Die Anforderungen an die Fahrzeuge sind bereits hoch und werden, wo immer dies wirtschaftlich vertretbar ist, im Sinne einer besseren Umweltverträglichkeit fortgeschrieben.	
Verkehrsangebot	Besonders für den ländlichen Raum sind die Chancen zu prüfen, die durch eine moderne Verknüpfung der individuellen Mobilität (u.a. E-Autos, E-Bikes, Carsharing) mit dem öffentlichen Verkehr entstehen. Hier sind auch die Möglichkeiten der Informationstechnik zu nutzen. - Es ist in den Dialog zu treten mit dem RMV, dem ZOV und der Bahn.	Prüfung	ZOV und VGO befassen sich, auch in Zusammenarbeit mit dem RMV, bereits jetzt mit der Optimierung solcher Verknüpfungen.	
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Ostheim. (Der Bau dieser Maßnahme sollte im August 2018 begonnen werden, wurde jedoch wegen einer fehlenden Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes kurzfristig abgesagt.)	wird unterstützt	Wir weisen darauf hin, dass die Bahnsteighöhen nicht angepasst werden. Es geht um kleinere Maßnahmen, die lediglich dem barrierefreien Zugang dienen.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Butzbach

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die gute Einbeziehung von Gewerbegebieten in das Nahverkehrsnetz muss künftig ein Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung sein. Dazu zählt auch das Gewerbegebiet am Alten Flughafen.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Fahrzeuge	WLAN in Bussen.	wird bedingt unterstützt	WLAN ist in vielen regionalen Bahnen und Bussen bereits heute Standard. Da die Ausstattungskosten in den Bussen sehr hoch sind und die meisten Menschen ein Smartphone mit mobilem Internet besitzen, muss hier abgewogen werden.	
Tarif	Für Binnenverkehre im Landkreis Einführung eines "Kreistickets". Analog zum Gießen Pass einen Kreispass, der den Nahverkehr einschließt.	wird nicht unterstützt	Das gesamte Kreisgebiet kann mit einem Fahrschein der Preisstufe 4 genutzt werden. Die Notwendigkeit eines Landkreis-Gießen-Tickets wird nicht gesehen. Über die Tarifierung im RMV entscheidet der RMV-Aufsichtsrat.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Für den innerörtlichen Verkehr in den Gemeinden und Städten werden zur Anbindung der Schnellbusverbindungen, der Gewerbe-, Einkaufs- und öffentlichen Zentren (Rathaus, Ärzte, usw.) intelligente Lösungen per Bürgerbussen, Rufbussen, privaten Angeboten, usw. in enger Abstimmung mit den Kommunen organisiert. Dann bleibt nur noch die Haltestelle in der Friedberger Straße und die noch provisorisch eingerichtete Haltestelle in der Frankfurter Straße in Nieder-Wöllstadt, für die es aktuell noch keine Pläne gibt. Perspektivisch sind dann 10 von 13 Bushaltestellen barrierefrei hergestellt.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Haltestellen	An folgenden Stellen sollten neue Bahnhaltepunkte angelegt werden: a. Bahnhaltepunkt Gießen-Nordstadt an der Main-Weser Bahn in Höhe Sudetenlandstraße (insbesondere auch für Lumdatalbahn, Anbindung Landgraf-Ludwig-Gymnasium, Georg-Büchener-Schule, Wohnbebauung) b. Bahnhaltepunkt Gießen-Universitätszentrum an der Vogelsbergbahn und ggf. auch Lahn-Kinzig-Bahn) in Höhe Stephanstraße/Ebelstraße (Anbindung Universität, Wohnbebauung) c. Bahnhaltepunkt Gießen-Marshall-Siedlung an Vogelsbergbahn (Anbindung Sophie-Scholl-Schule, Albert-Schweitzer-Schule, Helmut-von-Bracken-Schule, Wohnbebauung, US-Depot, Hessische Erstaufnahmeeinrichtung,...) d. Bahnhaltepunkt Gießen-Kleinlinden an Main-Weser-Bahn (Anbindung Wohnbebauung) e. Bahnhaltepunkt Lindenstruth an Vogelsbergbahn (Anbindung Unternehmen Weiß-Umwelttechnik) f. Ggf. Bahnhaltepunkt Lich-West an Lahn-Kinzig-Bahn	Prüfung	a.-d. nicht in Zuständigkeit des ZOV, e.-f.: Überprüfung der früheren Untersuchungen, solange ein Zusatzhalt möglich ist.	Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Kirch-Göns. (Der Bau dieser Maßnahme sollte im August 2018 begonnen werden, wurde jedoch wegen einer fehlenden Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes kurzfristig abgesagt.)	wird unterstützt	Wir weisen darauf hin, dass die Bahnsteighöhen nicht angepasst werden. Es geht um kleinere Maßnahmen, die lediglich dem barrierefreien Zugang dienen.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Butzbach
Verkehrsangebot	Positionierung zum Deutschland-Takt Von Seiten des Bundes wird derzeit der Deutschland-Takt geplant. Der Zielfahrplan 2030 ist bereits veröffentlicht: <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zielfahrplan-2030-hessen.pdf?__blob=publicationFile">https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/zielfahrplan-2030-hessen.pdf?__blob=publicationFile</a> a. Positiv ist dabei, dass Gießen ein Taktknoten zur vollen (und halben) Stunde werden soll. Hierauf ist langfristig das Busnetz der Stadt- und Regionalbusse abzustimmen. Es wäre zu prüfen, ob der Taktknoten so schon vor 2030 eingerichtet werden kann.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Schaffung von einer P + R-Anlage am Haltepunkt Ostheim. (Wurde bereits 2013 gefordert.)	wird unterstützt	Für die Planung und des Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs ist die Kommune zuständig. Hierfür werden GFVF-Mittel bereit gestellt. Der RMV beteiligt sich in der Regel an den Planungskosten.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Butzbach
Infrastruktur	Standzeiten am Bahnhof Nidda auf der Strecke Gießen-Gelnhausen verkürzen: Durch kürzere Reisezeiten auf der Bahnstrecke Friedberg-Nidda (z.B. durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 60km/h auf 100km/h) kämen die Züge in Nidda früher an, so dass die Standzeiten im Bahnhof auf der Strecke Gießen-Gelnhausen (rund 10 Minuten) ggf. reduziert werden könnten. Diese Maßnahmen würden die Bahnstrecken attraktiver machen.	wird nicht unterstützt	Durch Zwangspunkte im Fahrplan (Zugkreuzungen) auf der eingleisigen Strecke und den Knotenzeiten an den Endpunkten bringt eine Verringerung der Standzeiten in Nidda nichts.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	An folgenden Bahnhöfen bedarf es weiterer Abstellplätze an neuen Stellen: a. Linden (Westseite) (Main-Weser-Bahn), b. Langgöns (Ostseite) (Main-Weser Bahn), c. Hungen (Nordseite), d. Großen-Buseck (neue Südseite), e. Grünberg (neue Nordseite)	Prüfung	Die Planung und Umsetzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs obliegt der Kommune. RMV und ZOV-Verkehr unterstützt entsprechende Maßnahmen.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	An den wenigen Bahnhöfen (Gießen, Linden), wo Fahrradboxen angeboten werden, sind diese komplett vermietet und es werden Wartelisten geführt. Es sollten daher an folgenden Bahnhöfen mehr Fahrradboxen (auch digital buch-bare zur Kurzzeitmiete, insbesondere auch für Pedelecs) angeboten werden: a. Gießen (Bahnhofsgebäude, Lahnstraße und Alter Wetzlarer Weg), b. Gießen-Oswaldsgarten (ggf. auch nutzbar durch Radtouristen) (Main-Weser-Bahn), c. Gießen Licher Straße, d. Gießen Erdkauter Weg, e. Lollar (Main-Weser-Bahn), f. Linden (Main-Weser-Bahn), g. Langgöns (Main-Weser-Bahn), h. Lich (Lahn-Kinzig-Bahn), i. Hungen (Lahn-Kinzig-Bahn), j. Hungen Trais-Horloff (Lahn-Kinzig-Bahn), k. Großen-Buseck, l. Reiskirchen, m. Grünberg	Prüfung	Die Planung und Umsetzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs obliegt der Kommune. RMV und ZOV-Verkehr unterstützt entsprechende Maßnahmen. Die Maßnahmen außerhalb des Zuständigkeitsbereich des ZOV werden weitergegeben (a. - d.).	Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen
Haltestellen	Entsprechend der Nahmobilitätsstrategie des Landes Hessen sollte in Gießen ein Fahrradparkhaus am Bahnhof gebaut werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Haltestellen	Bei allen Streckenreaktivierungen (Lumdataalbahn, Hungen-Wölfersheim) sollten stets auch überdachte Bike&Ride-Anlagen an allen Bahnhöfen gebaut werden. Im Lumdata sind Fahrradboxen an allen Bahnhöfen vorzusehen, da alle geplanten Bahnhaltepunkte auch Ortschaften erschließen, die z.T. weit oben auf den Hügeln liegen und nur schwer mit einem Fahrrad ohne Elektrounterstützung erreicht werden können. Elektroräder bedürfen aufgrund des hohen Preises einer besonders sicheren Abstellmöglichkeit.	Prüfung	Die Planung und Umsetzung von Anlagen des ruhenden Verkehrs obliegt der Kommune. Der RMV unterstützt diese Maßnahmen. Die konkreten Infrastrukturmaßnahmen werden mit Verfeinerung der Planungen festgelegt.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	An allen neuen Bahnhaltepunkten (Gießen-Nordstadt, Gießen-Universitätszentrum, Gießen-Marshall-Siedlung, Gießen-Kleinlinden, Lindenstruth, Lich-West, Pohlheim-Garbenteich, Pohlheim-Hausen) sollen von vornherein überdachte Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen vorgesehen werden, um das Bike & Ride zu ermöglichen.	Prüfung	Für den Fall der Einrichtung von neuen Bahnhöfen zur Kenntnis genommen.	Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen
Haltestellen	Bei allen anstehenden Umbauten von Bushaltestellen sollte ein Grundangebot an Fahrradbügel integriert werden, sofern die Platzverhältnisse dies direkt an oder in der Nähe der Haltestelle zulassen.	wird nicht unterstützt	Eine grundsätzliche Ausstattung aller Haltestellen mit Fahrradabstellanlagen wird als nicht zielführend erachtet. Es sollte eine Prüfung erfolgen, um entsprechende Haltestellen, bei denen ein Ausbau mit Fahrradabstellanlagen erfolgen soll, zu identifizieren. Diese Prüfung soll in Abstimmung mit dem RMV und den betroffenen Kommunen erfolgen.	
Haltestellen	Für zentrale Bushaltestellen, die ein besonderes Potential für Radfahrer haben, sollten zusammen mit den Buswartehäuschen auch überdachte Abstellanlagen an Bushaltestellen gebaut werden.	Prüfung	Abstimmung mit Kommunen	
Fahrzeuge	Zusammen mit den Busunternehmen sollte geprüft werden, auf welchen längeren Buslinien, insbesondere in hügeligen Gebieten regelmäßig Fahrräder mitgenommen werden und ob die dafür bestehenden Stellflächen in den Bussen ausreichend sind. Bei Bedarf sind Fahrradhalterungen an der Front oder dem Ende des Busses vorzusehen.	wird bedingt unterstützt	Die Prüfung, bei welchen Linien entsprechende Busse eingesetzt werden sollen, wird im Rahmen eines Projektes untersucht.	
Verkehrsangebot	Das derzeit von den Gießener Hochschulen betriebene Leihradsystem sollte in den ÖPNV integriert werden und von allen Besitzern einer Fahrkarte für das Gießener Stadtgebiet für 30 Minuten pro Fahrt ohne Zusatzkosten genutzt werden. Das System entlastet die Regional- und Stadtbusse von Kurzstreckenfahrten und führt zu kürzeren Reisezeiten, weil so die Regionalbuslinien auch aus Stadtgebieten schnell zu erreichen sind, die selber nicht an die Regionalbuslinie angeschlossen sind. So könne neue Kunden gewonnen werden. Die Leihradstationen sind so zu positionieren, dass Fahrgäste von den Buslinien leicht abgelegene Stadtgebiete erreichen können, die die Buslinie nicht erschließt.	wird bedingt unterstützt	Von dem Vorschlag ist in erster Linie die Stadt Gießen betroffen. ZOV und VGO sind grundsätzlich bereit entsprechende Planungen der Stadt Gießen zu unterstützen.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Die Buslinie GI-25 sollte zum Gießener Bahnhof geführt werden, damit auch Alten-Buseck und weitere Orte eine Verknüpfung mit dem Regional- und Fernverkehr der Bahn erhalten.	wird nicht unterstützt	Die GI-25 bietet Anschluss an den Bahnhof Großen-Buseck.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Die Linie 378/379 sollte vom Unterhof kommend über den Aulweg (Haltestelle Aulweg/Wartweg), über den Wartweg (Haltestelle Petruskirche) und weiter über die Haltestelle Röntgenstraße in Richtung Ludwigstraße geführt werden, so dass ein Halt am Uniklinikum entsteht. Alternativ ist eine neue Bushaltestelle vor der Mensa Mildred-Harnack-Fish-Haus vorzusehen.	wird nicht unterstützt	Die beschriebenen Relationen beziehen sich auf innerstädtische Verkehre. Eine solche Überlegung sollte nicht durch eine Umgestaltung von Regionalbuslinien gelöst werden.	Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Die Linie 21 sollte am Berliner Platz auch stadtauswärts halten. Bei Verdichtung auf einen Halbstundentakt sollte die Linie wechselnd über Annerod und die B457 (Licher Straße) fahren.	wird nicht unterstützt	Die GI-21 soll als Lokallinie nicht jede Stadtbushaltestelle anfahren, um die Reisezeit für Fahrgäste aus der Region nicht unnötig zu verlängern. Eine Reduzierung der Fahrtmöglichkeiten von/nach Annerod wird abgelehnt.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Die bisher vorliegende Mängelanalyse zeigt insbesondere am Wochenende, dass selbst die im letzten Nahverkehrsplan abgesenkten Mindeststandards vielfach nicht erfüllt werden. Das Genehmigen von Fahrplankonzepten, die die Mindeststandards nicht erfüllen, muss zukünftig unterbleiben. Mindestens sind der Kreistag, die Kommunen und der Fahrgastbeirat vorher zu informieren und darüber zu unterrichten, welche Mehrkosten auftraten würden, wenn die Mindeststandards erreicht werden.	wird nicht unterstützt	Die Zuständigkeit für den ÖPNV im ZOV Verbandsgebiet liegt beim ZOV. Der Landkreis Gießen entsendet Vertreter/innen in die Gremien des ZOV und der VGO. Zwischen den Verantwortlichen im Landkreis Gießen sowie VGO und ZOV bestehen gute Kommunikationswege.	
Verkehrsangebot	Die Mindeststandards sind mindestens wieder auf das Niveau des vorletzten Nahverkehrsplans zu erhöhen, also auf: Mo-Fr: Kategorie 1: 34FP, Kategorie 2: 17FP, Kategorie 3: 8FP Sa: Kategorie 1: 20FP, Kategorie 2: 13FP, Kategorie 3: 7FP So: Kategorie 1: 10FP, Kategorie 2: 8FP, Kategorie 3: 4FP	wird bedingt unterstützt	Eine Anhebung der Mindeststandards wird grundsätzlich unterstützt. Die in der Stellungnahme genannten Zahlen weichen jedoch von den Vorschlägen zum NVP ab.	
Verkehrsangebot	Da der Sonntag-Nachmittag und -Abend im Fernverkehr der Hauptreisetag mit höchster Auslastung ist, bedarf es besonders am Sonntag-Abend und Sonntag-Nachmittag auf den Verbindungen Kerngemeinde Oberzentrum mehr Fahrtenpaare, so dass Fernverkehrszüge in Gießen gut erreicht werden können und Wochenendpendlern eine komplette Reisekette geboten wird.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Die Auswertungen zeigen, dass auf den Verbindungen von der Kernstadt – zum Oberzentrum Gießen bei vielen Kommunen werktags ein deutlich höheres Angebot besteht als das Mindestangebot. Dies ist insbesondere bei den Bahnlinien der Fall. Wir empfehlen daher, das Mindestangebot bei allen Kommunen des Landkreises Gießen mit Ausnahme des weit entfernten Laubachs zum Oberzentrum Gießen wie folgt hochgesetzt wird: Mo-Fr: 34 statt 16 statt 17 statt 10 statt und 10 statt 6. Diese Ausweitung erscheint enorm, ist aber nicht sehr groß, wenn man sich die Analyse zum NVP 2014 anschaut, als Mo-Fr im Lumdata noch 35 bis 33 Fahrtenpaare geboten wurden. Das Ziel eines Mindestangebots ist aus unserer Sicht nicht nur, die Daseinsvorsorge sicherzustellen, sondern in verdichteten Räumen und entlang von Hauptverkehrsachsen auch ein dichtes Bus- oder Bahnangebot anzubieten, so dass auch Personen die Bahn nutzen, die ein Auto besitzen. Derzeit ist der Nahverkehrsplan in der Festlegung der Mindestangebote zu sehr darauf ausgerichtet, allen ein Grundangebot zu sichern, aber nicht, starke ÖPNV-Achsen zu stärken und so neue Nutzer in einzelnen Kommunen zu gewinnen. Andere Nahverkehrspläne (z.B. ZVBN) stärken hingegen besonders einzelne Linien im Nahverkehrsplan, auf dass zumindest für einen Teil der Bevölkerung der ÖPNV so attraktiv ist, dass auf das Auto verzichtet wird. Diese Strategie kann dann ggf. auch zu einer besseren Auslastung des ÖPNV führen und zu geringerem Zuschussbedarf. Der massive Rückgang der Busverbindungen im Lumdata (Linie 520) z.B. in Staufenberg von 35 Fahrtenpaaren auf 24 Fahrtenpaaren oder in Rabenau von 33 Fahrtenpaaren auf 24 Fahrtenpaare zeigt für uns einen falsch eingeschlagenen Weg auf den Hauptverkehrsachsen des Landkreises, die von ZOV betreut werden.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Technik	Die Regionalbusse sollten in die Busbeschleunigung aufgenommen werden. Eine Busbeschleunigung sollte auch an den Kreuzungen Gießener-Ring/Einfallstraßen vorgenommen werden, um attraktive Reisezeiten auch im Berufsverkehr zu erlangen. Hessen Mobil sollte dafür die Lichtsignalanlagen modernisieren, was eh ansteht, da derzeit ein Teil der Ampelanlagen ohne gültige straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Stadt Gießen von Hessen Mobil illegal betrieben wird.	wird bedingt unterstützt		Weiterleitung an Stadt Gießen
Haltestellen	Ein Großteil der Bushaltestellen ist nicht barrierefrei ausgebaut. Dies sollte an allen Bushaltestellen innerhalb bebauter Gebiete geschehen. Einzig an Einzelgehöften kann auf den Ausbau aus unserer Sicht verzichtet werden.	Prüfung	Eine Analyse der auszubauenden Haltestellen bedarf der Einzelbetrachtung.	
Haltestellen	An allen Einstiegshaltestellen sind Buswartehallen und Sitzmöglichkeiten vorzusehen. Bei zu geringem Platz für Buswartehallen ist zumindest eine kleine Überdachung vor Hausfronten vorzusehen.	Prüfung	Nicht alle Haltestellen werden von Fahrgästen für einen längeren Aufenthalt genutzt (Ausstiegshaltestellen).	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	An allen Haltestellen mit Buswartehalle ist ein Informationskasten mit Informationen zu Fahrpreisen, Linienverlauf/Liniennetzplan und Übersichtskarte vorzusehen.	wird nicht unterstützt	Nicht alle Haltestellen werden von Fahrgästen für einen längeren Aufenthalt genutzt (Ausstiegshaltestellen).	
Haltestellen	An allen Haltestellen soll eine Echtzeitabfrage per QR-Code möglich sein.	wird nicht unterstützt	Eine solche Möglichkeit bestand bereits, wurde aber nur vereinzelt von Fahrgästen genutzt, da die Fahrplaninformationen relativ einfach über Apps mit dem Smartphone abgefragt werden können.	
Fahrzeuge	In allen Bussen sind Liniennetzpläne anzubringen – im Zweifel unter der Decke.	wird nicht unterstützt	Der Nutzen für eine solche Darstellung wird im Lokalbusverkehr als äußerst gering eingeschätzt. Da viele Busse kreisübergreifend eingesetzt werden, könnte eine solche Darstellung auch zur Verwirrung führen.	
Haltestellen	An Bushaltestellen, die dem Umstieg zwischen Bus und Bahn oder Bus und Bus dienen, sollte eine digitale Fahrgastinformation (DFI) vorgesehen werden und eine Wegweisung erfolgen oder zumindest Übersichtspläne aushängen, damit Bus- oder Bahnsteige gefunden werden.	wird bedingt unterstützt	Bereits jetzt gibt es einige Haltestellen, welche über solche Informationsmedien verfügen. Es ist anzustreben, in den kommenden Jahren entsprechende Aufrüstungen vorzunehmen. Eine Ausstattung von DFI ist an wichtigen Verknüpfungspunkten sinnvoll. Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erforderlich.	
Marketing	Für Gießen ist ein Liniennetzplan zu erstellen, der Stadt- und Regionalbusse sowie Umstiege zu Bahnlinien in einer Karte darstellt.	keine Bewertung	Auf der Rückseite des RMV-Liniennetzplans existiert eine solche Darstellung.	Weiterleitung an Stadt Gießen
Marketing	Es sollten im Internet Karten mit den Buslinien veröffentlicht werden und nicht nur schematische Liniennetzpläne, die für den Landkreis Gießen (aufgrund dessen Größe) kaum lesbar sind.	keine Bewertung	Unter www.rmv.de können entsprechende Karten abgerufen werden.	
Technik	Der Nahverkehrsplan analysiert an keiner Stelle die Fahrgastzahlen und wie sie sich entwickelt haben auf den jeweiligen Linien. Dies sollte nachgeholt werden. Es ist auch nicht der Fall, dass die Ergebnisse von RMV-Zählungen Geschäftsgeheimnisse der ausführenden Unternehmen sind. Fahrgastzahlen werden bei anderen Aufgabenträgern selbstverständlich veröffentlicht und den Fahrgastbeiräten zur Verfügung gestellt (vgl. z.B. LNVG Niedersachsen für alle Bahnlinien: <a href="https://www.lnvg.de/fileadmin/user_upload/Formulare/SPNV/Konzept_SPNV_lang.pdf">https://www.lnvg.de/fileadmin/user_upload/Formulare/SPNV/Konzept_SPNV_lang.pdf</a> ). Die Auch hat der Landkreis Gießen in- zwischen die Gutachten zur Horloffalbahn und Lumdatalbahn veröffentlicht, die beide Karten mit Fahrgastzahlen enthalten. <a href="https://politik.lkgi.de/bi-neu/getfile.asp?id=38124&amp;type=do&amp;">https://politik.lkgi.de/bi-neu/getfile.asp?id=38124&amp;type=do&amp;</a> <a href="https://politik.lkgi.de/bi-neu/getfile.asp?id=38100&amp;type=do&amp;">https://politik.lkgi.de/bi-neu/getfile.asp?id=38100&amp;type=do&amp;</a> Alle vorhandenen Zahlen sollten daher veröffentlicht werden, auch wenn sie natürlich Unsicherheiten aufweisen.	wird nicht unterstützt	Die Ermittlung von linienscharfen Fahrgastzahlen ist derzeit sehr kostenintensiv. Es wird kein Nutzen darin gesehen, solche Zahlen öffentlich zu machen.	
Haltestellen	Bei der noch ausstehenden Analyse, ob alle bebauten Gebiete durch nahe Bushaltestellen erschlossen werden, sollte auch die Anzahl der Abfahrten berücksichtigt werden, so dass zu erkennen ist, welche Haltestellen z.B. nur selten angefahren werden, so dass Handlungsbedarf für häufigere Bedienung oder Bike&Ride erforderlich ist.	wird bedingt unterstützt	Bei der Betrachtung der Haltestellen erfolgt jeweils eine Einzelfallprüfung. Nicht jedes Neubaugebiet kann durch Linienbusse erschlossen werden (Verkehrsberuhigter Bereich, unzureichende Wendemöglichkeiten, u.a.).	
Verkehrsangebot	Die Reisezeitvergleiche des NVP orientieren sich nicht an der Lebenswirklichkeit der Menschen. Es fehlen in der Berechnung die mind. 5 Minuten Fußweg zur Bushaltestelle und die 5 Minuten Fußweg von der Bushaltestelle zum Ziel. Die so entstehenden Reisezeiten sind deutlich unattraktiver und der Hauptgrund, warum der ÖPNV nicht so stark nachgefragt wird, wie es nötig ist.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	Wir regen auch an, dass Reisezeitvergleiche von allen Kernorten der Kommunen zu folgenden exemplarischen Zielen ermittelt werden: 1) Universitätsbibliothek Philosophikum I der Uni Gießen. 2) Universitätsklinikum Gießen 3) Technische Hochschule Mittelhessen, Wiesenstraße 4) Schunk, Heuchelheim 5) Alternate, Linden Diese Analysen werden deutlich besser zeigen, wie die reale Reisezeiten sind und wo es Bedarf gibt, Umsteigemöglichkeiten zu optimieren	wird bedingt unterstützt	Die hier geforderte Analyse würde eine kostenintensive Untersuchung bedingen. Dies würde den Untersuchungsumfang des NVP bei Weitem übersteigen. Der Nutzen einer solchen Auswertung würde zudem nur beschränkte Aussagekraft besitzen.	
Verkehrsangebot	Die Gutachten zur Horloffalbahn und Lumdatalbahn weisen zwischen Gießen und Marburg rund 70.000 Fahrgäste auf der Bahnstrecke aus. Zwischen Friedberg und Frankfurt sowie Friedberg und Gießen sind jedoch nur rund 30.000 bis 40.000 Fahrgäste ausgewiesen. Wir bitten um Prüfung der Zahlen und ggf. um eine deutliche Erhöhung des Bahnangebots nördlich von Gießen auf der Main-Weser-Bahn, wenn denn die Zahlen stimmen, dass nördlich von Gießen doppelt so viele Fahrgäste unterwegs sind wie südlich von Gießen.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	Für alle Busse sollte vorgeschrieben werden, dass keine Außenwerbung auf Fensterflächen aufgebracht werden darf.	wird nicht unterstützt	Die Werbeeinnahmen bieten die Möglichkeit, die kommunalen Kosten für Busverkehre zu senken, ohne das hier gravierende Nachteile für Fahrgäste entstehen.	
Fahrzeuge	Freie Außenflächen auf Bussen sollten auch zur Bewerbung des ÖPNV-Angebotes genutzt werden, um neue Kunden zu werben	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Fahrzeuge	In Bussen sollten Lademöglichkeiten für Telefone vorgesehen werden (USB-Anschlüsse oder Steckdosen), so wie das in neuen Zügen bereits der Fall ist. Die Ausstattung mit kostenlosem W-Lan ist insbesondere bei längeren Buslinien anzustreben.	wird bedingt unterstützt	USB-Anschlüsse: Einzelfallprüfung unter Einbeziehung der Unternehmen	
Marketing	Die Öffentlichkeitsarbeit zu neuen Angeboten sollte intensiviert werden, um zum mehr Fahrgäste zu gewinnen und um den ÖPNV im Bewusstsein der Politik und der Bevölkerung stärker zu verankern. Da die Presse nahezu alle Pressemitteilungen auch abdruckt, ist dieses Kommunikationsmittel die günstigste Weise, Werbung für den ÖPNV zu machen.	keine Bewertung	Eine entsprechende Pressearbeit wird bereits heute durch die VGO sichergestellt.	
Marketing	Zusätzlich zu normalen Pressemitteilungen sollten auch Reportagen erscheinen, die die gewöhnlichen Tätigkeiten der Busunternehmen, des Aufgabenträgers und der Mitarbeiter beim RMV und den Bahnunternehmen in den Blick nehmen. So kann auch mehr Verständnis für Verspätungen und Mängel im System gewonnen werden und die Bevölkerung und Politik identifiziert sich mehr mit ihrem ÖPNV. Vorbildlich ist hier die ÜSTRA, die seit Jahrzehnten eine Zeitungsseite pro Woche in den hannoverschen Zeitungen füllt, auf der aus der Welt von Bus und Bahn berichtet wird. Auf Dauer lässt sich so auch eine bessere Finanzierung durch Bund und Land erreichen.	keine Bewertung	Im RMV-Mobil wird dies bereits praktiziert. Zudem ist die Zusammenarbeit zwischen der VGO-Pressestelle und den Zeitungen im Verbandsgebiet sehr gut. Letztlich entscheiden die jeweiligen Redaktionen, welche Informationen sie veröffentlichen.	
Fahrpersonal	Die Busfahrer sollten für das richtige Verhalten gegenüber Radfahrern besonders geschult werden. Insbesondere beim Einhalten des Überholabstandes von mindestens 1,50m innerorts und mindestens 2,00m außerorts bestehen immer wieder Defizite – gerade auch im Wissen und nicht nur in der Umsetzung des Wissens.	keine Bewertung	Das korrekte Verhalten im Straßenverkehr wird bereits von den Fahrschulen vermittelt. Zusätzlich gibt es Fahrerschulungen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Marketing	Durch Pressemitteilungen oder auch Ortstermine mit den lokalen Zeitungen sollten die Verkehrsteilnehmer informiert werden, wie sie sich richtig gegenüber dem Busverkehr verhalten müssen. Insbesondere die Regeln des § 20 StVO zum Warnblinken und zu von Haltestellen ausfahrenden Bussen sind vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt. Der Aufgabenträger sollte zusammen mit den Busunternehmen regelmäßig über die Presse an verschiedensten Orten im Verbundgebiet dazu informieren.	keine Bewertung	Diese Forderung überschreitet die Zuständigkeit des ZOV.	
Verkehrsangebot	Aus Sicht der Universität besteht dringender Handlungsbedarf zur unmittelbaren und übergreifenden attraktiveren Gestaltung des ÖPNV - nicht nur des städtischen, sondern insbesondere des ÖPNV der angrenzenden Landkreise. Dies ist auch Gegenstand einer gemeinsamen Arbeitsgruppe zum Thema Mobilität mit der Universitätsstadt Gießen und der THM (Consilium Campusentwicklung Gießen- CCG II) Hierbei muss der ÖPNV (klassisch Bus und/oder Bahn) dringend in integrative Mobilitätskonzepte eingebettet und ausgebaut werden, um moderne Mobilitätsketten abbilden zu können. In der Analyse der universitären Quellverkehre (studentischer MIV Ein- und Auspendler) zeichnet sich eindeutig ab, dass auf Distanzen von 10 bis 30km ein Umstieg vom PKW auf den ÖPNV am unattraktivsten ist. Hier ließen sich durch die Umsetzung geschickter und integrativer Mobilitätsmaßnahmen nicht nur Neukunden gewinnen, sondern insgesamt die Standortqualitäten für alle Beteiligten verbessern. Neue Entwicklungen, wie die Freifahrtgenehmigung für Landesangestellte, E-Mobilität, Leihradsysteme etc. müssen in einer Nahverkehrsplanung Berücksichtigung finden. Eine ausschließliche Betrachtung von Busverkehren geht nach Ansicht der JLU am Bedarf der Nutzer vorbei. Ebenso muss der fortgeschriebene NVP auf den Ausbau des ÖPNV abzielen. Die bestehenden Mindestanforderungen, z.B. für den Bus- und Bahnverkehr müssen differenziert geprüft und angehoben/ausgebaut werden. Aufgrund aktueller Themen, wie Feinstaubbelastungen/Luftreinhaltung, Klimawandel, Attraktivität ländlicher Gebiete etc., wäre eine reine Sicherung des aktuellen ÖPNV-Standards unzureichend. Möglicherweise bedarf es deshalb an der Stelle neuer bzw. angepasster formaler Prozessläufe, die integrative Ansätze für Mobilitätskonzepte fördern und formal richtig "aufgleisen". Die JLU unterstützt die in der Diskussion der Anhörung formulierte Forderung, übergeordnete kurz-/mittel- und langfristige Ziele für eine nachhaltige Mobilität zu definieren. Für die Verbesserung der Mobilität von Studierenden und Mitarbeitern, insbesondere ins Umland, kann die JLU bei Bedarf anonymisierte Daten zur Verfügung stellen.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	Weiterleitung an RMV/Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Verbindungsqualität steigern: - Analyse der Reisezeiten bzw. Reisezeitvergleiche Umlandkommunen-JLU Philosophikum, Umlandkommunen-JLU Klinikum, Umlandkommunen - JLU Naturwissenschaften und Verbesserungen aufgrund der erkannten Defizite - kürzere Taktung zu Stoßzeiten (morgens Einpendler Richtung Gießen; abends Auspendler Richtung Umland) mit Umsteigezeitreduzierung - Reisezeiten verkürzen durch Optimierung der Anschlüsse Bahn/Bus, Bus/Bus, Bus/Leihrad, Lage der Haltestellen, Schaffung neuer Übergabepunkte (Mobilitätsketten), LSA-Vorrangschaltung für alle Busse in der Stadt (wünschenswert sind separate Busspuren) und Expressverbindungen ohne Zwischenhalte - Frequenzen der Bahnverbindungen steigern - hohe Verlässlichkeit/Pünktlichkeit herstellen	wird bedingt unterstützt	Der NVP des ZOV beschreibt den Rahmen der ÖPNV Ausgestaltung in seinem Verbandsgebiet. Innerstädtische Ziele in Gießen müssen vom zuständigen Aufgabenträger, der Universitätsstadt Gießen, geprüft werden.	
Verkehrsangebot	Bedarfsgerechte Angebote für die Nutzergruppen: - Berufspendler, Studierende, Schüler, Senioren, Familien etc. haben unterschiedliche Mobilitätsbedarfe bzgl. Routenführung, Tarifgestaltung, Haltestelleninformationen, Reisezeiten und Ankunftszeiten. Die nötige Priorisierung, Optimierung und ein entsprechender Angebotsausbau muss integrativ erarbeitet werden.	keine Bewertung	Die Forderung ist bereits jetzt integraler Bestandteil der Fahrplangestaltung.	
Haltestellen	Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen und in Bus/Bahn	Prüfung	Barrierefreiheit ist Untersuchungsgegenstand des NVP.	
Tarif/Haltestellen	Tarifliche und örtliche Einbindung des Leihradsystems, d.h. dass Fahrkarteninhaber ggf. vergünstigt bzw. über die gleiche Fahrkarte an bestimmten Haltestellen umsteigen können. Buslinien aus dem Umland könnten so von JLU-Angehörigen besser erreichbar sein. Zusätzlich wäre dies eine Verknüpfung zum innerstädtischen ÖPNV. Ausbau von Fahrradboxen/gesicherten Radabstellanlagen an Buslinien bzw. deren Endpunkten und auch an den jeweiligen Bahnhöfen	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen
Haltestellen	Zielsetzung und Konzept zur Ausstattung und für die Umsetzung der Barrierefreiheit der Haltestellen in den Umlandkommunen mit Wartehäuschen/Überdachungen, Sitzgelegenheiten, Papierkorb, Reiseinformationen und bei Knotenpunkten auch mit dynamischer Fahrgastanzeige	keine Bewertung	Die genannten Aspekte werden im NVP berücksichtigt.	
Verkehrsangebot	Integrative Mobilität: Einbindung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Gießen. Einbindung Teilbericht Mobilität des Klimaschutzmanagements des Landkreises Gießen	wird nicht unterstützt	Eine Analyse der genannten Konzepte kann nur dann erfolgen, wenn diese von den Verantwortlichen an den ZOV autorisiert weitergeleitet werden.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die regionalen und lokalen Buslinien mit direkter Anbindung an/ Bezug zur Universitätsstadt Gießen sollten im o.g. Sinne verbessert werden. Eine Anbindung macht hier nicht nur an den jeweiligen Endpunkten Sinn, sondern auch an den Knotenpunkten, sowohl mit der Bahn, als auch mit dem Stadtverkehr Gießen. Regionale Buslinien 371 Gießen- Rabenau/Lohndorf 372 Gießen - Lich - Laubach - Schotten 375 Gießen - Lich - Hungen 377 Gießen - Grünigen - Gambach 378 Rundverkehr Gießen -- Leihgestern - Großen-Linden - Gießen 379 Rundverkehr Gießen - Großen-Linden - Leihgestern - Gießen Lokale Buslinien im Landkreis Gießen GI-21 Gießen - Annerod - Reiskirchen - Lindenstruth I Ettingshausen GI-22 Gießen - Steinbach - Albach GI-25 Gießen - Buseck - Reinhardshai GI-41 Gießen - Heuehelheim - Biebertal - Königsberg GI-42 Gießen - Heuehelheim - Biebertal - Hohenahr- Bisehoffen GI-43 Gießen - Heuehelheim - Biebertal - Kirchvers	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	GI-51: Wie bereits zur 1. Anhörung der Fortschreibung zur Aufstellung des lokalen NVP aus dem Jahre 2014 aufgeführt, wiederholen wir die Forderung nach einer einheitlichen Tarifzone (A0) für die Stadtteile und der Kernstadt.	wird nicht unterstützt	Eine Vereinheitlichung dieser Tarifzonen würde dem vom RMV geplanten neuen Tarifsystem widersprechen. Bei einer stärkeren Gewichtung der Entfernung wäre die Relation Salzböden-Gießen preislich anders zu Bewerten als die Relation Lollar-Gießen.	
Verkehrsangebot	GI-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.	
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 Fahrgastinformation (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.	
Haltestellen	Ausbau des Bahnhofsvorplatzes Butzbach zu einem ZOB sowie Neubau eines Bahnhofsgebäudes.	wird unterstützt	Unseres Wissens gibt es bereits entsprechende Planungen bei der Stadt Butzbach.	Weiterleitung an Stadt Butzbach
Haltestellen	Erweiterung B+R-Anlage am Haltepunkt Kirch-Göns.	wird unterstützt	Die betreffenden Planungen sind angestoßen.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Butzbach
Haltestellen	Barrierefreiheit Bahnhöfe in den NVP 2020 berücksichtigen. In diesen Zusammenhang weisen wir sehr eindringlich darauf hin, dass die Deutsche Bahn AG und der Rhein-Main-Verkehrsverbund leider ihren Verpflichtungen zur Barrierefreiheit des Bahnhofs Groß-Karben - hier insbesondere der Erreichbarkeit des Mittelbahnsteiges- nicht nachkommen. Die Sicherstellung der Barrierefreiheit der Bahnhöfe ist als Bestandteil des NVP 2020 aufzunehmen, um den Handlungsdruck auf OB AG und RMV erhöhen zu können.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Zur Anhörung Lkr. Gießen: Langfristige Sicherstellung der einbrechenden Linie GI-43	wird nicht unterstützt	Die Nachfrage auf dieser Relation ist überschaubar. Die Zuständigkeit für diese Verbindung wird überwiegend im Landkreis Marburg-Biedenkopf gesehen.	
Anschlussicherheit	sowie Anschlusssicherung der Linie GI-42 auf unsere Linie MR-34;	Prüfung	Eine Anschlusssicherung der MR-34 auf die Fahrplanzeiten der GI-42 wäre aus unserer Sicht der richtige Weg.	
Verkehrsangebot	Vielen Dank für Ihre kompetente Schilderung der Komplexität des ÖPNV im Pohlheimer Ausschuß am 11.6.18. Ernüchtert stelle ich fest, die politischen und logistischen Probleme sind so immens, dass eine Verbesserung kaum möglich ist. Wenignutzung und Nichtanbietung macht ALT/ÖPNV attraktiv für Stadt und ZOV, dann kostet es auch weniger. Das ist ein absurder Effekt. Gegen den Vorschlag, die Funktionalität von ALT mit der Plattform door2door.io für die südlichen Stadtteile zu erweitern, hatten Sie drei Einwände: 1. Bei App-gesteuertem Verkehr würden die Kosten explodieren 2. Taxis haben schon entsprechende Apps und würden "auf der Matte stehen" 3. einzelne Taxifahrten zu subventionieren ist billiger Dem widerspreche ich. 1. Mit Algorithmen sind Angebot und Kosten steuerbar. 2. door2door bindet Taxi und ÖPNV in das System ein. 3. Auch Einzelsubvention kann abgebildet werden. Meine Erwartung an diese App ist außerdem, die Fahrgastzahl auf über 2 Personen pro Fahrt zu steigern. Erst dann beginnt die Verringerung von Verkehr. Digitalisierung und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger erschließt die "letzte Meile". Ich halte das für zukunftsweisend. Ein bundesweites "ÖPNV-Navi" könnte das Fernziel sein. Ich erbitte Ihre Expertise bei der Überprüfung von door2door und ob ihnen zusätzliche Fördermittel bekannt sind, die einen Pilotbetrieb ermöglichen.	wird nicht unterstützt	Die Gesamtkosten eines Verkehrs über door2door überschreiten ein Vielfaches des bestehenden Liniensverkehrs. Zudem würden stabile ÖPNV-Verbindungen durch die teuren kommunal zu finanzierenden door2door-Verkehre konkurrenziert.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>1 - Für Grünigen, 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:                      a) Fahrten zur Weiterfahrt mit der Linie 375 nach Gießen um 12:06 Uhr, um 13:06 Uhr, um 21 :16 Uhr, um 22:58 Uhr                      b) Fahrten von der Haltestelle "Auf der Brücke" nach Grünigen, Holzheim und Dorf-Güll um 10:02 Uhr, um 12:02 Uhr, um 22:26 Uhr                      2 - Für die Wochenenden sind ebenfalls Verbesserungen auf Grundlage der bereits erfolgten Abfrage im Zusammenhang mit der Einführung des ALT zu machen. Auch dabei sollte die Anbindung nach Gießen und zurück über das "Drehkreuz" "Auf der Brücke" erfolgen.                      3 - Eine Prüfung, ob bei den Zubringerfahrten zum Drehkreuz "Auf der Brücke" eine Weiterfahrt zur Haltestelle "Neue Mitte" angeboten werden kann, sollte erfolgen.                      4 - Alternativ sollte ein separates Angebot jeweils für Holzheim/Grünigen nach Watzenborn und zurück, sowie von Dorf-Güll bis Garbenteich geprüft werden.                      Gründe: Wir wünschen uns, dass die im Nahverkehrsplan 2014 erwähnten zwei bis drei fehlenden Fahrtenpaare durch ein festes Angebot z.B. durch Einsatz eines Kleinbusses ausgeglichen wird. Die Lücken könnten durch einen festen "Rundverkehr" von Dorf-Güll über Holzheim, Grünigen bis nach Watzenborn-Steinberg (Auf der Brücke) und zurück geschlossen werden. Auf die Feststellungen lt. Seite 170 des Nahverkehrsplanes 2014 (Anlage) wird hingewiesen.</p>	wird bedingt unterstützt	Die Verbesserung des ÖPNV in den südlichen Stadtteilen Pohlheims ist teilweise bereits erfolgt (ALT-37). Des Weiteren sind zusätzliche Verbesserungen aktuell in Prüfung.	
Verkehrsangebot	Haltestellenbedienung und Linienführung. Die SWG regen an, am Fahrweg liegende Haltestellen grundsätzlich in die Bedienung aufzunehmen. So lässt z.B. die Linie GI-25 einige Haltestellen in Gießen/Wiesack aus und die Linie GI-42 bedient die Haltestelle „Hardtallee“ nicht. Regelfahrten (nicht Schulfahrten) sollten im Tagesverlauf einen einheitlichen Linienverlauf aufweisen. So nehmen z.B. die Frühfahrten der Linien GI-41 und GI-42 einen verkürzten Linienweg unter Auslassung einiger Haltestellen.	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.	
Verkehrsangebot	Linie GI-22 (Gießen – Steinbach – Albach) Der Landkreis Gießen beabsichtigt, für seine Mitarbeiter ein Jobticket zum 01.01.2019 einzuführen. Über die Haltestelle Gießen „An der Automeile“ bedient die Linie GI-22 direkt die Kreisverwaltung. Die SWG 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 „Königgrätzer Straße“ und „Versailler Straße“ in (einzelne) Fahrten der Linie GI-22 würde von den SWG begrüßt.	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. 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) Die SWG regen einen veränderten Verlauf der Linie GI-25 im Bereich Gießen/Wiesack an (vgl. Folien 5 und 6). Ziel ist eine verbesserte Erschließung im Bereich Gießen/Wiesack bei gleichbleibender Fahrzeit. Durch Aufnahme der Haltestelle „Dürerstraße“ in die Linie GI-25 könnte eine direkte Verbindung des Einkaufszentrums mit dem Ortskern Wiesack 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: • vom Lichtenauer Weg links in die Marburger Straße, • von der Marburger Straße rechts in die Grabenstraße.	wird bedingt unterstützt	Eine Prüfung des Fahrwegs ist gemeinsam mit der Stadt Gießen vorgenommen worden. Es hat bereits Veränderungen auf der Linie GI-25 gegeben.	
Verkehrsangebot	Linie 371 (Gießen – Lollar – Allendorf – Rabenau – Grünberg) Die Reaktivierung der Lumdatalbahn wird durch den Landkreis Gießen erwogen. Daraus ergäben sich Anpassungen am Fahrplan der Linie 371. Die SWG 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		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Wir haben auch an den 1. Anhörungen von ZOV-Verkehr, u.a. am 07.06.2018 in Wettengel teilgenommen. Hierbei stellen wir erfreut fest, dass der Wille vorhanden ist, nun in die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans auch eine Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region zu verankern. Die Weltwirtschaftskrise hat sich in gewisser Weise auch in die Nahverkehrsentwicklung der frühen 2000er Jahre, insbesondere ab 2008 niedergeschlagen und wirkte sich auch noch in der letzten Fortschreibung von ZOV-Verkehr im Jahr 2013/2014 aus. Wir brauchen eine Verkehrswende in Deutschland, müssen nun die Weichen für die Jahre 2050-2100 stellen. Wir beschreiben hier einerseits eine Menge Details, andererseits gibt es ein paar Schwerpunkte: Ins Planungsverfahren gebrachte Reaktivierungen müssen berücksichtigt werden, auch wenn der LNVP nicht direkt für SPNV zuständig ist.	keine Bewertung	Die Forderung geht über den Gültigkeitszeitraum des NVP weit hinaus.	
Verkehrsangebot	Der Landkreis Gießen braucht mehrere Schnellbuslinien	wird bedingt unterstützt		

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Der Landkreis Gießen braucht eine Osttangente abseits der Universitätsstadt	wird nicht unterstützt	Der Sinn einer solchen Verbindung wird nicht gesehen.	
Verkehrsangebot	Es müssen die kreisübergreifenden Linien wieder eingeführt, verstärkt oder neu eingeführt werden	wird nicht unterstützt	Es wurden keine kreisübergreifenden Linien ohne Grund in ihrem Leistungsangebot reduziert.	
Verkehrsangebot	Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete. Die Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete wird heute weitgehend durch in die Städte einbrechende Buslinien bedient. Es bestehen zwar Haltestellen, sie sind jedoch vielfach am Rand und erfordern durchaus auch noch Fußwege von 1-2 km. Hier muss eine Feinerschließung angestrebt werden, die die Lage von Haltestellen im räumlichen Abstand von 200-300 m maximal beinhaltet. Die Arbeitgeber sind gefordert, ihre Schichtpläne bekannt zu geben, damit sie in die Fahrplangestaltung einfließen können. In fast allen Städten und Gemeinden sehen wir hier noch Lücken und wenn es um die Einrichtung von ein bis zwei Haltestellen geht. Gerade in der verarbeitenden und der mittelständischen Industrie gibt es viele Ausbildungsplätze und auch Stellen mit geringfügiger Bezahlung. Viele von denen können sich keinen eigenen PKW mehr leisten. Das wird in Zukunft nicht einfacher.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Verkehrsangebot	AST-Verkehr in klassischer Form wird abgelehnt. Unter dem heutigen Verkehrsmix ist die Vorrangstellung des Autos im ländlichen Raum sehr stark. Eine Umkehr bzw. eine Verkehrswende, so dass sie auch im ländlichen Raum greift, diese erreicht man jedoch nicht mit dem klassischen Anruf-Sammel-Taxi (AST). Die Bereitstellung des selbigen hat sich in der Praxis als schwerfällig erwiesen. Die Barriere erst anrufen zu müssen, diese ist viel zu stark. Der Fahrgast, der die zweite Bestellung aufgibt, schaut wenn das erste Taxi voll ist, in die Röhre, selbst wenn er Tage vorher anruft.	wird nicht unterstützt	Flexible Verkehre dienen der Aufrechterhaltung eines Verkehrsangebots auch bei vergleichsweise schwacher Nachfrage.	
Verkehrsangebot	Bedienzeiten - Anfangs- und Endzeiten sowie Taktzeiten. Dass im Vogelsbergkreis selbst auf vielen Buslinien nur Linienbusverkehr von Montag bis Freitag angeboten wird, dieses ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN völlig inakzeptabel. Es wird daher gefordert, für den Landkreis Gießen eine von den anderen beiden Landkreisen der ZOV/VGO unabhängige abgestufte Bedienzeitregelung festzulegen und nach folgenden Kriterien zu gliedern a) Urbaner Raum rund um Gießen, einschließlich der Übergangsgebiete in den Lahn-Dill-Kreis bis nach Wetzlar, d.h. Lollar (Kernort), Staufenberg (teilw.), Buseck (teilw.), Fernwald (teilw.), Pohlheim (teilw.), Linden, Hüttenberg (teilweise), östliche Stadtteile von Wetzlar, Lahnau, Heuchelheim, Biebertal (teilweise) und Wettenberg Anmerkung: Auf die besondere Situation des Großraums Gießen-Wetzlar wird an anderer Stelle gesondert eingegangen. Montag-Freitag: 4:30-6 Uhr alle 30 Minuten, 6-9 Uhr alle 15 Minuten, 9-12 Uhr alle 30 Minuten, 12-14 Uhr alle 15 Minuten, 14-16 Uhr alle 30 Minuten, 16-19 Uhr alle 15 Minuten, 19-21 Uhr alle 30 Minuten, 20-1 Uhr alle 60 Minuten Samstag: 6-21 Uhr alle 30 Minuten, 21-0 Uhr alle 60 Minuten Sonntag/Feiertag: 6-10 Uhr alle 60 Minuten, 10-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-0 Uhr alle 60 Minuten	wird nicht unterstützt	Die ausreichende Verkehrsbedienung wird im Rahmen der NVP-Erstellung von den Experten aus dem Bereich Planung in Abstimmung mit den politisch zuständigen Gremienvertretern festgelegt.	
Verkehrsangebot	Über das Thema „Nachtverkehr“ bzw. „Nachtbuslinien“ handelt ein extra Kapitel. b) Bedienung des mittleren Entfernungsraums zu Gießen, Übergangsraum d.h. Lollar (teilweise), Staufenberg (teilweise), Allendorf (Lumda), Rabenau (teilweise), Buseck (teilweise), Reiskirchen, Grünberg (Kernort), Fernwald (teilweise), Lich (teilweise), Hungen (Kernort), Laubach (Kernort), Pohlheim (teilweise), Langgöns Montag-Freitag: 4:30-6 Uhr alle 60 Minuten, 6-9 Uhr alle 30 Minuten, 9-12 Uhr alle 60 Minuten, 12-14 Uhr alle 30 Minuten (mit Verstärkungen im Schülerverkehr), 14-16 Uhr alle 60 Minuten, 16-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-21 Uhr alle 60 Minuten, 21-1 Uhr alle 120 Minuten Samstag: 6-21 Uhr alle 60 Minuten, 21-0 Uhr alle 120 Minuten Sonntag/Feiertag: 6-11 Uhr alle 120 Minuten, 11-20 Uhr alle 60 Minuten c) Bedienung des ländlichen Raums, insbesondere im östlichen Kreisgebiet, d.h. die Stadtteile von Lich, Hungen, Laubach und Grünberg Montag-Freitag: 5-8 Uhr alle 60 Minuten, 8-12 Uhr alle 120 Minuten, 12-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten Samstag: 6-16 Uhr alle 60 Minuten, 16-0 Uhr alle 120 Minuten Sonntag/Feiertag: 8-20 Uhr alle 120 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten	Prüfung	Abwägung der Umsetzung von Nachtbuslinien auf ausgewählten Relationen, Aufbau eines Liniennetzes für das gesamte ZOV-Gebiet wird nicht unterstützt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Deutliche Reduzierung von Holpertakten In den Fahrplantabellen sind über die Schülerbeförderung hinaus einige Anteile an sog. Holpertakten festzustellen. Dies ergibt sich auch aus Linienführungen mit drei und mehr Endstationen, wie dies unter Punkt "Kein sinnhaftes System..." beschrieben ist. Wir fordern hier die Weiterentwicklung des Taktverkehrs, denn nur durch ein übersichtliches Fahrplansystem wird man die Menschen dazu gewinnen können, auf die Fahrt mit dem PKW zu verzichten.	wird nicht unterstützt	Grundsätzlich wird ein vertaktetes Fahrplanangebot als anstrebenswert betrachtet. Im Ländlichen Raum ist bedingt durch die zahlreichen Bedienzänge ein reiner Taktfahrplan nur durch einen erheblichen Personal- und Fahrzeugeinsatz zu gewährleisten. Für einen solchen Aufwand fehlen die notwendigen Fahrgastpotentiale.	
Haltestellen	Bislang gibt es keinerlei fundierte Aussagen über die Einrichtung der stationären Dynamischen Fahrgastinformation. Langfristiges Ziel sollte die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern an „allen“ Haltestellen in den größeren Kommunen sowie den zentralen Haltestellen in den ländlichen Gemeinden sein. Die Entwicklung von Innen nach Außen ist schrittweise umzusetzen und bei allen neu bzw. barrierefrei auszubauenden Haltestellen ist die stationäre dynamische Fahrgastinformation ohne Ausnahme einzurichten.	wird bedingt unterstützt	Eine Ausstattung von DFI ist an wichtigen Verknüpfungspunkten sinnvoll. Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erforderlich. Im NVP für den Bereich des ZOV - Fortschreibung 2014 , Kapitel 6.6.1 Dynamische Fahrgastinformation, Seite 158 wird dieses Thema behandelt.	
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen muss bei Kommunen eingefordert werden. Im Landkreis Gießen sind zwar schon einige Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut, jedoch muss noch einiges passieren, um von einer wirklichen Barrierefreiheit zu sprechen, insbesondere dass im Zuge eines gesamten Linienwegs eine lückenlose Barrierefreiheit, zumindest für Haltestellen innerhalb der bebauten Ortslagen und bei Knotenpunkten besteht. Daher bedarf es eines extra Kapitels im neuen Lokalen Nahverkehrsplan, um die Gremien der Städte und Gemeinden darauf aufmerksam zu machen, dass sie ihrer Pflichtaufgabe noch (final) nachkommen müssen. Wichtig ist auch der Aspekt, dass inzwischen erweiterte Kriterien an die barrierefreien Haltestellen bestehen, die ausgebauten Haltestellen mit sog. Kasseler Bord aus den ersten Jahren somit nicht mehr als barrierefrei und förderfähig gelten.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan beinhaltet die Definition von gesetzlichen Vorgaben zum barrierefreien Ausbau. Eine Überwachung des Ausbaufortschritts liegt nicht in der Zuständigkeit des ZOV.	
Haltestellen	Damit alle davon profitieren, sollten diese beiden Bahnhöfe, sowie auch der Westbahnhof in Frankfurt, endlich barrierefrei umgebaut werden.	wird unterstützt	Umbau ist in Planung.	
Verkehrsangebot	Linie 24 mit Kurzfahrten Gießen-Kinzenbach anders bezeichnen (Linie 23). Die Linie 24 hat eine größere Zahl „Kurzfahrten“ zwischen Gießen Bhf. und Kinzenbach. Im Lahn-Dill-Kreis gibt es umgekehrt 8 Fahrten je Richtung zwischen Wetzlar und Atzbach. Hier wurde mit der Linie 240 eine eigene Liniennummer vergeben, dies natürlich auch wegen der extra Konzession. Da es sich zwischen Gießen und Kinzenbach nicht nur um wenige Fahrten handelt, sollte die Unterscheidbarkeit unbedingt eingeführt werden. Dies ist eine Maßnahme, welche die große Untersuchung für ein Gesamtkonzept für den Raum Gießen/Wetzlar nicht ausschließt.	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Verlängerung der Linie GI 82 – Wettenger Bussi bis nach Lollar. Seit Anfang 1986 besteht keine Direktverbindung mehr zwischen Wettenger Bussi und Lollar, als auch die parallel zur Kanonenbahn fahrende Buslinie sechs Jahre nach dem Zugverkehr eingestellt wurde. Inzwischen haben sich aber beide Orte in ihren Gewerbestrukturen weiterentwickelt und der Bahnhof Lollar wird neben seinem neuen baulichen Erscheinungsbild wohl auch mit der Lumdatalbahn, vielleicht auch weiteren zusätzlichen Bahnleistungen ein attraktiver Zusteigepunkt sein. Gerade die Relation, von Wißmar aus Richtung Marburg zu fahren lässt es dem Fahrgast nur schwerlich vermitteln, erst nach Gießen zu fahren, wenn ein Bahnhof direkt auf der anderen Seite der Lahn liegt. Daher sollte angestrebt werden, das Wettenger Bussi bis nach Lollar an den Bahnhof zu verlängern und auch in der Fahrtenhäufigkeit auszudehnen.	wird nicht unterstützt	Zu einer solchen "Verlängerung" fehlen die notwendigen Potentiale.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Anpassung der Liniennummerierung in Wettenberg – 800er Nummern - Nicht in den sonstigen Nummerierungsplan von Landkreis und Stadt                      Die Linien 800, 801 und 802 sind seinerzeit nummerisch aus der Stadtbuslinie 8 entstanden und der Situation, dass man im lokalen Busverkehr um Gießen nur dreistellige Ziffern hatte. Gerade vor dem Hintergrund, dass die drei vorgenannten Linien in weiten Teilen Stadtbusaufgaben übernehmen, wie dies bei der Linie 24 der Fall ist, ergehen hier zwei Vorschläge für eine Umnummerierung. Wir favorisieren die Variante, diese Buslinien mit „zwanziger-Nummern“ zu versehen, um im Stadtgebiet eine gewisse Übersichtlichkeit herzustellen:</p> <p>Variante 1:                      Linie GI-27 (heute 802): Rathenaustraße-Schiffenberger Tal-Berliner Platz-Marktplatz- Weststadt – Krofdorf-Gleiberg                      Linie GI-28 (heute 801): Pistorstraße-Rathenaustr.-Licher Str.-Berliner Platz-Marktplatz- Weststadt-Launsbach-Wißmar                      Linie GI-29 (heute 800): Rundverkehr Wettenberg (Spätverkehr aus den anderen Linien)                      Linie GI-67 (heute GI-26): Großen-Buseck – Rödgen-Trohe – Alten-Buseck-Beuern- Winnerod                      Linie GI-68 (heute GI-27): Fernwald-Oppenrod-Großen-Buseck                      Linie GI-69 (heute GI-28): Schulverkehr Buseck/Reiskirchen</p> <p>Variante 2:                      Linie GI-80 (heute 802): Rathenaustraße-Schiffenberger Tal-Berliner Platz-Marktplatz- Weststadt – Krofdorf-Gleiberg                      Linie GI-83 (heute 801): Pistorstraße-Rathenaustr.-Licher Str.-Berliner Platz-Marktplatz- Weststadt-Launsbach-Wißmar                      Linie GI-84 (heute 800): Rundverkehr Wettenberg (Spätverkehr aus den anderen Linien)                      Die Variante 1 mit den „Zwanziger-Nummern“ würde nicht nur zur Linie 24 passen, sondern auch zur Linie 21, 22 und 25.</p>	wird nicht unterstützt	Die Nummerierung der Buslinien obliegt VGO und SWG. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen.	
Verkehrsangebot	<p>Veränderte Linie 371 (ehemals) im Zusammenhang mit der Eröffnung der Reaktivierung der Lumdatalbahn. Dass die Reaktivierung der Lumdatalbahn kommt, dies ist schon mehr als wahrscheinlich. Bis dass es zur finalen Phase der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans kommt, sind wohl schon weitere Schritte vollzogen, um zu wissen, wie es mit der Lumdatalbahn weitergeht. Sollte gegenüber dem heutigen Sachstand nichts weiter hinzukommen, muss der fortgeschriebene Lokale Nahverkehrsplan dennoch Aussagen hierzu treffen. Wir bringen dazu folgende Eckpunkte ein:</p> <p>a) Konzept im Fall der Reaktivierung. Erhalt des Linienbusverkehrs als Parallelverkehr im Lumdatal im Stundentakt; dazu Aufspaltung in zwei Buslinien, welche sich in Allendorf (Lumda) vereinigen und den Stundentakt bilden.</p> <p>b) Linie GI-53 – nördliche Seite: Diese übernimmt die Fahrt über Lollar bzw. zum dortigen Schulzentrum sowie dem Kernort Staufenberg. Anschließend nimmt sie den einzigen Weg über Mainzlar, die L 3146 und Treis (Lda.) bis nach Allendorf (Lda.), um dann Nordeck und Winnen zu erschließen, den weiteren Weg über Londorf und Kesselbach nach Rüdtingshausen zu fahren.</p> <p>c) Linie GI-54 – südliche Seite: Diese Linie nimmt den Weg von Gießen kommend über Daubringen nach Mainzlar. Von dort nimmt sie den gleichen Weg wie die Linie GI-53 bis nach Allendorf (Lda.), um dann die südliche Seite mit Climbach und Allertshausen zu erschließen. Der Weg über Londorf führt dann über Kesselbach, Odenhausen, Geilshausen, Lumda, Beltershain nach Grünberg</p> <p>d) Ausbau der Linie GI-55 und ein Teil als neue GI-56 Ausbau der heutigen Linie GI-55 zur Ergänzung für die Orte in Nachbarschaft des Lumdatals und aus Gründen der Übersichtlichkeit – Abtrennung einer Teilleistung zur Übersichtlichkeit als Linie GI-56.</p> <p>e) Linienteilung in nördliche und südliche Seite auch bei Nicht-Reaktivierung. Eine Teilung der heutigen Linie 371 in zwei Linienwege „Nord“ mit Linie GI-53 und „Süd“ mit Linie GI-54 halten wir auch für sinnvoll, selbst wenn die Lumdatalbahn nicht reaktiviert werden sollte, was wir alle nicht hoffen wollen.</p>	keine Bewertung	Kenntnisnahme. Vor der Reaktivierung der Lumdatalbahn wird es eine entsprechende Anpassung der Buslinien geben. Zum jetzigen Zeitpunkt kann über die konkrete Ausgestaltung eines solchen Liniennetzes noch keine endgültige Aussage getroffen werden.	
Verkehrsangebot	<p>Direktachse Alsfeld-Rabenau bei Reaktivierung der Lumdatalbahn zur besseren Anbindung von Homberg (Ohm) als verlängerte VB-13 Das heutige Gesamtaufkommen des ÖPNV in der Stadt Homberg (Ohm) ist unzureichend. Es ist zu erwarten, dass in 4-5 Jahren die Lumdatalbahn reaktiviert wird. Auch wenn die Planungsphasen für das Schienenprojekt erst anlaufen, ein Nahverkehrsplan sollte auch Planungsoptionen beinhalten, welche ggf. aufgrund späterer Entwicklungen vielleicht nicht zur Umsetzung kommen. So sehen wir hier eine Durchbindung des Busverkehrs als Möglichkeit an. Die heutige Linie 371 im Lumdatal wird bei einem Reaktivierungskonzept so nicht mehr weiter bestehen. Damit ist auch die Begründung, dass die heute eigenwirtschaftlich betriebene Linie den Abschnitt Rüdtingshausen-Londorf bedient, nicht mehr aufrecht zu erhalten. Wir plädieren für die Verlängerung der Linie VB-13 ab Homberg (Ohm)/Kernort auf dem Linienweg der Linie VB-81 bis in den Stadtteil Deckenbach, sodann weiter in die Gemeinde Rabenau über die Ortsteile Rüdtingshausen und Kesselbach nach Londorf mit direktem Anschluss an die Lumdatalbahn. Damit wird ein direkter Anschluss in Richtung Gießen sichergestellt. Das Argument, dass die Linie VB-71 sowie die einzelnen sehr wenigen Fahrten der Linie MR-82 Direktverbindungen von Homberg (Ohm) in Burg- und Nieder-Gemünden einen direkten Anschluss an die Vogelsbergbahn darstellen, ist angesichts des sehr dürftigen Fahrplans nicht berücksichtigenswert. Zudem hat auch die Vogelsbergbahn eine gewisse Fahrtzeit. Die direkte Straßenverbindung von Homberg (Ohm) nach Gießen führt durch Rabenau. Genauer zu untersuchen ist die Anbindung des Homberger Stadtteils Höingen. Es könnte die neue Durchgangslinie Alsfeld-Rabenau von Deckenbach über Hoingen nach Rüdtingshausen fahren, ohne dass es einer Buswende in Höingen bedarf.</p>	keine Bewertung	Kenntnisnahme. Vor der Reaktivierung der Lumdatalbahn wird es eine entsprechende Anpassung der Buslinien geben. Zum jetzigen Zeitpunkt kann über die konkrete Ausgestaltung eines solchen Liniennetzes noch keine endgültige Aussage getroffen werden.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Schaffung einer Schnellbuslinie (X-Bus) Butzbach-Lich-Fernwald-Reiskirchen-Rabenau-Ebsdorfergrund-Kirchhain als „Ostumfahrung von Gießen“ Im Landkreis Gießen sind, mit Ausnahme im östlichsten Teil des Kreisgebiets, alle Bahnen und Busse auf die Universitätsstadt ausgerichtet. Es ist, mit Ausnahme eines geringfügigen Anteils von eigentlichem Schulbusverkehr, keine Nahverkehrsleistung vorhanden, um auch mal „quer zu fahren“. In allen Kommunen sind inzwischen größere Gewerbegebiete entstanden, welche für Menschen ohne PKW aus diversen Fahrtrichtungen überhaupt nicht erreichbar sind. Daher wird diese Tangentiallinie zur östlichen Umfahrung von Gießen vorgeschlagen. Gerade auch aufgrund der Laufweite macht es nur Sinn, diese auch als Expressbuslinie anzubieten. Hinzu kommt, dass im Raum Marburg ebenfalls alles auf die Universitätsstadt ausgerichtet ist und z.B. eine Direktverbindung zwischen Kirchhain und Ebsdorfergrund nicht besteht. Wir schlagen auf dem Gesamtabschnitt dieser neuen Schnellbuslinie „Gießener Osttangente“ folgende Haltestellen vor:                      Umstieg (Hauptlinie)                      - Kirchhain Bahnhof                      - Amöneburg, ST Roßdorf, Lindenstraße - Umstieg MR-80                      - Ebsdorfergrund, OT Heskem-Mölln, Kirchhainer Str. (bzw. neuer Buswendeplatz) - Umstieg MR-86                      - extra zu prüfen Ebsdorfergrund, OT Ebsdorf, Hauptstraße - Umstieg MR-13, MR-35                      - Rabenau, OT Londorf, Bahnhof - Umstieg heute 371 (künft. u.a. Lumdatalbahn)                      - Buseck, OT Großen-Buseck (Haltestelle noch genau zu untersuchen)                      - Reiskirchen, Bahnhof - Umstieg GI-21(Vogelsbergb.)                      - Fernwald, OT Steinbach, Oppenröder Straße - Umstieg GI-22                      - Lich, Bahnhof - Umstieg verschiedene Buslinien und Lahn-Kinzig-Bahn                      - Münzenberg, OT Gambach, Bahnhofstraße - Umstieg 377, FB-57                      - Butzbach, Griedeler Straße                      - Butzbach, Bahnhof</p> <p>Was die Taktung anbetrifft, so sehen wir es als durchaus erforderlich an, hier gesonderte Gesichtspunkte walten zu lassen, wobei zumindest ein Stundentakt anzustreben ist, damit der Fahrplan überhaupt akzentriert wird, also nach unserer Auflistung hier Kategorie b).</p>	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Unübersichtlichkeit der Linienwege der Linie GI-21 aufbrechen. Die Zusammenführung der noch verbliebenen Teile der früheren Linie 510 als bahnparallele Linie bzw. ehemaliger Bahnbus mit der Linie 600 Gießen-Annerod-Hattenrod-Queckborn hat einige Nachteile. Der Gesamtfahrplan ist viel zu unübersichtlich. Die Leistung kann zwar als Gesamtpaket erbracht werden, jedoch sollte es nummerisch in zwei Linienwege geteilt werden. Wir sind der Auffassung, dass es dringend geboten ist, den Linienweg nicht in Ettingshausen enden zu lassen, sondern sogar über Queckborn hinaus „im Taktfahrplan“ bis nach Grünberg geführt wird. Hier ist ein klassisches Beispiel gegeben, dass man die Fahrgäste auf dem letzten Stück vermisst hat, die Linie einkürzt, anstatt sie bis zum nächsten Knoten, hier Grünberg, zu verlängern. Sie könnte einen Takt mit der parallelen Linie GI-64 bilden und somit Einzelleistungen auf der Relation Grünberg-Queckborn überflüssig machen. Der Verkehr zwischen Stadtteil und Kernort würde deutlich gestärkt. Diese beiden Linienwege sind:                      a) Gießen-Annerod-Oppenrod-Burkhardsfelden/West-Reiskirchen-Lindenstruth                      b) Gießen-Reiskirchen-Burkhardsfelden/Ost-Hattenrod-Harbach-Ettingshausen-Queckborn-Grünberg</p>	wird nicht unterstützt	Die Nummerierung der Buslinie obliegt der VGO. Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen.	
Verkehrsangebot	<p>Neuordnung des Liniennetzes im Raum Fernwald (neue Linie GI-20). Die Linie GI-22 Gießen-Steinbach-Albach stellt zwar eine gute Versorgung für diese beiden Ortsteile dar. Jedoch ist es erschreckend, dass es quasi überhaupt keine Verbindung von Steinbach und Albach nach Lich und insbesondere nicht in den Ortsteil Annerod gibt. Auch zur Aufwertung des ÖPNV in Annerod (seither nur die GI-21), sollte eine weitere Linie nach der hier genannten Kategorie b) entstehen, welche den nachfolgenden Linienweg nimmt. Wir nennen sie Linie GI-20: Gießen Bhf.-Grünberger Straße-Annerod-Steinbach-Albach-Lich Bhf. Die Linie GI-21 könnte an Sonn- und Feiertagen aus Annerod abgezogen werden, ebenso die Linie GI-22, dagegen sollte der Verkehr an Samstagen, Sonn- und Feiertagen auf der Linie GI-20 deutlich ausgedehnt werden. Sie wird mit der Verknüpfung in Lich eine deutliche Steigerung von Fahrgastzahlen in Fernwald mit sich bringen.</p>	Prüfung	Ein ausreichender Bedarf zwischen Fernwald und Lich wird nicht gesehen. Ehemals bestand hier eine Bus-, danach AST-Linie. Die Fahrgastnachfrage bewegte sich im einstelligen Bereich - pro Jahr.	
Verkehrsangebot	<p>Neue Schnellbuslinie (X-Bus) Gießen-Lich-Laubach. Die Stadt Laubach mit ihrem Kernort ist, wenn denn die Lumdatalbahn kommt, die einzige Kommune im Landkreis Gießen östlich der Universitätsstadt ohne Schienenanschluss. Die Linie 372 braucht ihre Zeit und stellt für viele keine Alternative zum PKW dar. Deshalb schlagen wir die Einführung einer Schnellbuslinie vor, welche folgende Stationen hat: Gießen Bahnhof, Gießen Südanlage, Lich Bahnhof, Lich Ober-Bessingen Horsteburg, Laubach, Schutzbacher Weg, Laubach, Busbahnhof. Hier geht es darum, neue Fahrgäste zu gewinnen und wir gehen nicht davon aus, dass darunter die Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Lich und Gießen Schaden nimmt.</p>	Prüfung	Eine Parallelverbindung Lich - Gießen sehen wir wegen der parallel fahrenden Linie RB 46 kritisch.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Komplette Brechung der Linie 372 a) Linie 372 nur noch zwischen Schotten, Laubach und Gießen. Dass Fahrgäste die komplette Route der Linie 372 heute von Schotten über Laubach, Lich und Pohlheim bis nach Gießen befahren, dies macht überhaupt keinen Sinn. Im Kapitel vorweg beschreiben wir die Idee der Schnellbuslinie Laubach-Lich-Gießen. Daher kann die Feinerschließung aus Richtung Schotten komplett in Lich am Bahnhof enden, damit man dort in den Zug umsteigen kann. Die Stadtteile südlich von Lich sind so ohnehin auch nur erschlossen.                      b) Teile der Linie 372 im Abschnitt Lich-Pohlheim-Gießen in Gesamtkonzept mit Linie 375. Die Linie 375 stellt schon heute den Linienverkehr von Lich über Pohlheim nach Gießen dar. So könnte, schon mit zwei Linien wegen des Direktwegs Hausen-Gießen, ein System mit zwei Linien entstehen, welche sogar im Wechsel bedient werden könnten. Die einzelnen Fahrten nach Hungen spielen nur eine untergeordnete Rolle.</p>	Prüfung		Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Ersatzleistung für die heutige Linie 363 Der neue Lokale Nahverkehrsplan sollte auch Aussagen für die Zeit nach einer evtl. Reaktivierung der Horlofftalbahn treffen. Hierzu haben wir mehrere Anmerkungen:</p> <p>a) Durchgehende Verbindung Friedberg-Laubach aufgeben                      Es bringt nichts, an der quasi heute schon nicht mehr vorhandenen Durchgängigkeit zwischen Friedberg und Laubach festzuhalten, welche aus alten Bahnzeiten resultiert und sich heute nur noch durch weniger als eine Hand voll Fahrten widerspiegelt. Die meisten Busse nach Laubach setzen bekanntlich heute bereits in Hungen ein und daher macht eine eigene Linie für diesen Abschnitt Sinn.</p> <p>b) Kein bahnparalleler Busverkehr – bitte so nicht umsetzen                      Die Linie 363 darf im Abschnitt Wölfersheim-Hungen keinesfalls gestrichen werden. Der Streckenabschnitt über Wohnbach, Obbornhofen und Bellersheim muss in jedem Fall erhalten werden. Wie man ab Bellersheim weiterführt, ob über Bettenhausen oder Trais-Horloff nach Hungen, dies müsste näher untersucht werden. Jedenfalls kann bei dem Erhalt dieser Buslinie auch eine Wiederinbetriebnahme der im Außenbereich liegenden alten Bahnstation Obbornhofen/Bellersheim Sinn machen, wenn dort auch ein Bus vorbeifährt und den Anschluss sicherstellt.</p>	Prüfung	Spätestens nach Entscheid über die zukünftigen Bahnhalte in Pohlheim sollte eine Überplanung des Busangebotes vorgenommen werden.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Linie GI-35 überhaupt nicht akzeptabel. Der Langgönsener Ortsteil Dornholzhausen verfügt heute quasi über keinen Linienbusverkehr mehr, obwohl er relativ nah an bei Gießen liegt. Die Linie GI-35 muss deutlich aufgewertet werden, um als Nahverkehrsprodukt anerkannt zu werden. Die vorweg beschriebene Linie Butzbach-Wetzlar würde da eine erhebliche Aufwertung bedeuten. Es kann jedoch nicht sein, dass nur auf Bedarfsanmeldung eine ÖPNV-Erschließung erfolgt. Die Linie GI-35 muss in ein verstetigtes Produkt überführt werden.</p>	wird nicht unterstützt	Es gab gute Verbindungen zwischen Dornholzhausen nach Gießen durch eine Linie des VLD. Die Nachfrage war erschreckend gering, sodass diese Verbindung eingestellt wurde.	
Verkehrsangebot	<p>Der ÖPNV genießt in der Stadt Pohlheim einen hohen Stellenwert. Die Bemühungen und das Zutun der Verantwortlichen der Stadt Pohlheim, die Mobilität unserer Einwohnerinnen und Einwohner durch ein akzeptables Angebot des ÖPNV zu gewährleisten und zu verbessern wird insbesondere durch die Einführung und den Betrieb des ALT untermauert. Aus diesem Grunde nehmen wir ebenfalls die Gelegenheit wahr und äußern nachstehend unsere Wünsche und Anregungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans im ZOV-Gebiet. Bereits im Rahmen der Anhörungsrunden der Fortschreibung des Nahverkehrsplans im Jahr 2008 hatten wir vorgetragen, die Nahverkehrsverbindung in den südlichen Stadtteilen (Dorf-Güll, Grüningen und Holzheim) insbesondere an den Wochenenden zu verbessern. Die im Rahmen der 1. Anhörungsrunde des derzeit laufenden Fortschreibungsverfahrens erstellte Mängelanalyse weist aus, dass die vorzusehenden Angebote überhaupt nicht bzw. in einem eingeschränkten Maße gewährleistet werden. Hier wird dringend eine Verbesserung gewünscht. Des Weiteren bitten wir im Hinblick auf die sehr gute Nachfrage und Auslastung des ALT-Angebotes der Ost-West-Achse (Pohlheim-Linden) um Einführung einer Regionallinie.</p>	Prüfung	Die Finanzierung der ALT-37 erfolgt derzeit durch die Städte Pohlheim und Linden.	
Verkehrsangebot	<p>Darüber hinaus wiederholen wir unsere Anregungen aus dem Jahr 2008 und bitten um entsprechende Überprüfung: Linien 372, 375 und 377 - 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 nord-östlichen 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. - Eine Neukonzipierung der Fahrtrouten wird ebenfalls angeregt. Die Andienung der Haltestellen "Neue Mitte" im Stadtteil Watzborn-Steinberg hat im Hinblick auf die vorhandene Nahversorgung an Bedeutung gewonnen. Auch sollte hier die wachsenden Wohnbebauung des Stadtteils Walzenborn-Steinberg in Richtung Garbenteich (starker Bevölkerungszuwachs) berücksichtigt werden. Wünschenswert ist ebenfalls eine bessere Einbindung des Gießener Stadtteils Patersweiher in die Linienführungen. - 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.</p>	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Mindeststandards für die Bedienung. Der Fahrgastbeirat wünscht sich eine Ausweitung der Bedienung in den Schwachlastzeiten (Abend- und Nachtstunden, samstags und sonntags) um eine attraktive Grundversorgung zu gewährleisten. Die Kerngemeinden bzw. Bevölkerungsschwerpunkte sollten im regulären Linienbusverkehr samstags während der Ladenöffnungszeiten in Gießen mindestens im Stundentakt, danach im Zweistundentakt, sonntags zwischen 8 und 20 Uhr mindestens im Zweistundentakt bedient werden. Defizite sieht der Fahrgastbeirat hier insbesondere im Lumdatal, nach Biebertal und nach Fernwald. Nebenrelationen sollten in den Schwachlastzeiten ebenfalls bedient werden, ggf. durch bedarfsgesteuerte Verkehre wie AST oder ALT. Es sollte geprüft werden, ob bei Bedarfsverkehren ein dichterer Takt angeboten werden kann. In der Rhein-Main-Region wird der Nachtverkehr deutlich ausgeweitet, von Frankfurt fahren noch spät und am Wochenende nachts durchgehend Züge. In Gießen bestehen nach 23.30 Uhr jedoch keinerlei Anschlüsse mehr in die Region. Der Fahrgastbeirat wünscht hier eine entsprechende Erweiterung des Angebots.</p>	Prüfung	Abwägung der Umsetzung von Nachtbuslinien auf ausgewählten Relationen, Aufbau eines Liniennetzes für das gesamte ZOV-Gebiet wird nicht unterstützt.	
Verkehrsangebot	<p>Horlofftalbahn und Lumdatalbahn. Der Fahrgastbeirat begrüßt die geplante Reaktivierung der Horlofftalbahn und der Lumdatalbahn. Im Idealfall wird die Wiederinbetriebnahme noch in die Laufzeit des Nahverkehrsplans fallen. Dies sollte daher bereits im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden. Der Busverkehr dort muss entsprechend an den neuen Zugverbindungen ausgerichtet werden. Es sollte auch geprüft werden, ob neue Busverbindungen als Zubringer zu den Bahnhöfen sinnvoll sind.</p>	wird bedingt unterstützt	Im Falle einer Reaktivierung werden die Zubringerverkehre angepasst.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	<p>Barrierefreiheit an Haltestellen. Bis Ende 2021 müssen nach PBefG alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. Der Fahrgastbeirat fordert, dies umzusetzen. Ausnahmen können maximal für Haltestellen gelten, an denen außerhalb von Ortslagen wenig Fahrgäste ein- und aussteigen (max. 5 Ein- und Aussteiger/Tag). Im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans sollte mit allen Straßenbaulastträgern (i. d. R. Kommunen) ein verbindlicher Zeitplan zur Erreichung des Ziels erarbeitet werden und im Nahverkehrsplan aufgeführt werden. Für alle Haltestellen sind Aussagen zur Umsetzung zu treffen. Die Anzahl der Haltestellen darf sich in diesem Zusammenhang nicht verringern. Beim barrierefreien Ausbau ist darauf zu achten, dass die Haltestellen auch sicher erreicht werden können (barrierefreie Querungsstellen, Zuwege).</p>	Prüfung	Der Umfang des barrierefreien Ausbaus erfolgt letztlich aus einer Einzelfallbetrachtung. Es kann durchaus zum Wegfall von einzelnen Haltestellen kommen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Der Fahrgastbeirat wünscht sich eine attraktive Haltestelle als Zugangspunkt zum ÖPNV. Hierzu gehört die Ausstattung aller relevanten Haltestellen mit ansprechenden Wartehallen und Sitzgelegenheiten. Eine umfassende Fahrgastinformation (inkl. Netz – und Umgebungsplänen) ist zu gewährleisten. Knotenpunkte (z.B. Bushaltestellen an Bahnhöfen) sollten auch mit Dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet werden.	wird nicht unterstützt	Ein Ausbau aller Haltestellen ist nicht sinnvoll.	
Fahrzeuge	Der Fahrgastbeirat wünscht sich attraktive und komfortable Fahrzeuge, um eine Alternative zum Pkw bieten zu können. Die Aufenthaltsqualität darf nicht durch beklebte Fenster beeinträchtigt werden. Der Innenraum soll kontrastreich (z.B. Haltestangen) und einladend gestaltet werden. Die Busse sollten mit von allen Plätzen (auch Rollstuhlfahrersitzplatz) gut lesbaren Innenanzeigen ausgestattet sein, idealerweise mit Anschluss Hinweisen in Echtzeit und mit Hinweisen auf Baustellen und Umleitungen. Die Haltestellenansagen sollen umfassend und gut verständlich sein. Gut lesbare Außenanzeigen und idealerweise Außenansagen zu Liniennummer und Linienziel. Der Bedarf an Mehrzweckfläche steigt an (Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen, Fahrräder, Gepäck). Der Fahrgastbeirat wünscht sich daher eine Ausweitung der Mehrzweckflächen. Der Rollstuhlfahrerstellplatz muss mit den notwendigen Rückhalteeinrichtungen versehen sein. Alle Busse sind mit Klapprampen auszustatten.	keine Bewertung	Die genannten Kriterien werden bereits jetzt bei den Fahrzeugvorgaben weitestgehend berücksichtigt.	
Technik	Bestandsaufnahme. Neben den Grundlagen wie Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur sollten auch folgende Aspekte aufgenommen werden: a. Neubaugebiete (im Bau und in Planung): Neubaugebiete entstehen häufig am Rande einer Siedlung und sind nicht ausreichend vom ÖPNV erschlossen. Eine ÖPNV-Anbindung sollte bereits bei Bezug der ersten Häuser vorhanden sein, um den Bewohnern von Anfang an eine Alternative zum Pkw zu ermöglichen. b. Arbeitsstandorte, Bildungseinrichtungen, Krankenhäuser, öffentliche Verwaltungen, Freizeit- und Touristikeinrichtungen: Neben Einrichtungen im Kreis sollten hier auch Einrichtungen in der Stadt Gießen betrachtet werden, da diese in der Regel aufgrund der zentralörtlichen Bedeutung auch einen erheblichen Anteil an Besuchern aus dem Kreisgebiet aufweisen. Nach Möglichkeit sollte hierbei auf konkrete Besucherzahlen, idealerweise nach Herkunftsorten gegliedert, zurückgegriffen werden. c. Straßeninfrastruktur: Die Verkehrswegebelastrung im MIV bietet einen Anhaltspunkt für nachgefragte Relationen (bei Berücksichtigung überregionaler Verkehrsbeziehungen) und sollten deshalb mit aufgenommen und bei der Mängelanalyse berücksichtigt werden.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot, neue Haltestellen, Fahrzeuge	Regionalzüge und Regionalbusse. Auch wenn hier die Zuständigkeit beim RMV liegt, sollten Regionalzüge und Regionalbusse als Rückgrat und zentrale Achsen des ÖPNV bei der Erstellung des NVP des Kreises mit untersucht und weiterentwickelt werden. Es sollten Vorschläge für die weitere Schienenhalte gemacht werden (z.B. Gießen-Nordstadt, Gießen-Schiffenberger Tal, Gießen-Marshallsiedlung, Gießen-Rödgen, Gießen-Kleinlinden, Lindenstruth, Pohlheim-Hausen, Pohlheim-Garbenteich). Es sollte untersucht werden, ob es im Kreis Gießen einen Bedarf an Schnellbussen gibt. Es sollte untersucht werden, ob lokale Linien eher ein regionales Verkehrsangebot darstellen und in regionale Aufgabenträgerschaft überführt werden sollten (z.B. Linie 24 Gießen-Wetzlar mit vier beteiligten Aufgabenträgern).	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Marketing	Fahrgastzahlen. Die vorhandenen Fahrgastzahlen (RMV-Erhebungen, eigene Erhebungen des ZOV/der VGO) sollten untersucht und im NVP dargestellt werden. Bei Bedarf sollten zusätzliche Erhebungen durchgeführt werden. Die Fahrgastzahlen sollten mindestens nach Kommune, Linie, Verkehrstagen aufgeschlüsselt werden.	wird nicht unterstützt	Die Ermittlung von linienscharfen Fahrgastzahlen ist derzeit sehr kostenintensiv. Es wird kein Nutzen darin gesehen, solche Zahlen öffentlich zu machen.	
Haltestellen	Haltestellen/ÖPNV-Zugangspunkte. Die Haltestellen sollten auf Barrierefreiheit untersucht und ein Konzept erarbeitet werden, wie die Herstellung der Barrierefreiheit bis 2022 gemäß PBefG erreicht werden kann. Die Haltestellen sollten kategorisiert werden und für jede Kategorie ein Ausstattungsniveau festgelegt werden. Hierbei sollten grundsätzlich an allen Einstiegshaltestellen überdachte, gut einsehbare Fahrgastunterstände vorgesehen werden. Die Ausstattung sollte darüber hinaus je nach Kategorie Fahrpläne, Umgebungsplan/Stadtkarte, Liniennetzplan, kompakte Tarifinformation, Sitzgelegenheit, Abfallbehälter und H-Schild nach RMV-Standard umfassen.	keine Bewertung	Die beschriebene Vorgehensweise ist grundsätzlich mit der tatsächlichen Bewertung kompatibel.	
Verkehrsangebot	ÖPNV-Erschließung. Die Erschließung der Bevölkerung durch Haltestellen sollte anhand der Bedienungshäufigkeit, des Bedienungszeitraums, der Haltestellenanzahl, der Haltestellenanzahl/Einwohner und der Haltestellenanzahl/Siedlungsfläche untersucht werden. Die Einzugsradien sollten bei 400m (Bus) bzw. 800m (Schiene) gesetzt werden. Aufgrund der vielfach notwendigen Umwege (keine direkten Wegeverbindungen,) sowie unberücksichtigter Topographie sind die notwendigen Fußwege oft deutlich länger und stellen einen großen Reisezeitnachteil des ÖPNV im Vergleich zum Pkw, der vor der Tür oder in der Garage steht, dar. In der Reisezeitanalyse wird dies nicht ausreichend berücksichtigt (siehe auch Punkt Busbeschleunigung.). Größere Einzugsradien führen in der Regel dazu, dass Siedlungsflächen pauschal als gut erschlossen beurteilt werden, Verbesserungspotenziale aber nicht erkannt werden. Als Basis sollten nur Haltestellen genommen werden, die ein regelmäßiges Verkehrsangebot entsprechend der Mindeststandards aufweisen. Die Untersuchung sollte über alle drei Verkehrstagsarten durchgeführt werden, um Bedienungslücken auch an Sams- und Sonntagen erkennen zu können. In begründeten Fällen kann am Wochenende von den Vorgaben abgewichen werden (z.B. müssen sonntags Gewerbe-/Industriegebiete nicht zwingend erschlossen werden, auch sind beispielsweise sonntags ggf. längere Fußwege zur Haltestelle zumutbar).	wird nicht unterstützt	Die Kriterien sind de facto im NVP schärfer gefasst: Einzugsradius Schiene gleich 600m. Die angewandten Untersuchungsmethoden orientieren sich an den guten Erfahrungen bei der Erstellung der Vorgänger-NVP.	
Verkehrsangebot	Illustrieren möchten wir dies am Beispiel der Kerngemeinde Langgöns. Die Kerngemeinde wird im Wesentlichen durch die Main-Weser-Bahn ÖPNV-technisch erschlossen. Neben der Bahn existiert nur noch die Buslinie GI-31, die lediglich dem Schülerverkehr dient. Der südliche Bereich der Stadt weist fußläufige Entfernungen zum Bahnhof auf, die deutlich über einem Kilometer liegen und zudem ein deutliches Relief aufweisen. Der Zugang zum ÖPNV ist damit trotz per se guten Angebots beschwerlich und unattraktiv.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	Mindeststandards des Angebots. Die bisherigen Mindeststandards für das Angebot sind viel 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 (siehe auch nächster Punkt) und gegenüber dem alten NVP ausgebaut werden. 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). Die Anzahl der Fahrtenpaare sollte als Messgröße entfallen, und dafür eine Taktfrequenz festgelegt werden (30-, 60, 120-Minuten-Takt) festgelegt werden, gegliedert nach Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeit. Das Fahrtenangebot an Sonntagen sollte 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.	wird nicht unterstützt	Neben der Nennung der Mindeststandards erfolgt eine Einzelbetrachtung der Kommunen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Verbindungsqualität. Die Mängelanalyse des alten NVP und die aktuell in der Anhörung vorliegende Mängelanalyse sind völlig pauschal und nicht an den realen Gegebenheiten und Unterschieden der einzelnen Kommunen orientiert. Nicht in allen Fällen ist das Fahrtenangebot Ortsteil – Kerngemeinde sowie Kerngemeinde – Oberzentrum aussagekräftig für die ÖPNV-Erschließung der gesamten Gemeinde. Verkehrsbeziehungen zwischen Gemeinden werden völlig negiert. Die Bezugsgrößen „innerhalb einer Gemeinde zur Kerngemeinde“ sowie „Kerngemeinde zum Oberzentrum“ spiegeln nicht den Wegebefehl der Bürger wider. Hier ist es – analog Marburg-Biedenkopf – sinnvoll als Grundlage auf das Zentrale-Orte-System zurückzugreifen und auch Wegebeziehungen zu benachbarten Orten, zu Arbeits- und Ausbildungsstätten oder zum Schienenverkehr zu berücksichtigen. Hier sollten Wegezwecke, deren mutmaßliche Zielorte und die Häufigkeit des Weges untersucht werden. Hierzu gehören u.a. Arbeit und Ausbildung (Grund- bis Hochschule), Einkaufen (täglicher Bedarf und gelegentlicher Bedarf), ärztliche Versorgung (Hausarzt, Fachärzte, Krankenhäuser), Behördengänge, Freizeitwege (Sport, Hol- und Bringdienste, Touristik usw.) . Illustriert sei dies am Beispiel der Gemeinde Wettenberg. Wettenberg besteht aus zwei annähernd gleich großen Ortsteilen: Krofdorf-Gleiberg und Wißmar (je ca. 5.000 Einwohner) sowie dem etwa halb so großen Launsbach (ca. 2.500 Einwohner). Alle drei Ortsteile liegen in ungefähr gleicher Entfernung zum Oberzentrum Gießen, in Krofdorf-Gleiberg und in Wißmar gibt es Nahversorgungsanlagen, in Launsbach ist die Gesamtschule der Gemeinde., die Gemeindeverwaltung ist in Krofdorf-Gleiberg, Freizeiteinrichtungen befinden sich in allen Ortsteilen (Wißmarer See, Freibad in Krofdorf, Sporthallen in allen drei Ortsteilen). In der Mängelanalyse untersucht wird das Fahrtenangebot zwischen dem Ortsteilen Wißmar bzw. Launsbach und der „Kerngemeinde“ Krofdorf-Gleiberg, sowie das Fahrtenangebot zwischen Krofdorf-Gleiberg und Gießen. Launsbach und Wißmar besitzen jedoch ein eigenständiges Verkehrsinteresse nach Gießen, niemand käme auf die Idee, aus diesen beiden Ortsteilen über Krofdorf-Gleiberg nach Gießen zu fahren. Nicht mit dem ÖPNV, erst recht nicht mit dem Pkw oder dem Fahrrad.	wird nicht unterstützt	Neben der Nennung der Mindeststandards erfolgt eine Einzelbetrachtung der Kommunen.	
Verkehrsangebot	Reisezeitanalyse. Die Wahl des Gießener Bahnhofs als Zielhaltestelle/-adresse scheint wenig sachgerecht. Der Bahnhof dürfte für die wenigsten Reisenden ein originäres Ziel sein, da hier nur wenige Einrichtungen von Interesse sind. Der Bahnhof ist in erster Linie (Zwischen-) Ziel für die Weiterreise mit der Bahn und damit Teil der Wegekette. Dementsprechend sollte nicht nur der Bahnhof für einen Reisezeitvergleich (für eine Teilstrecke des Weges) herangezogen werden sondern als Ziel mindestens auch die Gießener Innenstadt (Marktplatz oder Berliner Platz), da hier wesentliche öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten zu finden sind. Gemeinden mit einer Direktanbindung an den Gießener Bahnhof schneiden deutlich besser ab als Gemeinden die nur mit Umsteigen an den Bahnhof angebunden sind (z.B. Wettenberg, Heuchelheim (Linie 24)), obwohl in beiden Gemeinden eine durchaus gute ÖPNV-Andienung vorhanden ist. Auch stellt der Bahnhof als Startort in den einzelnen Gemeinden nur im Fall einer zentralen Lage einen idealen Startort dar. Auch die Auswahl einer Bushaltestelle ist nicht immer repräsentativ für die Wohnbevölkerung. Durch die Wahl einer ÖPNV-Haltestelle als Startort und den Gießener Bahnhof als Zielort wird jedenfalls die Fahrtzeit für den ÖPNV von Haustür zu Haustür tendenziell unterschätzt. Notwendige (Fuß-) Wege werden nicht berücksichtigt. Der Faktor MIV/ÖPNV fällt damit zu positiv für den ÖPNV aus. Durchschnittliche Wartezeiten auf den ÖPNV (halbe Taktzeit) wurden gar nicht berücksichtigt.	wird nicht unterstützt	Die hier geforderte Analyse würde eine kostenintensive Untersuchung bedingen. Dies würde den Untersuchungsumfang des NVP bei Weitem übersteigen. Der Nutzen einer solchen Auswertung würde zudem nur beschränkte Aussagekraft besitzen.	
Verkehrsangebot	Integraler Taktfahrplan. Das Fahrtenangebot des ÖPNV sollte vertaktet sein (Ausnahme zusätzlicher Schülerverkehr). Analog zu den in Planung befindlichen Integralen Taktfahrplänen Deutschland-Takt und Hessen-Takt sollte für den Landkreis – in Abstimmung mit den umliegenden Aufgabenträgern – ein Gießen-Takt entwickelt werden. Basis hierfür sollte der 60-Minuten-Takt sein, bedarfsgerecht verdichtet auf einen 30-Minuten-Takt oder auch ausgedünnt auf einen 120-Minuten-Takt. Da sich in der realen Welt nicht alle Wegebeziehungen auf Verbindungen zum Ober-/Mittelzentrum oder innerhalb einer Gemeinde beschränken, ist es wichtig, kurze Umsteigeverbindungen zu schaffen, um Reisezeiten gegenüber dem Pkw attraktiv zu halten. Gerade Tangentialverbindungen, die mit dem Pkw oft nur wenige Minuten dauern (z.B. Pohlheim Watenborn-Steinberg nach Fernwald-Steinbach) sind mit dem ÖPNV aufgrund der notwendigen Fahrt über Gießen ohnehin unattraktiv und sind es noch mehr, wenn zu der Fahrtzeit von rund 30 Minuten auch noch z.B. 30 Minuten Wartezeit hinzukommt.	wird nicht unterstützt	Grundsätzlich ist ein ITF zu begrüßen. Bei der Heterogenität des Untersuchungsraums ist die Aussage viel zu allgemein. Hier müssen gezielte Einzelfallbetrachtungen erfolgen.	
Technik	Busbeschleunigung. Überprüft werden sollte, ob durch eine Busbeschleunigung an Lichtsignalanlagen, separate Busspuren oder optimierte Linienwege bessere Anschlüsse (z.B. im Rahmen des ITF) und/oder eine besserer Fahrzeugumlauf erzielt werden kann. Hier ist insbesondere zu prüfen, ob Busspuren und –Lichtsignalanlagen des Stadtbusverkehrs Gießen mitgenutzt werden können.	keine Bewertung		Weiterleitung an Stadt Gießen
Technik	Echtzeit. Alle Busse müssen Echtzeitdaten in die RMV-Datendrehscheibe übergeben.	keine Bewertung	Erfolgt bereits.	erledigt
Technik	Anschlusssicherung. Mit und ohne ITF: Definierte Anschlüsse sollten – in vorgegebenem Rahmen – gesichert werden, d.h. der Bus wartet auf den zubringenden Zug oder Bus. Die bereits heute kostengünstig zur Verfügung stehende Technik sollte genutzt und alle Fahrer mit Smartphones/Tablets zum Abruf der Echtzeitauskunft ausgestattet werden.	wird bedingt unterstützt	Eine Anschlusssicherung erfolgt bereits.	
Verkehrsangebot Schüler	Fahrtrichtung Allendorf > Rabenau. Die Schülerbeförderung ab Allendorf Gesamtschule sollte nach Ende der 8. Schulstunde (15Uhr) optimiert werden, indem die 15:35Uhr-Fahrt (ab Allendorf Gesamtschule) der Linie 371 ersetzt wird durch eine Fahrt der Linie GI-55 mit Abfahrt um 15:10Uhr (ab Allendorf Gesamtschule). Hierdurch würde einerseits die lange Wartezeit der Schüler*innen nach Ende der 8. Schulstunde erheblich verkürzt und die Fahrtzeit der 15:35Uhr-Fahrt (ab Allendorf Gesamtschule) der Linie 371 um 5 Minuten verkürzt.	Prüfung		Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Fahrtrichtung Grünberg > Gießen. An Schultagen sollten in den morgendlichen Stoßzeiten zwischen 6:00Uhr und 7:00Uhr (ab Rüdtingshausen-Sportplatz) ausschließlich Gelenkbusse eingesetzt werden, sofern keine weiteren Entlastungsfahrten eingeplant werden, um die ab Staufenberg einsetzende Überfüllung der Busse zu vermeiden. Zudem sollte eine der beiden 6:20Uhr-Verbindungen (Rüdtingshausen Sportplatz) auch über die Haltestelle CBES in Lollar geführt werden, um eine Verbesserung der Schüler*innenbeförderung zu erreichen. An Schultagen sollten in den Stoßzeiten zwischen 13:00Uhr bis 13:20Uhr (ab Theo-Koch-Schule) Langbusse statt Solobussen eingesetzt werden. Es sollte werktags eine Anbindung von Nordeck und Winnen nach 15Uhr bis in die Abendstunden erfolgen. An Schultagen sollten für die Schüler*innen der Theo-Koch-Schule nach der 6. Schulstunde eine Anbindung von Rüdtingshausen, Allertshausen, Climbach, Nordeck und Winnen eingerichtet werden. Die „Bergdörfer“ sind derzeit am Nachmittag vollständig von der Schülerbeförderung abgeschnitten! An Samstagen sollte ein zusätzliches Angebot zwischen den Verbindungen 5:44Uhr und 10:35Uhr (Nordeck Am Seeköppel) geschaffen werden. Fahrtrichtung Gießen > Grünberg. An Schultagen sollten in den morgendlichen Stoßzeiten zwischen 6:00Uhr und 7:00Uhr ausschließlich Gelenkbusse eingesetzt werden. An Schultagen sollten in den Stoßzeiten zwischen 12:50Uhr bis 13:15Uhr (ab Gießen Bahnhof) Langbusse statt Solobussen eingesetzt werden. Zwar ist mit einer Entlastung im Stadtgebiet Gießen durch die neue Stadtbuslinie 15 zu rechnen. Hierdurch dürften in Zukunft Überfüllungen ab der Haltestelle Sudentenlandstraße in dem jetzigen Maße (Fahrgäste werden zeitweise sogar stehen gelassen) nicht mehr auftreten, sofern eine entsprechende aufeinander Abstimmung der verschiedenen Buslinien erfolgt. Jedoch gilt dies nicht für die Überfüllungen, die durch die Schülerbeförderung der CBES ab der Haltestelle Daubringen-Waldstraße auftreten. Der Einsatz von Langbussen dürfte jedoch ausreichen, um diesen Überfüllungen Abhilfe zu leisten. Um den Schüler*innentransport zur Theo-Koch-Schule auch zur dritten Schulstunde zu gewährleisten, wäre eine zusätzliche Fahrt mit Ankunft vor 9:40Uhr (Haltestelle Theo-Koch-Schule) wünschenswert. Um den Schüler*innentransport von Gießen zurück nach Nordeck/Winnen, Climbach und Allertshausen auch nach der 8. Schulstunde zu ermöglichen, sollte der derzeit um 15:15Uhr (ab Bahnhof) verkehrende Bus diese Ortschaften anschließen, so wie es derzeit bei der Verbindung um 13:15(ab Behördenzentrum) der Fall ist. Werktags sollte eine zusätzliche Fahrt in den späten Abendstunden stattfinden. An Samstagen sollte die um 13:01Uhr in Nordeck Gießener Straße ankommende Verbindung eine Stunde vorverlegt werden. Die Verbindung welche um 17:01Uhr an selbiger Haltestelle ankommt sollte eine Stunde nach hinten verlegt werden. Ergänzend soll um 15:01Uhr (an selbiger Haltestelle ankommend) eine weitere Verbindung geschaffen werden.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot Schüler	Fahrtrichtung Lollar > Salzböden. Der Bus ab der Clemens-Brentano-Europaschule um 13:32Uhr ist oftmals überfüllt. Durch den Einsatz eines Langbusses, statt wie bislang eines Solobusses, müsste dieser Zustand jedoch behoben werden können. Zudem könnte man die lange Wartezeit der Schüler*innen verkürzen, indem man die Abfahrt dieser Verbindung 20-25 Minuten vorverlegt, sodass eine zeitnahe Abfahrt nach Ende der 6. Schulstunde um 13Uhr gewährleistet wird. Fahrtrichtung Salzböden > Lollar. Die morgendlichen Busverbindungen vor Beginn der ersten Schulstunde um 7:55Uhr sind des Öfteren überlastet. Auch hier sollte der Einsatz eines Langbusses ausreichen, um das Problem zu beheben.	Prüfung	Die Situation wird geprüft. Sollten die Kapazitäten nicht ausreichen, wird zeitnah für entsprechende Beförderungsmöglichkeiten gesorgt.	
Verkehrsangebot	Pendlerbus: zw. Ostheim und Butzbach gibt es eine Busverbindung im 1/2-stündigen Takt. Der OBR empfiehlt zu prüfen, ob eine Erweiterung der Busverbindung um Hoch-Weisel, Münster und Fauerbach möglich sei, so wäre eine Anbindung an den Bahnhofpunkt in Ostheim gewährleistet und die Attraktivität des ÖPNV würde durch diese regelmäßige Busverbindung wesentlich erhöht werden.	Prüfung	Sollte die Prüfung ergeben, dass eine solche Erweiterung betrieblich möglich ist, wäre dies nur unter maßgeblicher Mitfinanzierung durch die Stadt Butzbach umzusetzen.	
Verkehrsangebot	Die Raum- und Verkehrsplanung darf sich nicht mehr nur auf das westliche Kreisgebiet entlang der A5 konzentrieren, auch um eine Entzerrung von Verkehrsströmen zu erreichen.	keine Bewertung	Thema der Regionalplanung. Bereits jetzt wird der gesamte Wetteraukreis in die planerische Betrachtung und ÖPNV-Ausgestaltung einbezogen.	
Verkehrsangebot	seitens der Gemeinde Wöllstadt gibt es keine gravierenden Probleme im Fahrplan. Eventuell können an Sonn- und Feiertagen die Verbindungen zwischen Oberund Nieder-Wöllstadt optimiert werden.	Prüfung		
Haltestellen	Barrierefreiheit herstellen In beiden Bahnhöfen Nidderau und Stockheim, die wichtige Umsteigefunktionen erfüllen sollten, ist auffällig, dass dort keinerlei Ausrüstung für eine barrierefreie Nutzung besteht, kein Aufzug, keine Rampen. Die Schaffung von guten Umsteigefunktionen im Fahrplan sollte daher mit der zeitgleichen Herstellung der Barrierefreiheit (für Rollstuhlfahrer, Nutzer von Kinderwagen, Kofferrollis, Elektrofahrräder...) verbunden werden. Dass dabei auch die Optik der gruseligen Fußgängerunterführung in Stockheim mit tropfenden nassen Wänden beendet wird, wäre ein weiterer Vorteil.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Nach der Freigabe der Ortsumgehung und nachfolgender Umwidmung der früheren B3/B45, wurden die meisten Bushaltestellen im Rahmen der Rückbauabschnitte neu hergestellt oder schon in Planung. Zwei Bushaltestellen in der Ilbenstädter Straße in Nieder-Wöllstadt sind bereits barrierefrei errichtet worden. Aktuell laufen derzeit die Sanierungsmaßnahmen in der Hanauer Straße in Ober-Wöllstadt, wo weitere 4 Haltestellen neu gebaut werden (bis 2019). Mit der anschließenden Sanierung der Gießener Straße in Ober-Wöllstadt sind zwei weitere Haltestellen geplant (bis 2021). Außerdem werden zwei weitere Haltestellen zwischen dem neuen Nahversorger und dem Senioren- und Pflegeheim in Nieder-Wöllstadt errichtet, die selbstverständlich barrierefrei geplant sind.	keine Bewertung	Wurde bereits umgesetzt.	erledigt
Haltestellen	Bushaltestellen im Ortsteil Waldsiedlung Unser Ortsteil Waldsiedlung verfügt über ein großes Gewerbegebiet mit zahlreichen Arbeitsplätzen. Bislang gibt es nur 2 Bushaltestellen im westlichen Bereich. Wir wünschen uns die Einrichtung weiterer Haltestellen. Dazu müsste der Bus durch den östlichen Bereich der Waldsiedlung fahren.	Prüfung	Der Vorschlag befindet sich aktuell in Prüfung.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Neues Baugebiet und ÖPNV Unser neues Baugebiet in Oberau (Oberau Süd Teil 3) soll an die Buslinie angeschlossen werden.	Prüfung	Der Vorschlag befindet sich aktuell in Prüfung.	
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen Wir planen den barrierefreien Ausbau sämtlicher Bushaltestellen in unserer Gemeinde in den kommenden Jahren.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Haltestellen	Haltestellen Der extrem heiße Sommer 2018 hat gezeigt, dass ein Sonnenschutz an den Haltestellen zwingend erforderlich ist. Bestehende Haltestellen sind entsprechend umzubauen. Gegebenenfalls könnten diese Haltestellen auf dem Dach mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden.	keine Bewertung	Auf die Haltestelleninfrastruktur hat die VGO bis auf das Haltestellenschild und vereinzelt die Abfallbehälter keinen Zugriff. Die Zuständigkeit liegt hier in der Regel beim Straßenbausträger.	Weiterleitung an Gemeinde Altstadt
Haltestellen	Fahrpläne Die Fahrpläne müssen auch bei Dunkelheit lesbar sein. Dazu bedarf es neben einer guten Beleuchtung auch eine ausreichend große Schrift der Fahrpläne.	wird bedingt unterstützt	Beleuchtung an Haltestellen ist Angelegenheit des Straßenbausträgers. Die Schriftgröße auf Fahrplänen muss in Abhängigkeit mit dem Informationsgehalt gesehen werden. Größere Schriftart = Weniger Information	
Tarif	Tarifgestaltung Wir regen an, das derzeit im Probebetrieb befindliche Tarifsystem RMV smart (mit der Option 50) weiter auszudehnen und allen Interessierten zugänglich zu machen.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Busverbindungen aus dem Main-Kinzig-Kreis nach Büdingen Wie wir aus Telefongesprächen von betroffenen Bürgern aus Nachbarkommunen im MKK erfahren haben, sind die kreisüberschreitenden Busverbindungen relativ rar. Beispielsweise wünschen sich Bürger aus Hammersbach einen besseren Anschluss nach Büdingen.	Prüfung		Weiterleitung an kvgMKK
Haltestellen	Die Barrierefreiheit ist auch ein sehr wichtiges Thema beim Frankfurter Westbahnhof, bei dem seit Jahren gefordert wird, dass die Gleise des Fernverkehrs, so auch der Niddertalbahn (Gleise 4 und 5) barrierefrei an die anderen Gleise verbunden werden. Es gibt nun Presseberichte, dass dies in einigen Jahren erfolgen soll. Gleichwohl wird hier zur Sicherheit und Erinnerung diese Forderung erneut erhoben, damit dieser seit Jahrzehnten erhoffte Umbau nun baldigst vorgenommen wird.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Bei der Anlage von Haltestellen - insbesondere beim barrierefreien Ausbau - muss das notwendige Lichtraumprofil von Bussen beachtet werden, um ein spaltfreies Anfahren der Haltestelle zu ermöglichen. Dies betrifft alle Elemente der Haltestellenmöblierung, etwa Wartehallen und Schilder	wird unterstützt		
Finanzierung	Finanzierung ÖPNV. Wir bekräftigen unseren Wunsch, dass wir die Art und Weise der Finanzierung des ÖPNV gerne abgeändert hätten. Unserer Ansicht nach sollten alle Kommunen, nicht nur die unmittelbaren Anliegerkommunen, an den Kosten des ÖPNV, hier insbesondere der Bahnangebote, beteiligt werden.	wird nicht unterstützt	Die kommunale Mitfinanzierung ist projektabhängig. Die Handhabung erfolgt kreispezifisch individuell.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Haltestelle Jahnstraße. Die vorh. Brücke über den Dießenbach ist sanierungsbedürftig und zukünftig nicht mehr befahrbar. In diesem Zuge soll die bestehende Haltestelle „Grundschule“ an die Jahnstraße im Bereich der alten Feuerwehr verlegt werden. Die geplante Haltestelle wird als Haltestellenbuch vorgesehen, sodass der Begegnungsfall Pkw/Pkw neben dem wartenden Bus noch gewährleistet werden kann. Auf Grund der Anfahrt des Busses wird eine Haltestelle mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen. Im Bereich in dem der Bus den Wartebereich für eine spaltfreie Anfahrt an das Sonderbord überschwenken muss, beträgt die Auftrittshöhe des Bordes 16 cm. Im Bereich der ersten und zweiten Tür des haltenden Busses wird diese auf 21 cm erhöht. Eine Ersatzhaltestelle während der Bauzeit wäre entweder im Bereich der Jahnstraße oder auf dem Festplatz denkbar. Um dadurch bedingt längere Fußwege für das Aufsichtspersonal der Grundschüler zu vermeiden, ist der Bau der Haltestelle in die Sommerferien zu verlegen. Bei der weiteren Planung des Platzes vor der alten Feuerwehr sollte im Hinblick auf die Schulwegesicherung darauf geachtet werden, dass die Schüler zwischen Haltestelle und Grundschule nicht die Fahrbahn queren müssen.	wird unterstützt	Das Kassler Sonderbord plus ist nicht zu verwenden. Die Wartehallen sind bei allen Haltestellen zu erneuern bzw. neu vorzusehen. Diese sollten sich an den 13 bereits ausgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet orientieren. Keine Erneuerung der vorh. Ausstattung; die Hülse für das Haltestellenschild wird von der VGO selbst gesetzt.	
Haltestellen	Haltestelle Bahnhof. Die vorh. Haltestelle wird im Bestand ausgebaut. Auf Grund der Anfahrt des Busses wird eine Haltestelle mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen. Im Bereich in dem der Bus den Wartebereich für eine spaltfreie Anfahrt an das Sonderbord überschwenken muss, beträgt die Auftrittshöhe des Bordes 16 cm. Im Bereich der ersten und zweiten Tür des haltenden Busses wird diese auf 21 cm erhöht.	wird unterstützt	Kein Knick in Höhenplanung (aufsetzen des Busses), Ersatzhaltestelle während des Baus vor bestehende Haltestelle. Das Kassler Sonderbord plus ist nicht zu verwenden. Die Wartehallen sind bei allen Haltestellen zu erneuern bzw. neu vorzusehen. Diese sollten sich an den 13 bereits ausgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet orientieren. Keine Erneuerung der vorh. Ausstattung; die Hülse für das Haltestellenschild wird von der VGO selbst gesetzt.	
Haltestellen	Haltestelle Rottweg. Die vorh. Haltestelle wird im Bestand ausgebaut. Auf Grund der Anfahrt des Busses wird eine Haltestelle mit differenzierter Bordhöhe vorgesehen. Im Bereich in dem der Bus den Wartebereich für eine spaltfreie Anfahrt an das Sonderbord überschwenken muss, beträgt die Auftrittshöhe des Bordes 16 cm. Im Bereich der ersten und zweiten Tür des haltenden Busses wird diese auf 21 cm erhöht.	wird unterstützt	Das Kassler Sonderbord plus ist nicht zu verwenden. Die Wartehallen sind bei allen Haltestellen zu erneuern bzw. neu vorzusehen. Diese sollten sich an den 13 bereits ausgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet orientieren. Keine Erneuerung der vorh. Ausstattung; die Hülse für das Haltestellenschild wird von der VGO selbst gesetzt.	
Haltestellen	Haltestelle Am Fliederbusch. Die vorh. Haltestelle wird als Haltestellenkap vorgesehen. Auf Grund der örtlichen Bedingungen (private Zufahrt, Einmündung Am Fliederbusch) kann der Sonderbordstein nur auf einer Länge von 9 m vorgesehen werden, sodass die erste und zweite Tür des haltenden Busses mittels eines 21 cm Sonderbordsteins barrierefrei zugänglich sind.	wird unterstützt	Das Kassler Sonderbord plus ist nicht zu verwenden. Die Wartehallen sind bei allen Haltestellen zu erneuern bzw. neu vorzusehen. Diese sollten sich an den 13 bereits ausgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet orientieren. Keine Erneuerung der vorh. Ausstattung; die Hülse für das Haltestellenschild wird von der VGO selbst gesetzt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Haltestellen	Haltestelle an der Butzbacher Straße in Niederkleen. Gegenüber Hsnr. 35 Butzbacher Straße wird eine neue Haltestelle mit Halt am Fahrbahnrand vorgesehen. Der Sonderbordstein kann auf Grund der geradlinigen Anfahrt des Busses auf 18 m Länge mit einer Auftrittshöhe von 21 cm vorgesehen werden.	wird unterstützt	Der Name der Haltestelle sollte zur besseren Orientierung den Namen der nächstgelegenen Querstraße beinhalten „Blauäckerweg“. - Das Büro Zick-Hessler erkundigt sich intern zum Hintergrund der Planung o Um neue Baugebiete auch an das ÖPNV-Netz anzuschließen wurde von Seiten der Gemeinde Langgöns der neue Haltepunkt an der Butzbacher Straße beschlossen (Nachtrag). Das Kassler Sonderbord plus ist nicht zu verwenden. Die Wartehallen sind bei allen Haltestellen zu erneuern bzw. neu vorzusehen. Diese sollten sich an den 13 bereits ausgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet orientieren. Keine Erneuerung der vorh. Ausstattung; die Hülse für das Haltestellenschild wird von der VGO selbst gesetzt.	
Infrastruktur	Berücksichtigung der Elektrifizierungsoffensive des Bundes. Seitens des Bundes sollen nicht unerhebliche Mittel in die Elektrifizierung des Bahnnetzes gesteckt werden. In einer extra Stellungnahme gegenüber den verantwortlichen Stellen haben wir uns dafür eingesetzt, mit Auswirkungen in den Bereich des Landkreises Gießen die Lahntalbahn zwischen Wetzlar und Niederlahnstein elektrifiziert wird. Dies bedeutet die Möglichkeit einer Kapazitätsausweitung, welche auch im Lokalen Nahverkehrsplan erwähnt werden sollte.	wird unterstützt	Lahnthalbahn liegt außerhalb des ZOV-Verbandsgebietes	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Wir haben auch an den 1. Anhörungen von ZOV-Verkehr, u.a. am 21.06.2018 in Friedberg teilgenommen. Hierbei stellen wir erfreut fest, dass der Wille vorhanden ist, nun in die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans auch eine Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region zu verankern. Die Weltwirtschaftskrise hat sich in gewisser Weise auch in die Nahverkehrsentwicklung der frühen 2000er Jahre, insbesondere ab 2008 niedergeschlagen und wirkte sich auch noch in der letzten Fortschreibung von ZOV-Verkehr im Jahr 2013/2014 aus. Wir brauchen eine Verkehrswende in Deutschland, müssen nun die Weichen für die Jahre 2050-2100 stellen. Der Wetteraukreis hat bekanntermaßen eine massive strukturelle Schieflage, welche einerseits durch die Ausdünnung des ÖPNV im östlichen Kreisgebiet/Altkreis Büdingen und der Lage am Rande des Vogelsbergs bestärkt und andererseits sich durch fehlende Kapazitäten mit spürbar stark ausgelasteten Nahverkehr im urbanen Verdichtungsraum im südlichen Kreisgebiet in der Nachbarschaft Frankfurts auszeichnet. Diese Schieflage muss flächendeckend durch ein zu erweiterndes und dann auch gutes Netz von Bussen und Bahnen abgefangen werden. Der Hessische Ministerpräsident Volker Bouffier hat im Rahmen diverser Verlautbarungen im Jahr 2018 mehrfach die Stärkung des ländlichen Raums hervorgehoben. Wenn die Rahmenbedingungen stimmen, die Situation im Wohnungsmarkt in der Großstadt, den Universitätsstädten und den umgebenden urbanen Räumen so angespannt bleibt, wird sich eine gewisse Tendenz in ländliche Räume einstellen, sofern die verkehrliche Anbindung stimmt. Die ÖPNV-Anbindung ist heute ein wesentliches Indiz dafür, wonach sich Neubürger in Orten niederlassen, wenn sie z.B. aufgrund beruflicher Veränderungen umziehen. Zudem sei an die Passagen im Grundgesetz erinnert, nach denen überall in Deutschland gleiche Lebensverhältnisse geschaffen werden müssen. Bei der ÖPNV-Entwicklung der letzten 30 Jahre im ländlichen Raum hat es da einen erheblichen Verstoß gegen diese Rechtsbestimmung gegeben. Der Nahverkehrsplan für den Wetteraukreis muss hier diverse Neuausrichtungen erfahren.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	
Verkehrsangebot	Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete. Die Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete wird heute weitgehend durch in die Städte einbrechende Buslinien bedient. Es bestehen zwar Haltestellen, sie sind jedoch vielfach am Rand und erfordern durchaus auch noch Fußwege von 1-2 km. Hier muss eine Feinerschließung angestrebt werden, die die Lage von Haltestellen im räumlichen Abstand von 200-300 m maximal beinhaltet. Die Arbeitgeber sind gefordert, ihre Schichtpläne bekannt zu geben, damit sie in die Fahrplangestaltung einfließen können. In fast allen Städten und Gemeinden sehen wir hier noch Lücken und wenn es um die Einrichtung von ein bis zwei Haltestellen geht. Gerade in der verarbeitenden und der mittelständischen Industrie gibt es viele Ausbildungsplätze und auch Stellen mit geringfügiger Bezahlung. Viele von denen können sich keinen eigenen PKW mehr leisten. Das wird in Zukunft nicht einfacher.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	AST-Verkehr in klassischer Form wird abgelehnt. Unter dem heutigen Verkehrsmix ist die Vorrangstellung des Autos im ländlichen Raum sehr stark. Eine Umkehr bzw. eine Verkehrswende, so dass sie auch im ländlichen Raum greift, diese erreicht man jedoch nicht mit dem klassischen Anruf-Sammel-Taxi (AST). Die Bereitstellung des selbigen hat sich in der Praxis als schwerfällig erwiesen. Die Barriere erst anrufen zu müssen, diese ist viel zu stark. Der Fahrgast, der die zweite Bestellung aufgibt, schaut wenn das erste Taxi voll ist, in die Röhre, selbst wenn er Tage vorher anruft.	wird nicht unterstützt	Flexible Verkehre dienen der Aufrechterhaltung eines Verkehrsangebots auch bei vergleichsweise schwacher Nachfrage.	
Verkehrsangebot	Bedienzeiten - Anfangs- und Endzeiten sowie Taktzeiten Dass im Vogelsbergkreis selbst auf vielen Buslinien nur Linienbusverkehr von Montag bis Freitag angeboten wird, dieses ist aus Sicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN völlig inakzeptabel. Es wird daher gefordert, für den Wetteraukreis eine von den anderen beiden Landkreisen der ZOV/VGO unabhängige abgestufte Bedienzeitregelung festzulegen und nach folgenden Kriterien zu gliedern a) Bedienung in Bad Vilbel, Karben, Friedberg, Rosbach, Niddatal und Bad Nauheim urbaner Raum direkt an der Mainmetropole Montag-Freitag: 4:30-6 Uhr alle 30 Minuten, 6-9 Uhr alle 15 Minuten, 9-12 Uhr alle 30 Minuten, 12-14 Uhr alle 15 Minuten, 14-16 Uhr alle 30 Minuten, 16-19 Uhr alle 15 Minuten, 19-21 Uhr alle 30 Minuten, 20-1 Uhr alle 60 Minuten Samstag: 6-21 Uhr alle 30 Minuten, 21-0 Uhr alle 60 Minuten Sonntag/Feiertag: 6-10 Uhr alle 60 Minuten, 10-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-0 Uhr alle 60 Minuten	wird nicht unterstützt	Das Anforderungsprofil nimmt auf die unterschiedliche Raumstruktur durch die Einteilung in Verkehrsgebiete bereits ausreichend Rücksicht. <b>Politische Entscheidung</b>	
Verkehrsangebot	Über das Thema „Nachtverkehr“ bzw. „Nachtbuslinien“ handelt ein extra Kapitel b) Bedienung nördliche Wetterau, mittleres Kreisgebiet und größere Orte (Kernorte und größere Stadtteile) im östlichen Kreisgebiet d.h. Bad Nauheim, Butzbach, Rockenberg, Münzenberg, Wölfersheim, Echzell, Reichelsheim, Nidda, Ortenberg, Hirzenhain, Gedern, Büdingen, Florstadt, Altenstadt Montag-Freitag: 4:30-6 Uhr alle 30 Minuten, 6-9 Uhr alle 15 Minuten, 9-15 Uhr alle 30 Minuten (mit Verstärkungen im Schülerverkehr), 15-19 Uhr alle 15 Minuten, 19-21 Uhr alle 30 Minuten, 20-1 Uhr alle 60 Minuten Samstag: 6-19 Uhr alle 30 Minuten, 19-0 Uhr alle 60 Minuten Sonntag/Feiertag: 6-0 Uhr alle 60 Minuten	Prüfung	Abwägung der Umsetzung von Nachtbuslinien auf ausgewählten Relationen, Aufbau eines Liniennetzes für das gesamte ZOV-Gebiet wird nicht unterstützt.	
Verkehrsangebot	c) Bedienung der kleinen Ortsteile/Stadtteile im östlichen Kreisgebiet sowie der Gemeinde Kefenrod Montag-Freitag: 5-8 Uhr alle 60 Minuten, 8-12 Uhr alle 120 Minuten, 12-20 Uhr alle 60 Minuten, 20-0 Uhr alle 120 Minuten Samstag: 6-16 Uhr alle 60 Minuten, 16-0 Uhr alle 120 Minuten Sonntag/Feiertag: 8-20 Uhr alle 120 Minuten	wird nicht unterstützt	Das Anforderungsprofil nimmt auf die unterschiedliche Raumstruktur durch die Einteilung in Verkehrsgebiete bereits ausreichend Rücksicht. <b>Politische Entscheidung</b>	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Deutliche Reduzierung von Holpertakten. In den Fahrplantabellen sind über die Schülerbeförderung hinaus einige Anteile an sog. Holpertakten festzustellen. Dies ergibt sich auch aus Linienführungen mit drei und mehr Endstationen, wie dies unter Punkt A-6 beschrieben ist. Wir fordern hier die Weiterentwicklung des Taktverkehrs, denn nur durch ein übersichtliches Fahrplansystem wird man die Menschen dazu gewinnen können, auf die Fahrt mit dem PKW zu verzichten.	wird nicht unterstützt	Grundsätzlich wird ein vertaktetes Fahrplanangebot als anstrebenswert betrachtet. Im ländlichen Raum ist bedingt durch die zahlreichen Bedienzänge ein reiner Taktfahrplan nur durch einen erheblichen Personal- und Fahrzeugeinsatz zu gewährleisten. Für einen solchen Aufwand fehlen die notwendigen Fahrgastpotentiale.	
Haltestellen	Bislang gibt es keinerlei fundierte Aussagen über die Einrichtung der stationären Dynamischen Fahrgastinformation. Langfristiges Ziel sollte die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern an „allen“ Haltestellen in den größeren Kommunen sowie den zentralen Haltestellen in den ländlichen Gemeinden sein. Die Entwicklung von Innen nach Außen ist schrittweise umzusetzen und bei allen neu bzw. barrierefrei auszubauenden Haltestellen ist die stationäre dynamische Fahrgastinformation ohne Ausnahme einzurichten.	wird bedingt unterstützt	Eine Ausstattung von DFI ist an wichtigen Verknüpfungspunkten sinnvoll. Zusammenwirken mehrerer Beteiligter erforderlich. Im NVP für den Bereich des ZOV - Fortschreibung 2014, Kapitel 6.6.1 Dynamische Fahrgastinformation, Seite 158 wird dieses Thema behandelt.	
Haltestellen	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen muss bei Kommunen eingefordert werden. Im Wetteraukreis sind zwar schon einige Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut, jedoch muss noch einiges passieren, um von einer wirklichen Barrierefreiheit zu sprechen, insbesondere dass im Zuge eines gesamten Linienwegs eine lückenlose Barrierefreiheit, zumindest für Haltestellen innerhalb der bebauten Ortslagen und bei Knotenpunkten besteht. Daher bedarf es eines extra Kapitels im neuen Lokalen Nahverkehrsplan, um die Gremien der Städte und Gemeinden darauf aufmerksam zu machen, dass sie ihrer Pflichtaufgabe noch (final) nachkommen müssen. Wichtig ist auch der Aspekt, dass inzwischen erweiterte Kriterien an die barrierefreien Haltestellen bestehen, die ausgebauten Haltestellen mit sog. Kasseler Bord aus den ersten Jahren somit nicht mehr als barrierefrei und förderfähig gelten.	wird nicht unterstützt	Der Nahverkehrsplan beinhaltet die Definition von gesetzlichen Vorgaben zum barrierefreien Ausbau. Eine Überwachung des Ausbaufortschritts liegt nicht in der Zuständigkeit des ZOV.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Infrastruktur	Berücksichtigung der Elektrifizierungsoffensive des Bundes. Seitens des Bundes sollen nicht unerhebliche Mittel in die Elektrifizierung des Bahnnetzes gesteckt werden. In einer extra Stellungnahme gegenüber den verantwortlichen Stellen haben wir uns dafür eingesetzt, dass im Bereich des Wetteraukreises die Bahnstrecken a) Niddertalbahn Bad Vilbel-Nidderau-Glauburg/Stockheim b) Bahnstrecke Friedberg-Friedrichsdorf elektrifiziert werden. Dies bedeutet die Möglichkeit einer Kapazitätsausweitung, welche auch im Lokalen Nahverkehrsplan erwähnt werden sollte.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Infrastruktur	Im Sommer 2016 kündigte der Geschäftsführer des RMV, Andre Kawai, an, dass die Niddertalbahn ab 2028 elektrifiziert sein soll. Die Elektrifizierung ist ein wichtiger Schritt, um die Strecke leistungsfähiger zu machen. Wichtig ist, dass möglichst schnell mit den Planungen für einen Ausbau der Strecke begonnen wird und dass neben der zugesicherten Elektrifizierung auch ein Ausbau auf zwei Gleise vorangetrieben werden muss, wo dies möglich ist, um die Kapazität merklich zu erhöhen. Aktuell ist die Niddertalbahn an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Durch den eingleisigen Betrieb ist die Bahn am Limit. Derzeit untersucht der RMV in einer Machbarkeitsstudie die Zukunftsperspektiven für die Niddertalbahn. Diese muss schnellstmöglich zu Ende gebracht und in die Planungen für den Ausbau eingestiegen werden.	wird unterstützt	aus: Stellungnahme zum RegNVP des RMV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verstärkung des östlichen Teils der Horloffalbahn als Ersatz für die Linie 362. Es bestehen bis heute noch direkte Einzelfahrten zwischen Friedberg und Schotten. Sie sind jedoch nicht erwähnenswert und wir halten daher eine Ausweitung des östlichen Teils der Horloffalbahn Friedberg-Nidda für die bessere Alternative. In Nidda ist die Umsteigebeziehung Bahn/Bus schon relativ gut, der noch bestehende Optimierungsbedarf sollte ausgereizt werden. Die Linie 362 ist zwischen Schotten und Friedberg viel zu lange unterwegs. Die Linie 362 sollte mit ihrer Gesamtleistung auf den Abschnitt Nidda-Schotten zurückgezogen werden. Alle Leistungen in der mittleren Wetterau sollten auf andere Buslinien ausgelagert werden, sofern sie nicht durch die Bahn erbracht werden können.	Prüfung	Es wird geprüft, ob die verbliebenen Ergänzungsverkehr in Tagesrandlagen (ohne Schülerverkehr) umstellungswürdig sind.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Berücksichtigung der Reaktivierung der Horloffalbahn (westlicher Teil) mit erweitertem Betriebskonzept a) allgemeiner Hinweis. Die Reaktivierung der Horloffalbahn Wölfersheim-Hungen wird kommen, da gehen wir fest von aus. Wir sehen jedoch über die aktuelle Diskussion hinaus mehrere Aspekte, welche Erwähnung finden müssen. In jedem Fall muss die Reaktivierung des Teilabschnitts der Horloffalbahn im Text des Lokalen Nahverkehrsplans für die Landkreise Gießen und Wetterau ihren Niederschlag finden. b) Bildung der durchgängigen Relation Friedberg-Hungen-Gießen Es gibt durchaus starke Bindungen aus dem Raum Wölfersheim/Echzell nach Gießen. Daher sollten die Züge der Horloffalbahn nicht in Hungen enden, sondern vielmehr auch als Verstärkung des Abschnitts der Lahn-Kinzig-Bahn über Lich bis nach Gießen durchgebunden werden.	wird bedingt unterstützt	a) wird berücksichtigt b) sollte umlauftechnisch geprüft werden, ohne Benachteiligung der Relation Nidda - Gießen	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	c) Nicht vorab Wiedereröffnung des Halts Obbornhofen/Bellersheim ausschließen und Haltepunkt/Bedarfshalt Wölfersheim-Geisenheim prüfen. Es gibt bereits Hinweise, dass der aufgrund der Trassenverlegung 1968 im Außenbereich liegende Haltepunkt Obbornhofen/Bellersheim nicht wieder aufgebaut werden soll. Im Rahmen von Bus/Bahn-Konzepten kann auch ein Haltepunkt im Außenbereich attraktiv werden. Das kann auch für einen Bedarfshalt im Wölfersheimer Ortsteil Geisenheim gelten.	wird nicht unterstützt	Eine weitere Erschließung neuer Haltepunkte ist nicht vorgesehen und würde Planungs- und Genehmigungsverfahren mit sich bringen, die zu einer nicht kalkulierbaren, zeitlichen Verzögerungen führen. zusätzliche Halte ohne großes Fahrgastaufkommen sind nicht zu berücksichtigen (Fahrzeitverlust).	Weiterleitung an RMV
Infrastruktur	Vorschlag für den Ausbau der Niddertalbahn (Verbindung 34 Frankfurt am Main- Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim) durch 15-Minuten-Takt durch Schaffung von weiteren Kreuzungspunkten. Um die Attraktivität der Verbindung zu steigern, um die Verbindung v.a. von und Nach Frankfurt schneller zu gestalten, und um – im Vergleich mit dem motorisierten Verkehr – eine deutlich höhere Transportkapazität zu erreichen, wird vorgeschlagen: die Strecke so auszubauen, dass in den Hauptverkehrszeiten ein 15-minütiger Takt im Vergleich zum derzeitigen 30-minütigen Takt möglich ist. Da die Strecke eingleisig ist, mit Kreuzungspunkten in Bad Vilbel, Niederdorfelden, Nidderau, Altstadt und zwischen diesen Kreuzungen ein zeitlicher Abstand im Fahrplan von ca. 12-15 Minuten besteht, ist für einen 15-Minuten-Takt mit Gegenverkehr zur Sicherstellung der Fahrzeug-Umläufe eine Einrichtung von Kreuzungspunkten erforderlich, die einen ca. 6-8 minütigen Fahrplanabstand haben. Hierzu sind (nur!) drei zusätzliche Kreuzungspunkte einzurichten. Diese sollten und müssen gemäß diesem Konzept eingerichtet werden in Büdesheim, in Nidderau- Eichen (Vorbeifahrt ohne Ausstieg gegen Hauptfahrtrichtung) und zwischen Lindheim und Glauburg (ohne Bahnhof, nur Kreuzung). In Büdesheim besteht die Möglichkeit das früher existierende zweite Gleis neu einzurichten als Kreuzungspunkt. Man könnte hierbei den Bahnhof auch mit einem weiteren Bahnsteig ausstatten – für das Konzept reicht es aus, ein Ausweichgleis einzurichten, wobei diese Züge keine Ein- und Ausstiegsmöglichkeit hätten, was vertretbar ist, da diese im wesentlichen gegen die Hauptverkehrsrichtung fahren würden. In Eichen sollte ein Ausweichgleis neu eingerichtet werden. Günstig ist, dass es dort es ein zweites Gleis schon gab und der Unterboden und Raum hierzu noch vorhanden ist. Zwischen Lindheim und Glauburg-Glauburg müsste ein Ausweichgleis neu eingerichtet werden. Dies könnte an die dort freie Strecke seitlich angebaut werden. Man kann sich leicht anhand der Fahrpläne der Niddertalbahn in beiden Richtungen diese Maßnahme könnte – ohne einen teuren zweigleisigen Ausbau – eine deutliche Verbesserung mit einer Verdopplung der Kapazitäten in den Hauptverkehrszeiten morgens zwischen 6 und 8 Uhr (Abfahrt Stockheim) und abends zwischen 16:15 und 18:15 Uhr (Abfahrt Frankfurt) schaffen. Damit wäre auch im Vergleich zu einem zweigleisigen Ausbau (geschätzte Kosten 20-40 Mio. ) mit geschätzten max. 1 Mio. Millionen für 3 * 300 m Nebengleise ein sehr hoher verkehrstechnischer Nutzen erzielbar. (Pressemeldung 700.000 /km für einfachen Gleisbau in Niebüll) Der durch den zweigleisigen Ausbau erwartete Nutzen, dass Züge kreuzungsfrei und mit kürzerer Taktzeit fahren können, wird durch die Herstellung weiterer Kreuzungspunkte mit deutlich geringeren Investitionskosten erreicht. Zudem entsteht eine höhere Flexibilität bei in Zukunft hoffentlich weniger Verspätungen und gegenseitiger Blockierung von gegenläufigen Zügen bei einem derzeitigen 15 Minuten-Abstand von Kreuzungspunkten. Zusätzlich sollte wie schon in einem Gutachten der Stadt Nidderau im Jahr 1991(!) gefordert (DE Consult), dass die Geschwindigkeit auf bis zu 100 km/h erhöht wird und hierzu nunmehr die letzten nicht gesicherten Bahnübergänge gesichert oder geschlossen werden sollten. Diese Maßnahme hat auch hohe Bedeutung im Gesamtverkehrskonzept, da hierdurch eine deutliche Entlastung des individuellen Straßenverkehrs auf der B 521 nach Frankfurt erfolgen kann und eine Alternative zum weiterhin fraglichen Bau der Umgehungsstraße Altstadt geschaffen werden kann. In jedem Fall bietet diese Maßnahme nicht nur für Nutzer*innen aus Altstadt einen deutlichen Vorteil durch erhöhte Attraktivität des ÖPNV	wird unterstützt	Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Niddertalbahn mit dem Ziel die betrieblichen und infrastrukturellen Eckpunkte festzulegen, ist in Arbeit. Eine Erhöhung des Verkehrsangebot ist hierbei ebenso vorgesehen, wie eine zuverlässigere Abwicklung des Verkehrsangebotes.	Weiterleitung an RMV
Marketing	Qualitätssicherung / zentrale Rufnummer für Anmeldung: Von ALT-Nutzern wird berichtet, dass rechtzeitige Anrufe (wg. der Anmeldefrist 60 Minuten vorher) teilweise nicht entgegengenommen werden (Leitung besetzt oder Telefon wird nicht abgenommen). Wenn man dann endlich durchkommt, die Frist von 60 Minuten dann aber unterschritten ist, wird der Fahrtwunsch abgelehnt. Zur Qualitätssicherung und zur Vereinfachung des Verfahrens schlagen wir daher vor, für die ALT-Verkehre eine zentrale, z. B. von der VGO zu betreibende Anmeldestelle einzurichten. Dabei sollten die Anrufer auch gefragt werden, ob sie vor oder nach der gewünschten ALT-Fahrt auch mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind (Reiseketten/Anschlussverbindungen). Falls Anschlüsse zu/aus ALT-Fahrten gefährdet sind oder nicht gewährleistet werden können, können von der zentralen Anmeldestelle Maßnahmen ergriffen werden (z. B. dass das Taxi bzw. der Rufbus den Anschluss abwartet, oder indem der Reisende für eine andere Fahrt angemeldet wird, ohne dass die 60-Minuten-Frist eingehalten werden muss).	wird unterstützt	ALT-Fahrten sollen zukünftig im gesamten ZOV-Gebiet über eine App buchbar sein.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Berücksichtigung der Diskussion um die Verlängerung der Straßenbahn In Frankfurt in Richtung Bad Vilbel. Durch den fortwährenden Verkehrskollaps im Zuge der Friedberger Landstraße in Frankfurt, welcher sich zeitweise bis nach Bad Vilbel auswirkt, wird bereits intensiv über die Verlängerung der Straßenbahn nach Norden nachgedacht, zumindest bis in die Siedlung Heilsberg oder gar bis Bad Vilbel. Wir sehen diese Ideen durchaus als konstruktiv an und sie sollten daher zumindest als Option in einem Kapitel im Lokalen Nahverkehrsplan für den Wetteraukreis erwähnt werden.	Prüfung		Weiterleitung an RMV/traffiq
Verkehrsangebot	Aufbau eines Nachtbusnetzes für den südlichen Wetteraukreis. Die S 6 wird in den Nächten auf Samstage, Sonn- und Feiertage nachts durchfahren. Es gibt zwar eine Nachtlinie aus Frankfurt heraus jedoch ab den Stationen gibt es bislang keine Anschlussverbindungen. Daher sollte für den gesamten südlichen Wetteraukreis ab den SBahn-Stationen in den Kommunen Bad Vilbel, Karben, Wöllstadt und Friedberg ein richtiges Nachtbusnetz mit direkter Anschlussqualität aufgebaut werden, welches durchaus in Teilen auch als Anruf-Linien-Taxi oder Anruf-Sammel-Taxi ausgeführt werden könnte. Der Wohnwert und die Bevölkerungszahl fordern diese „Rund-um-die-Uhr-Verbindungen“.	Prüfung	Abwägung der Umsetzung von Nachtbuslinien auf ausgewählten Relationen, Aufbau eines Liniennetzes für das gesamte ZOV-Gebiet wird nicht unterstützt. Hier ist im Einzelfall zu prüfen, inwieweit unter maßgeblicher Mitfinanzierung der jeweiligen Kommunen einzelne Verkehre eingerichtet werden können. <b>Politische Entscheidung</b>	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Herstellung einer Verbindung Florstadt-Ranstadt. Die beiden Kommunen sind heute nicht mit einem nennenswerten ÖPNV verbunden, es werden lediglich einzelne Schulbusfahrten durchgeführt. Daher wird die Verlängerung des heutigen Streckenasts der Linie FB-01 über Nieder-Mockstadt hinaus bis nach Ober-Mockstadt gefordert, um insbesondere den letztgenannten Ort auch direkt mit Friedberg zu verbinden. Der Abschluss des Streckenasts kann am Bahnhof Ranstadt erfolgen.	wird nicht unterstützt	Die Relation wurde wegen zu geringer Fahrgastnachfrage im Rahmen der Neuvergabe des Linienbündels optimiert. Direktverbindungen wurden durch Umstiegsrelationen ersetzt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Aufspaltung der Linie FB-01. Die Stadt Florstadt ist eine der wenigen Kommunen im Wetteraukreis ohne Schienenanschluss und wird aktuell im Wesentlichen durch die Linie FB-01 erschlossen. Hier handelt es sich um eine sehr unübersichtliche Linie. Daher wird einerseits die Aufteilung in mehrere Linien gem. Punkt A-6 empfohlen, die Darstellung in einer Fahrplantabelle ist weiterhin möglich. Es wird folgende Aufteilung empfohlen:</p> <p>a) Friedberg-Nieder/Ober-Florstadt-Staden-Stammheim-Altenstadt                      b) Friedberg-Nieder/Ober-Florstadt-Staden-Nieder-Mockstadt-Ober-Mockstadt-Ranstadt                      c) Friedberg-Nieder/Ober-Florstadt-Staden-Leidhecken-Bingenheim-Gettenau-Echzell-Bisses                      d) In einer vierten Linie könnten Kombinationsverkehre aus allen drei Linien erfasst werden.</p>	wird nicht unterstützt	Ein Linienverkehr wird nicht dadurch übersichtlicher, wenn er in drei Teilparallelen und einer "Kombinationslinie" dargestellt wird. Der genannte Lösungsvorschlag entspricht weitgehend dem unbefriedigenden Ausgangszustand vor Optimierung des Linienbündels.	
Haltestellen	<p>Neue Haltestelle der Linien FB-01 und FB-03 im Außenbereich zwischen den Orten Reichelsheim/Wetterau, Bingenheim, Leihdecken und Blohfeld. Zwischen den Landesstraßenkreuzungen „Bingenheimer Kreuz“ und „Blohfelder Kreuz“, auf den Landesstraßen zwischen Bingenheim (Echzell), Leihdecken (Florstadt), Reichelsheim/Wetterau und Blohfeld (Reichelsheim) verkehren in dem Landesstraßenabschnitt die Lokalbuslinien FB-01 und FB-03. Es ist festzustellen, dass zahlreiche Nahverkehrsbeziehungen zwischen den beiden Buslinien bestehen und für beide Linien in diesem Bereich eine Umsteigehaltestelle zu schaffen. Es ist klar, es handelt sich um eine Haltestelle im Außenbereich. Hier muss eine Prüfung erfolgen, mit welchen technischen Einrichtungen diese neue Haltestelle auszustatten ist. PRO BAHN hat festgestellt, dass es den Bedarf des direkten Umsteigens zwischen den Linien FB-01 und FB-03 an dieser Stelle gibt. Wie an anderer Stelle auch, muss „Hessen mobil-Straßen- und Verkehrsmanagement“ davon überzeugt werden, dass es auch außerhalb geschlossener Ortschaften die Notwendigkeit zum Umsteigen zwischen Buslinien gibt.</p>	wird nicht unterstützt	Die Einrichtung von Haltestellen außerhalb von Ortslagen wird grundsätzlich wegen der unsicheren Verkehrssituation abgelehnt. Auch die Frage der Zuwegung sowie der bei Umstiegshaltestellen notwendigen Infrastruktur sprechen gegen ein solches Vorhaben.	
Verkehrsangebot	<p>Erschließung der alten Kasernenareale in Friedberg. Es gibt zwar noch kein Nutzungskonzept für das Areal aber ein Vermerk, dass hier bei einer Umwandlung der Flächen, für welche durchaus eine Wohnbebauung angedacht ist, auch eine ÖPNV-Erschließung erfolgen muss, sollte unbedingt im LNVP seinen Niederschlag finden. Aufgrund der Entfernung und der Größe muss hier über einen eigenen Linienbusweg entschieden werden.</p>	Prüfung	Der Vorschlag wird im Rahmen einer aktuellen Prüfung thematisiert.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Haltestellen	Bushaltestelle in Friedberger Straße an den Bahnhofspunkt Friedberg-Süd verlegen. In der Frankfurter Straße in Friedberg besteht die Haltestelle „Straßenmeisterei“. Zur Steigerung der Fahrgastzahlen, sollte die Haltestelle der Linien FB-05, FB-06, FB-07 und FB- 71 an den Bahnhofspunkt Friedberg-Süd verlegt werden und damit eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen den anfahrenen Buslinien und der Bahnlinie RMV 16 Friedberg-Friedrichsdorf geschaffen werden.	Prüfung	Um den Vorschlag umzusetzen müsste ggf eine bestehende Haltestelle verlegt werden. Die genannten FB-Linienbezeichnungen existieren seit über 2 Jahren nicht mehr.	Weiterleitung an Stadt Friedberg
Haltestellen	Drei neue Haltestellen in der Ockstädter Straße in Friedberg. Der Siedlungsbereich im Verlauf der Ockstädter Straße ist nur unzureichend durch Haltestellen an den ÖPNV angebunden. Es werden drei neue Haltestellen vorgeschlagen, womit auch Umsteigebeziehungen zwischen den Linien FB-05, FB-06, FB-08, FB-09, FB-10, FB-71, 362 und 363 hergestellt werden können: a) Ockstädter Straße/Ecke Johann-Peter-Schäfer-Straße b) Ockstädter Straße/Ecke Lindenstraße c) Ockstädter Straße/Ecke Kaiserstraße Es ist zu prüfen, ob die bestehende Haltestelle in der Ockstädter Straße dann aufgegeben werden kann.	Prüfung	Die genannten FB-Linienbezeichnungen existieren seit über 2 Jahren nicht mehr. Der Vorschlag wird im Rahmen einer aktuellen Prüfung thematisiert.	Weiterleitung an Stadt Friedberg
Haltestellen	Erweiterung in Nieder-Mörlen erforderlich. Die Siedlungsfläche in Nieder-Mörlen ist in den letzten Jahren deutlich erweitert worden, insbesondere nach Norden. Um die Erreichbarkeit einer Bushaltestelle in einer Entfernung von 200-300 m sicherzustellen, muss hier die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen im bestehenden Linienbusnetz erfolgen.	Prüfung	Der Mindestabstand zwischen Haltestellen im ZOV-Gebiet ist auf 400m festgelegt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Schaffung einer direkten Buslinie Bad Nauheim-Usingen. Auch hier bewahrt sich wieder die Tatsache, dass die Landkreisgrenze eine ÖPNVMauer ist. Zwischen der Gemeinde Ober-Mörlen mit ihren Stadtteilen und der Stadt Usingen und der Stadt Bad Nauheim bestehen direkte regionalplanerische Bezugspunkte, da die Bevölkerung auch statistisch nachgewiesen, hier „in Bewegung ist“. Daher fordern wir eine durchgängige Buslinie von Usingen Bahnhof bis Bad Nauheim Bahnhof über Ober-Mörlen. Dass die Linie FB-35 in Langenhain-Ziegenberg endet, dies führt wahrlich nicht zu einem gesunden Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die neue Linie kann Anteile der vorhandenen Linien übernehmen, lediglich der Abschnitt über die Landkreisgrenze wäre eine komplett neue Linienführung.	wird nicht unterstützt	Durch die FB-35 besteht bereits eine Linienbusverbindung zur Beförderung von Schülerinnen und Schülern zwischen Bad Nauheim und Usingen. Die Nachfrage ist zu gering für eine regelmäßige, durchgehende Verbindung zwischen beiden Städten.	
Verkehrsangebot	Schaffung einer direkten Buslinie Butzbach-Waldsolms (Brandoberndorf) (ggf. weiter bis Braunfels). Die Linie FB-54/FB-55 erschließt, weil es im Ringverkehr für die westlichen Butzbacher Stadtteile auf der Strecke liegt, den Ortsteil Espa der Gemeinde Langgöns (Landkreis Gießen) und den Ortsteil Weiperfelden der Gemeinde Waldsolms. Der Raum Waldsolms ist, abgesehen von der Endstation der Taunusbahn, in Sachen ÖPNV völlig unterentwickelt und wird im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV für den Lahn-Dill-Kreis eine deutliche Aussage bedürfen, dass es mit dieser Situation so nicht weitergehen kann. Wir fordern eine durchgängige Verbindung zwischen den Bahnhöfen Brandoberndorf und Butzbach über Weiperfelden, Espa und Hausen-Oes. Um Leistungen aus dem Lahn-Dill-Kreis einzubinden, könnte der Gesamtverkehr zwischen Braunfels, wo es einen zentralen Busbahnhof gibt und Waldsolms, welcher durch das Solmsbachtal führt, mit der neuen Verbindung gekoppelt werden, so dass eine Gesamtlinie Braunfels-Butzbach entsteht.	keine Bewertung	Die Planung für eine solche Verbindung muss von der zuständigen Aufgabenträgerorganisation VLDW initiiert werden.	Weiterleitung an VLDW
Verkehrsangebot	Schaffung einer Schnellbuslinie (X-Bus) Butzbach-Lich-Fernwald-Reiskirchen-Rabenau-Ebsdorfergrund-Kirchhain als „Ostumfahrung von Gießen“. Dies ist zwar ein Linienvorschlag mit dem Schwerpunkt im Landkreis Gießen, dennoch liegt ein Teil im Wetteraukreis. Worum geht es im Kern? Im Landkreis Gießen sind, mit Ausnahme im östlichsten Teil des Kreisgebiets, alle Bahnen und Busse auf die Universitätsstadt ausgerichtet. Es ist, mit Ausnahme eines geringfügigen Anteils von eigentlichem Schulbusverkehr, keine Nahverkehrsleistung vorhanden, um auch mal „quer zu fahren“. In allen Kommunen sind inzwischen größere Gewerbegebiete entstanden, welche für Menschen ohne PKW aus diversen Fahrtrichtungen überhaupt nicht erreichbar sind. Daher wird diese Tangentiallinie zur östlichen Umfahrung von Gießen vorgeschlagen. Gerade auch aufgrund der Laufweite macht es nur Sinn, diese auch als Expressbuslinie anzubieten. Im Abschnitt des Wetteraukreises könnte diese in Butzbach am Bahnhof und im Gewerbegebiet Ost halten. Über einen geeigneten Halt im Raum der gesamten Stadt Münzenberg ist nachzudenken, es ist aber nicht von vorn herein die Erfordernis vorhanden.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Sicherheit	Bahnhöfe, Haltestationen und Verkehrsmittel sind von zentraler Bedeutung für den Nahverkehr im gesamten Verbandsgebiet. Deshalb muss es auch Ziel des Nahverkehrsplans sein, dass sie zu jeder Zeit sichere Orte für alle Fahrgäste sind. Über diese selbstverständliche Grundanforderung hinaus müssen sie eine gute Aufenthaltsqualität besitzen.	wird unterstützt	Die Forderung geht über den Zuständigkeitsbereich des ZOV hinaus.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	Verkürzter Streckenabschnitt Linie 362 Nidda-Schotten. An einem anderen Punkt dieser Stellungnahme wurde schon darauf verwiesen, dass die Linie 362 Sinn macht, künftig wirklich nur noch als Relation Nidda-Schotten darzustellen, da es in der Praxis quasi heute schon so ist. Die Leistungen Friedberg-Nidda der Linie 362 können durch andere Buslinien bzw. den Zug aufgefangen werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Haltestellen	Haltestellenuntersuchung im Stadtgebiet Nidda. Die Lage der Haltestellen in Nidda ist nicht ausgeglichen. Daher ist anzustreben für das Stadtgebiet von Nidda, insbesondere die Kernstadt, eine genauere Untersuchung vorzunehmen. Es gibt heute längere Abschnitte ohne Haltestelle, Wohn- und Gewerbeviertel sind nicht angeschlossen. Es müsste sich mit den bestehenden Buslinien, welche in die Kernstadt einfahren, realisieren lassen.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Verkehrsangebot	Einrichtung Stadtverkehr in Büdingen. Noch problematischer als in Nidda stellt sich die Situation in Büdingen dar. Hier gibt es nur bei einem Teil der Einfallstraßen Buslinien und weite Teile des Stadtgebiets der Kernstadt sind nicht durch Einfallstraßen erschlossen. Daher wird die Einrichtung eines Stadtbusverkehrs in Form einer Ringbuslinie vorgeschlagen. Anfangs- und Endpunkt ist jeweils am Bahnhof. Es ist zu prüfen, ob ein Einrichtungs- oder Zweirichtungsbetrieb sinnvoll ist.	wird nicht unterstützt	Ein existierender Stadtbusverkehr wurde wegen mangelndem Potential eingestellt.	
Verkehrsangebot	Aufwertung der Verkehrsachse entlang der B 275 - Einrichtung eines Schnellbusses (X-Busses) zwischen Lauterbach und Stockheim Es gibt heute keine umsteigefreie Verbindung mehr zwischen Lauterbach und dem Wetteraukreis entlang der ehemaligen Oberwaldbahn, welche 1975 stillgelegt wurde. Anhand der Verkehrsbelastung auf der B 275 ist zu erkennen, dass die Pendlerströme in den letzten vier Jahrzehnten nicht abgenommen haben, sondern mehr geworden sind und sich mit zunehmenden Werten auf den PKW verlagert haben. Daher schlägt der Fahrgastverband PRO BAHN die Einrichtung einer Schnellbuslinie (XLinie) zwischen den Bahnhöfen Lauterbach und Glauburg-Stockheim vor. Somit würde eine wirkliche Alternative zum PKW geschaffen und diese würde auf gleicher Route fahren wie diejenigen, die bislang ausschließlich den PKW nutzen, nämlich die B 275. Diese Schnellbuslinie wäre mit Stationen in Lauterbach-Bahnhof, Lauterbach-Mitte, Herbstein (Kernort), Grebenhain (Kernort), Grebenhain-Oberwald (Reha-Erschließung), Gedern (Altes Rathaus), Ortenberg (Rathaus), Glauburg-Stockheim (Bahnhof) auszustatten. Man sollte in einer ersten Betriebsphase Montag bis Freitag starten und eine Ausdehnung auf die anderen beiden Wochentage als Planziel 2 bzw. 3 definiert werden. Frühere Direktverbindungen von Lauterbach bis nach Stockheim, welche teilweise als Bus sogar bis Frankfurt durchgebunden waren, diese sind in erster Linie an den langen Fahrtzeiten gescheitert. Eine Schnellbuslinie hat bekanntlich ein anderes Betriebskonzept. Bei der Schnellbuslinie geht es vorrangig um das Publikum der Pendlerinnen und Pendler. Aus Analysen müssen wir feststellen, dass um Arbeitsplätze in Frankfurt aufzusuchen, mittlerweile Distanzen durch ganz Hessen mit Fahrtzeiten von über 3 Stunden je Richtung in Kauf genommen werden. Klar ist einerseits, dass für Menschen im südlichen Vogelsbergkreis, welche mit dem PKW den Bahnhof aufsuchen, durchaus die Bahnhöfe der Kinzigstrecke mit den Halten der Linie RE 50 interessant sind. Dennoch wissen wir um die Störanfälligkeit auf der Kinzigstrecke und die künftigen Bauarbeiten im Rahmen der bestandsnahen neu entstehenden Schnellfahrstrecke. Daher ist ein Schnellbus (X-Bus) über die B 275 als Umsteigepunkt Glauburg-Stockheim mit Möglichkeiten der SPNV-Linien RB 34 und RB 46 eine wirkliche Alternative.	Prüfung	Eine Durchbindung müsste kurze Übergangszeiten in Lauterbach und Stockheim ermöglichen; ggf. wäre eine Anbindung in Büdingen günstiger. Fahrgastnachfrage wird jedoch als überschaubar eingeschätzt.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot Schüler	Anforderungsprofil I Mängelanalyse. Wetteraukreis und Stadt Karben bauen die Ganztagschulen und die Schülerbetreuungseinrichtungen aus. Die Anzahl der An- und Abfahrten von den Schulen sind an deren Bedürfnisse anzupassen und über drei Abfahrten je Schule hinaus zu erweitern, um auch die Schülerbetreuungszeiten berücksichtigen zu können. Dies betrifft in Karben die Anbindung der Selzerbachschule, Pestalozzischule und Kurt-Schumacher-Schule. Der ÖV muss sich an den sich ausweitenden Betreuungszeiten anpassen.	Prüfung	Die notwendigen schulrelevanten Fahrten im Linienverkehr werden in Abstimmung mit dem Schulträger laufend geprüft und ggf angepasst. Zu dem finden einmal jährlich ZOV-Schulgespräche statt, auf denen alle Beteiligten die Beförderungssituation besprechen.	
Verkehrsangebot	Wir bitten Sie die in der Mängelanalyse für Klein-Karben dargestellte Unterversorgung von zwei Fahrten an Samstagen im nächsten Fahrplanjahr auszugleichen.	Prüfung		
Haltestellen	Barrierefreiheit Bushaltestellen I Berücksichtigung im I-Programm des NVP. Die Stadt Karben baut die Bushaltestellen im Stadtgebiet nacheinander aus. In Rendel bestehen bereits barrierefreie Bushaltestellen, in Klein-Karben, Groß-Karben und Petterweil werden diese bis 2020 barrierefrei errichtet. Die Stadt Karben wird den Vorplatz am Bahnhof Groß-Karben (zentrale Bushaltestelle) neu gestalten und barrierefrei ausbauen. Kostenpunkt ca. 1,5 Mio. Euro. Dieses Projekt ist bitte in das Investitionsprogramm des NVP mit aufzunehmen, damit Fördermittel beantragt werden können.	keine Bewertung	Die Aussage wird im NVP berücksichtigt.	
Technik	Die Bedürfnisse des ÖPNV müssen bei der Ausweisung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten berücksichtigt werden. Die Straßen müssen breit genug angelegt werden, um von Bussen befahren zu werden.	wird unterstützt		Weiterleitung an RP Darmstadt und Gießen
Haltestellen	Intermodalität. Die Stadt Karben hat bereits in der Vergangenheit die Intermodalität an den beiden S-Bahnstationen gefördert und ausgebaut. Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes Groß-Karben (siehe Barrierefreier Ausbau) werden auch die Anlagen der verschiedenen Verkehrsträger weiterentwickelt.	keine Bewertung	Kenntnisnahme	erledigt
Verkehrsangebot	in der Mängelanalyse ist aufgefallen, dass werktags die Stadtteile Nieder-Seemen, Mittel-Seemen und Ober-Seemen um je eine Fahrt unterversorgt sind. Wir bitten Sie, die Pläne auf die Mindestversorgung anzupassen und somit um je eine Fahrt werktags zu ergänzen.	wird nicht unterstützt	Eine Unterversorgung der genannten Orte besteht nicht (siehe Analyse zur Verbindungsqualität).	
Verkehrsangebot	Aufnahme eines Reisezeitenvergleiches Alsfeld / Frankfurt in den Nahverkehrsplan. Bisher wurde dieser Reisezeitenvergleich Auto vs ÖPNV im Entwurf nur auf Ebene Landkreis vollzogen und ist daher nicht aussagekräftig. Ein konkreter Vergleich, insbesondere am Beispiel Alsfelds durch die gute Autobahnbindung und die eher nachteilige ÖPNV-Anbindung an Frankfurt, würde den Verbesserungsbedarf gemäß Punkt 1 nochmals unterstreichen.	wird unterstützt	Eine entsprechende Prüfung ist erfolgt.	erledigt
Verkehrsangebot	Anbindung an den geplanten Zubringer zum Flughafen. Hier bitten wir um Auskunft zum aktuellen Sachstand? Bereits in der Fortschreibung 2014 war die Anbindung über Bad Homburg und Friedrichsdorf die Regionaltangente West Thema. Wir bitten um Informationen dazu? Falls Ihnen solche Informationen nicht vorliegen, bitten wir um Weiterleitung an die zuständigen Stellen.	Prüfung	aus: Stellungnahme zum RegNVP des RMV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Verbesserung der Busverbindungen zwischen den Stadtteilen und den Nachbarkommunen. Der Busverkehr in der Stadt Rosbach v.d.H. ist vornehmlich auf den Schulverkehr ausgerichtet. Es besteht ein Optimierungsbedarf der vorhandenen Schulbusrouten für die Rosbacher Schülerinnen und Schüler zum Erreichen der inner- und außerstädtischen (weiterführenden) Schulen. Vor allem die Anbindung Rodheims "gen Norden" ist deutlich verbesserungswürdig. Grundsätzlich ist jedoch auch noch einmal zu hinterfragen wie der Busverkehr für alle Bürgerinnen und Bürger Rosbachs gestaltet werden kann. Darüber hinaus soll die Vernetzung der 3 Stadtteile durch die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gefördert werden, sodass eine bessere gesamtstädtische Erreichbarkeit gewährleistet wird. Damit verbunden soll auch das Umland stärker eingebunden werden, indem Freizeit- und Kulturangebote in den Nachbarkommunen stärker durch den ÖPNV erschlossen werden. Eine bessere Vernetzung durch den ÖPNV stärkt nicht nur das Zusammenwachsen der Stadtteile, es fördert auch die klimaschonende Mobilität und ermöglicht eine bessere Mobilität von mobilitätseingeschränkten Menschen.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Verkehrsangebot Schüler	Schulverkehr. o Prüfung und Optimierung der Busroute von Rodheim nach Bad Nauheim (ohne Umsteigepunkt) durch ggf. Zusammenlegung der Linie 73 und 36 (Durchgehende Linie von Karben nach Bad Nauheim); Ggf. Bedarf an Kapazitätserweiterungen o Optimierung der Taktungen für den Schulverkehr zwischen Bus/ Bahn und den Schulstandorten der Nachbargemeinden sowie am Wochenende/ Feiertagen o Überprüfung einer Kombination des Schulverkehrs mit einer optimierten ÖPNV-Erschließung der Stadt Rosbach	wird nicht unterstützt	Es bestehen ausreichende Verbindungen (mit Umstieg) zwischen Rodheim und Bad Nauheim.	
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 Rosbach 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	Zuständigkeit liegt außerhalb des ZOV-Verbandsgebietes	Weiterleitung an VHT und Stadt Bad Homburg
Verkehrsangebot	Innerstädtisches Netz. o Überprüfung einer innerstädtischen Busroute (Ringführung) zur Erschließung der 3 Stadtteile untereinander durch die vorhandenen Buslinien (Streckenverlegung, zusätzliche/ Entfall Haltepunkte, Taktungen etc.); dadurch bessere Erreichbarkeit und Belegung von zentralen Orten wie z.B. das Feldpreul-Center, der Marktplatz in Rodheim sowie das Rathaus in Ober-Rosbach o Barrierefreiheit aller Bushaltestellen [Karten im Anhang der Stellungnahme]	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig.	
Haltestellen	Ab dem 01.01.2022 wird eine vollständige Barrierefreiheit der Haltestellen gefordert. Im Zuge dessen müssen Haltestellen ausgebaut und eingestuft werden. Es muss geklärt werden wer die Kosten dafür übernimmt und ob der Straßenbaulastträger daran beteiligt wird.	keine Bewertung	Der Ausbau von Haltestelleninfrastruktur liegt in der Verantwortung der Straßenbaulastträger.	erledigt
Verkehrsangebot	Das Anforderungsprofil von dem Mindeststandart und der Verbindungsqualität müssen an den Nutzer angepasst werden.	keine Bewertung	Die Verkehrsgebietskategorien richten sich bereits nach der Siedlungsstruktur und berücksichtigen damit die Bevölkerungsstruktur.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Es sollten Multimodalitäten aus Bus – Bahn – Auto – Fahrrad – Car-Sharing – Bike-Sharing in Betracht gezogen und verknüpft werden um die Erschließungsqualität zu erhöhen	keine Bewertung	Multimodalität wird im NVP behandelt	
Verkehrsangebot	Perspektivischer Erhalt und Verbesserung der Anbindung der Stadtteile Alsfelds an die Kernstadt. Der Status Quo ist mindestens zu erhalten im Sinne der Versorgungssicherheit und des Erhalts der Lebensqualität in den Dörfern. Perspektivisch sollten die Anbindungen im Blick auf die älter werdende Bevölkerung eher noch sinnvoll ausgebaut werden.	wird unterstützt		
Verkehrsangebot	Stärkung des Ländlichen Raums.	wird unterstützt	Grundsatzziel	
Verkehrsangebot	Eine sinnvolle Maßnahme stellt aus Sicht der Stadt Bad Viibei auch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 18 bis nach Bad Viibei entlang der B 521 mit Haltestellen, BG-Unfallkrankenhaus, Lohrberg, sowie Heilsberg dar. Als erster Schritt müsste eine Vorstudie/Konzeption erstellt werden, welche die grundsätzliche Realisierbarkeit untersucht. Eine solche Verbindung kann nur den gewünschten Entlastungseffekt bringen, wenn Sie an den S-Bahn-Haltepunkt Bad Vilbel-Süd angeschlossen wäre.	Prüfung	Abstimmung mit Bad Vilbel, traffiq und RMV	Weiterleitung an traffiq und RMV
Verkehrsangebot	Flexibilität für den Fahrplan In diesem Zusammenhang wird auch mehr Flexibilität bei der HLB eingefordert. Warum muss sie pünktlich in Gießen oder Fulda abfahren, wenn Fernzüge oder der Nahverkehr Verspätung hat. Ca 5 Minuten kann man sicherlich warten. Schon 2014 wurde der Hessen Express propagiert. Warum ist hier Stillstand? Wenn man so ein Angebot macht, dann muss es auch umgesetzt werden.	wird unterstützt	Die Anschlussherstellung bei kleinen Verspätungen ist unbefriedigend. ZOV-Verkehr fordert seit Jahren eine bessere Abstimmung bei verspäteten Zügen in Knotenpunkten.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Einrichtung von Schnellbuslinien in bestimmten Relationen, sofern das Fahrgastpotential dies hergibt.	wird unterstützt	Forderung sollte von ZOV ausgearbeitet und unter maßgeblicher Beteiligung (Verantwortung) des RMV geprüft und gegebenenfalls umgesetzt werden	
Verkehrsangebot	Öffentliche Fahrradverleihsysteme etablieren sich weiter und werden immer mehr auch als Teil einer inter- oder multimodalen Wegekette angesehen - in deutschen Städten und weltweit. Die Stadt Bad Viibei regt an, ein RMV-weites Fahrradverleihsystem für Kunden des RMV zu etablieren. Für Inhaber eines entsprechenden Abos, des JobTickets, des LandesTickets Hessen, der CleverCard, des Schülertickets Hessen, SemesterTickets bzw. eines gültigen RMV-Tickets sollte es vergünstigte Angebote geben. Vor allem Berufspendler könnten mit einer erweiterten Mobilitätskette vom eigenen Zuhause bis zur Arbeitsstätte davon überzeugt werden, ihr Autos stehen zu lassen und dafür öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.	wird bedingt unterstützt	Zu prüfen wäre, wie ein RMV-weites Verleihsystem vor Ort realisiert werden könnte. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass ähnlich dem Car-Sharing eine Wirtschaftlichkeit außerhalb Großstädte in der Regel nicht gegeben ist.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	die Kommunen Büdingen, Hammersbach und Limeshain haben zusammen viel investiert um das "Interkommunale Gewerbegebiet Limes" mit einer Größe von 24 ha zu erschliessen. Wir bitten um Prüfung ob das v.g. Gewerbegebiet Aufnahme im Nahversorgungsplan 2020 finden kann und an das bestehende Busliniennetz angebunden werden kann. Im Detail streben wir die Anbindung des Interkommunalen Gewerbegebiets Limes an die Regionalbuslinie 563 an.	Prüfung	Finanzielle Mitwirkung der belegenden Kommune notwendig. Eine Prüfung gemeinsam mit der KvgMKG erfolgt bereits.	
Verkehrsangebot	Der Magistrat wird beauftragt, mit der Verkehrsgesellschaft Oberhessen (VGO) Kontakt aufzunehmen, um Leidhecken versuchsweise an die Buslinie FB-03 anzubinden. Begründung: Bisher ist der Stadtteil Leidhecken nur an die Buslinie FB-01 angebunden, welche unter der Woche stundenweise verkehrt. Am Wochenende beschränkt sich die Busanbindung Richtung Friedberg auf einen Takt von zwei bis drei Stunden. Würde eine Anbindung des Stadtteils Leidhecken an die Linie FB-03 gelingen, so hätten die Bürgerinnen und Bürger unter der Woche alle halbe Stunde die Möglichkeit Richtung Friedberg zu fahren.	wird nicht unterstützt	Es bestehen durch die Buslinie FB-01 bereits gute Verbindungen. Die Forderungen nach einem Halbstundentakt entsprechen nicht dem Anforderungsprofil.	
Verkehrsangebot	Linienverbindungen Dorn-Assenheim- Florstadt Ziel: Adjustierung der bestehenden Verbindungen. Die Anbindung erfolgt derzeit über die Linie FB-01, welche als Schulbusverkehr fungiert. Da Dorn-Assenheim keine Geschäfte der unmittelbaren Daseinsvorsorge hat, sind die Bürger auf Verbindungen nach Florstadt zu den dortigen Einkaufs- und Dienstleistungsanbietern angewiesen. Die derzeitigen Schulverbindungen decken dies nur teilweise ab. Zu prüfen wäre, ob eine zusätzliche tägliche Verbindung eingerichtet werden könnten. Ich bitte Sie, die Vorschläge im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu prüfen und soweit möglich Verbesserungen in den künftigen Nahverkehrsplänen zu implementieren.	wird nicht unterstützt	Dorn-Assenheim hat gute Verbindungen über die FB-03 nach Reichelsheim. Eine zusätzliche Verbindung nach Florstadt wird nicht als notwendig angesehen.	
Verkehrsangebot	Priorität hat die Stärkung des ländlichen Raums(insbesondere auch im Ostkreis) und dessen Anbindung nach Gießen und Frankfurt. Gerade in einem funktionierenden öffentlichen Verkehr zeigt sich, dass eine Region nicht abgehängt ist.	wird unterstützt	Kenntnisnahme	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Für die Fahrzeiten aus dem ländlichen Raum nach Gießen und Frankfurt sind im Vergleich zum individuellen Verkehr konkurrenzfähige Mindeststandards (z.B. maximalen Fahrzeiten von dem 1,5 fachen der vergleichbaren Fahrzeit PKW) zu definieren. Dazu gehört auch die Reaktivierung der Lumdatalbahn und der Horloffthalbahn. Gegebenenfalls sollen zusätzlich zum bestehenden Verkehr am Bedarf orientierte Angebote mit dem Einsatz von Schnellbussen und Bahnen und ähnlichem (Verkürzung durch Verzicht auf Haltestellen) erreicht werden.	Prüfung	Die Definition der Mindeststandards inklusive einer Vorgabe zu Reisezeitvergleichen MIV-ÖV sollte in einem gesonderten Gutachten unter Beachtung der finanziellen Auswirkungen ermittelt werden.	Weiterleitung an RMV und die Stadt Gießen
Verkehrsangebot	Montag bis Freitag müssen die Verbindungen von jeder Kerngemeinde in die Zentren gewährleisten, dass man in zumutbarer Fahrtzeit (maximalen Fahrzeiten von dem 1,5 fachen der vergleichbaren Fahrzeit PKW) den Arbeits- oder Schulort zwischen 7 und 8 Uhr erreichen kann.	wird bedingt unterstützt	Die Umsetzung dieser Forderung ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Als grundsätzliches Ziel wird die Forderung begrüßt. Hierbei ist eine Definition der "relevanten Zentren" für jede Kerngemeinde erforderlich. Eine Machbarkeitssprüfung ist notwendig.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	An allen Wochentagen ist eine Spätverbindung mit Anbindung an den überregionalen Verkehr aus den Zentren in jede Kerngemeinde zu realisieren (Abfahrt bis 24 Uhr). An Wochenenden sind die Angebote bis um 2 Uhr zu erweitern.	wird bedingt unterstützt	Die Umsetzung dieser Forderung ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Als grundsätzliches Ziel wird die Forderung begrüßt. Hierbei ist eine Definition der "relevanten Zentren" für jede Kerngemeinde erforderlich. Eine Machbarkeitssprüfung mit Potenzialuntersuchung ist notwendig.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Busanbindungen der Bahnhöfe im Verbandsgebiet sind zu verstärken, auch die Nutzung von spät ankommenden Zügen ist durch Anschlussbusse zu erleichtern.	wird bedingt unterstützt	Die Umsetzung dieser Forderung ist mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Als grundsätzliches Ziel wird die Forderung begrüßt, was sich jedoch auf eine z.T. deutliche Erhöhung der Mindestbedienung auswirken würde. Eine Machbarkeitssprüfung mit Potenzialuntersuchung ist notwendig.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Montag bis Freitag müssen die Verbindungen von jeder Kerngemeinde nach Gießen gewährleisten, dass man in zumutbarer Fahrtzeit den Arbeits- oder Schulort zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr Ankunftszeit erreichen kann. Um für Berufspendler z.B. nach Grünberg, Wetzlar, Marburg, Friedberg und Frankfurt die Bahnverbindungen sinnvoll nutzbar zu machen, ist es erforderlich, dass die wichtigsten Bahnhöfe ab 06:00 Uhr durch den ÖPNV erreichbar sind.	wird unterstützt	Der Statusquo wurde im Rahmen der NVP-erstellung bereits geprüft. Grundsätzlich ist die Forderung bereits erfüllt.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die Möglichkeit einer Durchbindung zwischen den Bahnlinien Gießen-Fulda und Gießen-Frankfurt (u.a. auch Ankoppelung, Flügelung oder ähnliches) wird geprüft.	wird bedingt unterstützt	Machbarkeitsstudie zur Vogelsbergbahn ist in Arbeit. Ausreichende Nachfrage sollte gegeben sein. Hierfür ist eine Potenzialuntersuchung erforderlich. Die technische Infrastruktur ist auf der Vogelsbergbahn nicht gegeben und die Strecke ist nicht elektrifiziert.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Das Grundangebot ist in den Kategorien 1 und 2 wieder auf das Niveau vor der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 anzuheben. In der Kategorie 3 ist eine Anhebung um zwei Fahrtenpaare vorzusehen, um den ländlichen Raum zu stärken	wird unterstützt	Es ist aktuell politische Meinung in der Bundes- und Landespolitik, dass der ÖPNV ausgebaut werden muss. Dementsprechend wird dies im regionalen Nahverkehrsplan des RMV berücksichtigt. Der lokale Busverkehr sollte daher entsprechend angepasst werden.	
Fahrzeuge	In den Anforderungen an die Fahrzeuge und die Infrastruktur sind die Voraussetzungen zu schaffen, um schadstoffarme oder emissionsfreie Busse zu präferieren. In diesem Zusammenhang ist auch die Möglichkeit Festschreibung der Schadstoffarmut/Schadstofffreiheit bei der Vergabe von einzelnen Linien zu berücksichtigen.	wird bedingt unterstützt	Der NVP lässt bereits heute alternative, klimafreundliche Antriebsarten zu. Im Rahmen von Neuvergaben oder Pilotierungen wird der Einsatz solcher Fahrzeuge von den ZOV-Gremien geprüft und entschieden.	
Technik	Besonders im ländlichen Raum sind die Chancen zu nutzen, die durch eine moderne Verknüpfung der individuellen Mobilität (u.a. E-Autos, E-Bikes, Carsharing) mit dem öffentlichen Verkehr entstehen. Hier sind auch die Möglichkeiten der Informationstechnik zu berücksichtigen.	wird bedingt unterstützt	Grundsätzlich ist eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu begrüßen. Im ländlichen Raum sind bislang nur wenige kommerzielle Ergänzungsangebote zum ÖPNV vorhanden.	
Marketing	Anruflinientaxis bzw. Rufbusse sind weiterhin in die Planung einzubeziehen. Sie sind aber im Ortsbild weniger erkennbar, da sie nur auf Anforderung fahren. Deshalb ist auf sie künftig durch besondere Werbemaßnahmen, übergreifender Standards, eine besonders deutliche Hervorhebung der Haltestellen und einem einheitlichen Erscheinungsbild hinzuweisen, damit die Nutzungsintensität steigt. Insbesondere soll u.a. gewährleistet sein, dass die Schwelle für die Anmeldung u.a. auch für Senioren herabgesetzt wird und bereits angemeldete Fahrten auch für weitere Fahrgäste sichtbar werden.	wird unterstützt	Die VGO hat für den Vogelsbergkreis eine Anruflinientaxi Broschüre herausgegeben. Eine kleinteilige Vor-Ort-Bearbeitung wird seitens ZOV begrüßt und erfordert Engagement von Kommunen bzw. anderen Institutionen/Organisationen.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Die gute Einbeziehung von Gewerbegebieten in das Nahverkehrsnetz soll künftig ein Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung sein.	Prüfung	Bereits werden in vorhandenen und neu entstehenden Gewerbegebieten die Fahrgastpotenziale durch gezielte Befragungen ermittelt. Die Entscheidung, ob ein Nahverkehrsangebot zu vertreten ist, kann nur für den jeweiligen Einzelfall entschieden werden. Öffentlich finanziertes ÖPNV ist kein Ersatzprodukt für Werksverkehre.	
Haltestellen	Die bessere Vernetzung von Schiene und Straße ist als Fernziel zu realisieren, da sich auch damit Reisezeiten reduzieren lassen. Geförderte Vorzeigeprojekte könnten innovative Haltepunkte außerhalb der Zentren an Kreuzungsstellen zwischen Bahn und Straße mit Park- and-Ride-Systemen sein. Ein Beispiel im OVAG Gebiet wäre ein Haltepunkt zwischen den Abfahrten Butzbach und Bad-Nauheim entlang der A5.	Prüfung	Enge Abstimmung mit dem RMV notwendig. Ein Prüfauftrag mit dem Ziel, geeignete Orte mit ausreichender Nachfrage zu finden, sollte erstellt werden.	Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	Es ist zu prüfen, welche Ziele aus entsprechenden Förderprogrammen des Bundes, des Landes und HessenMobil insbesondere im Zusammenhang mit der Reduzierung der NOx- und Feinstaubbelastung, bei der Umsetzung des Nahverkehrsplans und der oben genannten Ziele unterstützt werden.	wird bedingt unterstützt	Bereits jetzt werden Umweltstandards unabhängig von Förderprogrammen bei Vergaben von Verkehrsleistungen gefordert. Im ZOV-Verkehrsausschuss wird regelmäßig zum Thema "Alternative Antriebstechnologien berichtet.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Im Verlauf der Beratungen der Interfraktionellen Arbeitsgruppe Nahverkehrsplan unseres Kreistagsausschusses für Infrastruktur, Umwelt und Energie wurde von dessen Mitgliedern ein Bedienungsvorschlag eingebracht, den wir von Ihnen auf seine Realisierungschance prüfen lassen möchten. Die Maßnahme dient dazu, die Erreichbarkeit der Oberzentren Gießen und Frankfurt am Main von Laubach und Hungen aus durch kürzere Fahrzeiten während der Hauptverkehrszeiten allgemein zu verbessern. Dazu sollen auf der Linie 363 zwischen Laubach und Hungen sowie auf der Linie 372 in der Relation Laubach - Lich zusätzliche Schnellbusfahrten eingerichtet werden. Diese Fahrten stellen Zu- bzw. Abbringerverkehre zur Lahn-Kinzig-Bahn im Bahnhof Lich, bzw. zur reaktivierten Horloffthalbahn im Bahnhof Hungen, dar. Es sollen morgens pro Linie jeweils zwei Fahrten nach Lich bzw. Hungen verkehren. Spätnachmittags befördern jeweils zwei Fahrten die Übersteiger von der Bahn zurück in ihre Heimatorte. Bei diesen Schnellbusfahrten sollte möglichst nur eine Haltestelle pro Ort angedient werden. Dabei sind nur diejenigen Haltestellen zu berücksichtigen, die sich auf dem direkten Laufweg der Linie befinden. Wir bitten Sie um Vorlage Ihrer Stellungnahme, die auch eine Kostenschätzung enthalten sollte, bis zum Beginn der ersten Anhörungsrunde zur Aufstellung des ZOV-Nahverkehrsplans, damit beide Verkehre ggf. von uns als Planungsvorschläge dort eingebracht werden können.</p>	<p>wird nicht unterstützt</p>	<p>Zusatzangebot durch Schnellbusfahrten auf der Linie 372. Die Linie 372 stellt auf der Relation Laubach – Lich einen direkten Zubringer zur Lahn-Kinzig-Bahn von Lich in Richtung Gießen dar. Wie in dem Anhang „Fahrtenangebot ab Laubach“ aufgezeigt, bestehen beispielsweise um 05:29 Uhr und um 06:33 Uhr morgendliche Fahrtmöglichkeiten von Laubach nach Gießen, die in Lich, jeweils einen direkten Anschluss an die Lahn-Kinzig-Bahn vorsehen. Am (späten)-Nachmittag bestehen hier ebenso Verbindungen in der Gegenrichtung. Die überwiegenden Fahrten der Linie 372 verkehren bereits im Istzustand auf dem direktesten Weg von Laubach nach Lich. Bei dem Einsatz eines Schnellbusses bestünde somit lediglich die Möglichkeit, bestimmte Haltestellen auszulassen, was gegenüber dem Status Quo Angebot einem Fahrzeitgewinn von ca. 2 Minuten entspricht. Da es eher unwahrscheinlich ist, dass der regionale Aufgabenträger die Finanzierung der neuen Verbindungen übernimmt, ist mit der Finanzierung durch die VGO (= Landkreis Gießen) für die Leistung zu erwarten. Bei einer Fahrtstrecke von jeweils 14 km ergibt sich eine Tagesgesamt-Fahrplanleistung von 4x14 km= 56 km (2 Fahrtenpaare mal Fahrplanstrecke). Bei jährlich ca. 250 Verkehrstagen Montag bis Freitag ergibt sich eine jährliche Verkehrsleistung von 14.000 Jahres-km. Da es sich bei den pendlerrelevanten Fahrten um Leistungen in der Verkehrsspitze (Hauptverkehrszeit) handelt, könnte der Angebotspreis zwischen 3 je km und 8 je km betragen. Es wäre daher aus meiner Sicht mit jährlichen Kosten zwischen 3x14.000 = 42.000 und 112.000 zu rechnen.</p> <p>Einnahmen, welche gegengerechnet werden, sind eher im unteren vierstelligen Bereich zu erwarten.</p> <p>Fazit: Aus Sicht der Planung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer Zeitersparnis von wenigen Minuten zu ungünstig, um diese Verbindung zu rechtfertigen. Zusatzangebot durch Schnellbusfahrten auf der Linie 363 Fahrten der Linie 363 von Laubach über Hungen bieten zwar in Hungen einen Anschluss an die Lahn-Kinzig-Bahn in Richtung Gießen. Die Funktion der Linie ist jedoch für Fahrgäste aus Laubach die Anbindung in Richtung Rhein-Main. Fahrgäste aus Laubach mit dem Fahrtziel Frankfurt können je nach der gewünschten Abfahrtszeit ebenfalls über Lich mit der Lahn-Kinzig-Bahn nach Gießen oder mit der Linie FB-52 nach Butzbach fahren, von wo Anschluss an die Main-Weser-Bahn besteht. Die erstere stellt in der Regel die schnellste Verbindung dar. Alternativ bestehen vereinzelte Verbindungen über Grünberg und Gießen, sowie ab Laubach mit der Linie 363 über Hungen direkt nach Wölfersheim-Södel, von wo Anschluss an die RB47 in Richtung Friedberg/Frankfurt besteht.</p> <p>Derzeit macht diese Verbindung aus meiner Sicht weniger Sinn. Die Kosten würden sich – bei analogem Rechenweg wie bei der 372 – auf Minimum (11,5x4x250x3) 34.500 und maximal (11,5x4x250x8) 92.000 pro Jahr belaufen.</p> <p>Perspektivisch ist ein System, zu dem auch Schnellbusverbindungen gehören, zur Anbindung der Horloffthalbahn natürlich sinnvoll, wenn nicht sogar notwendig (s. a. u. Rückmeldung des RMV).</p> <p>Es ist zu beachten, dass die Linie 363 zwischen Laubach und Hungen bereits im Status Quo auf dem direkten Weg verkehrt.</p>	<p>Weiterleitung an RMV</p>

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
			<p>Durch Auslassung von Haltestellen können ca. 2 Minuten eingespart werden. Wenn zudem Nonnenroth wegfallen würde (was aus unserer Sicht nicht zu empfehlen ist) könnte ein zusätzlicher Fahrzeitgewinn von ca. 2 bis 3 Minuten erzielt werden.</p> <p>Fazit: Aus Sicht der Planung ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis bei einer Zeitersparnis von wenigen Minuten zu ungünstig, um eine Einrichtung dieser Verbindung derzeit zu rechtfertigen.</p> <p>Eine Anfrage beim RMV zu Planungen eines Schnellbuslinie auf der 363 erbrachte folgende Rückmeldung:                  „...im Moment ist die Planung für eine Expresslinie Laubach -&gt; Hungen nicht angedacht. Die Fahrgastzahlen sind (außer die schulrelevanten Fahrten) sehr dürftig in einstelligen Bereich von 0-5, selten über 5 Fahrgäste/Fahrt. Da an einer Reaktivierung der Horloffthalbahn (Abschnitt Hungen -&gt; Wölfersheim) intensiv gearbeitet wird und auch die NKU einen sehr guten Wert ergeben hat, können wir uns vorstellen, zu einen eventuellen Betriebsstart eine Expresslinie als Zubringer an den Start zu bringen. Im Falle einer Reaktivierung muss der Busverkehr sowieso neu überplant werden. ...“</p> <p>Die oben gegebene Antwort gibt die fachliche Meinung des Bereichs Planung (ZOV-Verkehr und VGO) wieder.</p>	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Anhebung der Mindeststandards für die Verbindungsqualität notwendig. Die jetzigen Vorgaben sind nicht mehr zeitgemäß, da sie im Zuge der Flexibilisierung der Arbeitszeiten kein ausreichendes Maß an Mobilität sicherstellen. Deswegen ist insbesondere eine Verlängerung der Betriebszeiten notwendig.	wird bedingt unterstützt	Eine geplante Erhöhung des Mindestangebotes wird nicht für beide Forderungen (Taktverdichtung und längere Betriebszeiten) ausreichen.	
Qualität	Definition von langfristigen Zielen für den ÖPNV ist nötig, um diesen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren. Hierzu sind hohe Verlässlichkeit, Komfort und ein gutes Angebot notwendig.	Prüfung	Grundsatzziel	
Verkehrsangebot	Der Reisezeitvergleich zwischen ÖPNV und MIV muss auch wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte und Hochschulen miteinbeziehen.	Prüfung	Konkretisierung entsprechender Relationen erforderlich	
Tarif	Die Fahrpreise auf innerörtlichen Relationen sind zu hoch. Dies trifft insbesondere Seniorinnen und Senioren.	Prüfung	Tarifermäßigungen müssen durch Mehrerlöse und höhere Zuschüsse gegenfinanziert werden (Defizitausgleich).	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Kommunen müssen in Zukunft verstärkt bei Ausschreibungsverfahren für ÖPNV-Leistungen miteinbezogen werden.	wird nicht unterstützt	VGO/ZOV arbeiten eng mit Kommunen zusammen. Umfassende Beteiligung kann zu wettbewerbsrechtlichen Problemen führen.	
Verkehrsangebot	Es ist eine Analyse der ALT-Verkehre notwendig, um Kapazitätsprobleme zu identifizieren.	Prüfung	Konkretisierung erforderlich. Überlicherweise erhält VGO Informationen von beauftragten Unternehmen bei wiederholten Kapazitätsproblemen.	
Verkehrsangebot	Eine Ausweitung der Betriebszeiten des ALT im Zuge der Einführung von Nachtverkehren im Schienen- und Busverkehr ist zu prüfen.	Prüfung	Eine Ausweitung des Betriebsangebotes bedingt in der Regel eine Erhöhung des Mindestangebotes.	
Fahrzeuge	Rückfahrkameras sollen in die Fahrzeuganforderungen für Busfahrzeuge aufgenommen werden	wird nicht unterstützt	Durch Rückfahrkameras kam es schon vermehrt zu Unfällen, da sich nur auf die Sicht der Kamera verlassen wurde.	
Verkehrsangebot	Die Reisezeit- und Kostenvergleiche zwischen ÖPNV und MIV sollen auf weitere Relationen, etwa zu umliegenden Oberzentren, ausgeweitet werden.	wird bedingt unterstützt	Eine Definition der Oberzentren ist erforderlich.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Anruflinientaxis sind weiterhin in die Planung einzubeziehen. Sie sind aber im Ortsbild weniger erkennbar, da sie nur auf Anforderung fahren. Deshalb ist auf sie künftig durch besondere Werbemaßnahmen hinzuweisen (z.B. durch eine besonders deutliche Hervorhebung der Haltestellen), damit die Nutzungsintensität steigt	wird unterstützt	Die bessere Kennzeichnung von flexiblen Linienverkehren soll in einem Projekt untersucht werden.	
Fahrzeuge	Alternative Antriebe müssen stärker berücksichtigt werden, auch hinsichtlich möglicher Fördermittel sowie den Einsatz kleinerer, elektrifizierter Busfahrzeuge auf Linien mit geringer Nachfrage.	wird bedingt unterstützt	ZOV-verkehr verfolgt die Entwicklung. Insbesondere zahlreiche technische Herausforderungen bzw. mangelnde Verfügbarkeit sind hier noch zu beachten.	
Haltestellen	Jene Haltestellen mit Hochbord, die spaltminimierend angefahren werden können, sollten klar benannt werden.	Prüfung	Fahrer werden regelmäßig geschult, um Haltestellen optimal anzufahren	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Carsharing muss stärker berücksichtigt werden.	wird bedingt unterstützt	Prüfung, Kannibalisierungseffekte für ÖPNV müssen verhindert werden, muss auch im neuen RegNVP diskutiert werden; wird im Zu- und Abbrignerverkehr grundsätzlich positiv bewertet.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Fahrzeiten im Bus müssen verkürzt werden, etwa durch Vermeidung von Umwegfahrten. Am Wochenende muss das Angebot verbessert werden, da besonders an diesen Tagen kulturelle Veranstaltungen stattfinden.	Prüfung	Verweis auf Schnellbusplanungen des RMV. Im Lokalbus-Verkehr besthet jedoch überwiegend eine Erschließungsfunktion.	
Verkehrsangebot	Die Mindeststandards für die Verbindungsqualität müssen angehoben werden. Die jetzigen Vorgaben sind nicht mehr zeitgemäß, da sie etwa im Zuge der Flexibilisierung von Arbeitszeiten kein ausreichendes Maß an Mobilität sicherstellen. Insbesondere eine Verlängerung der Betriebszeiten ist nötig	Prüfung	Nachfrage in Randzeiten häufig sehr niedrig	
Verkehrsangebot	Niddertalbahn und Lahn-Kinzig-Bahn Wir setzen uns des Weiteren für die Verbesserung der Anschlussbedingungen in Stockheim von der Niddertalbahn an die Lahn-Kinzig-Bahn ein. Derzeit gibt es dort zum Teil sehr lange Wartezeiten.	wird unterstützt	Eine Machbarkeitsuntersuchung zur Niddertalbahn mit dem Ziel, der betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklung ist in Arbeit. Das tangiert auch die Anschlussbedingungen.	Weiterleitung an RMV
Technik	Elektrifizierung von Bahnlinien: Die Bundesregierung beabsichtigt laut Koalitionsvertrag bis 2025 70% des Eisenbahnnetzes zu elektrifizieren. Bis 2030 soll 75% des Netzes elektrifiziert werden (+5.000km). Dabei reichten die Elektrifizierungsprojekte aus dem Bundesverkehrswegeplan (2.724km) nicht aus, um in nur acht Jahren auf die angepeilte Quote von 70 Prozent (3.300km) zu kommen. Der Bund sucht daher nach weiteren Strecken, die elektrifiziert werden sollten. Die Allianz pro Schiene, der der ADFC angehört, hat daher im ZOV-Gebiet weitere Strecken empfohlen, die elektrifiziert werden sollen. Wir empfehlen, dass der Nahverkehrsplan diese Forderung übernimmt. Die Strecken sind die Untere Lahntalbahn von Gießen nach Koblenz und die Strecke Friedrichsdorf-Friedberg. Um weiterhin durchgehende Züge von Fulda nach Limburg zu ermöglichen und auch um Optionen für eine Verlängerung der Züge Hanau-Gießen bis Fulda, Mücke oder zumindest bis Gießen-Licher Straße (Philosophikum II) zu haben, sollte auch die Vogelsbergbahn in Teilen oder insgesamt elektrifiziert werden. Da es derzeit dem Bund an Ideen für zu elektrifizierende Strecken fehlt, sollten diese Strecken dem Land und Bund vom ZOV vorgeschlagen werden.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	b. Negativ fällt auf, das der vom RNVP vorgesehen Hessen-Express im Zielfahrplan 2030 nur für die Strecke Wiesbaden-Frankfurt und Wiesbaden-Darmstadt berücksichtigt ist. Für das ZOV-Gebiet sollte daher der Hessen-Express vom Land eingefordert werden, so wie er im RNVP skizziert ist. Entsprechende Trassen sind zumindest im Zielfahrplan 2030+ vorzusehen.	Prüfung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	c. Der Zielfahrplan 2030 sieht von Fulda nur noch Züge auf der Vogelsbergbahn bis Grünberg vor. Damit würde die Verbindung Fulda-Limburg zerstört. Vorteile gibt es nur für den Umstieg in Fulda nach Gersfeld und nach Hünfeld Umstiege nach Schlüchtern würden mit über 40 Minuten unattraktiv. Umstiege auf die ICE-Linien sind mir einer Minute bis 5 Minuten sehr knapp. Hier sollte der ZOV nach Lösungen suchen – z.B. eine weitere Beschleunigung der Züge auf der Vogelsbergbahn.	Prüfung	Der Deutschlandtakt ist für den Nahverkehr noch nicht finanziert.	Weiterleitung an RMV
Haltestellen	An allen Bahnhöfen sollte ein Grundangebot an überdachten Bike&Ride-Anlagen vorhanden sein. Dieses Grundangebot fehlt derzeit u.a. an folgenden Bahnstationen: a. Lich-Langsdorf (Lahn-Kinzig-Bahn), b. Ober-Wissersheim (Lahn-Kinzig-Bahn), c. Stockheim (Lahn-Kinzig-Bahn), d. Büches-Düdelshem (Lahn-Kinzig-Bahn), e. Lollar (aber in Planung) (Main-Weser-Bahn), f. Lollar-Friedelhausen (keine Überdachung) (Main-Weser-Bahn), g. Burg- und Niedergemünden (Vogelsbergbahn), h. Ehringshausen (Vogelsbergbahn), i. Zell-Romrod (Vogelsbergbahn)	Prüfung	Für die Planung und den Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs ist die Kommune zuständig. Der ZOV steht mit den genannten Kommunen im Gespräch. Burg- und Nieder-Gemünden, Glauburg-Stockheim sowie Lollar werden im Zuge der Realisierung von Umfeldmaßnahmen umgesetzt.	Weiterleitung an die betreffenden Kommunen, RMV
Haltestellen	An folgenden Bahnhöfen gibt es zu wenige Fahrradabstellplätze in Bike&Ride-Anlagen: a. Gießen (Main-Weser-Bahn, Vogelsbergbahn, Lahn-Kinzig-Bahn), b. Gießen Licher Straße (Vogelsbergbahn), c. Gießen Oswaldsgarten (Main-Weser-Bahn), d. Großen-Buseck (Vogelsbergbahn), e. Reiskirchen (Vogelsbergbahn), f. Lich (Lahn-Kinzig-Bahn), g. Pohlheim-Garbenteich (Lahn-Kinzig-Bahn), h. Hungen-Trais-Horloff (Lahn-Kinzig-Bahn), i. Butzbach Kirch-Göns (Main-Weser-Bahn, relevant u.a. für Langgöns), j. Butzbach (Main-Weser-Bahn, relevant u.a. für Langgöns)	Prüfung	Für die Planung und den Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs ist die Kommune zuständig. Der ZOV steht mit den genannten Kommunen im Gespräch. Die Anlage in Kirch-Göns wird erweitert.	Weiterleitung an die betreffenden Kommunen, RMV
Verkehrsangebot	In der Analyse der Fahrtenpaare für die Verbindung von Laubach Busbahnhof nach Gießen-Hauptbahnhof gibt es deutliche Fehler. Am Sonntag zählen wir z.B. mit einem Umstieg 12 statt 3 Fahrtenpaare. Hier sollte eine Prüfung stattfinden.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Wir regen dringend die Verbesserung der Erreichbarkeit von Frankfurt an. Dafür gibt es sicher mehrere Möglichkeiten, beispielsweise der 2-gleisige Ausbau, die Elektrifizierung, die Einrichtung weiterer Kreuzungsbahnhöfe und/oder die Nutzung der Trasse der Strecke Nidderau-Hanau für die Niddertalbahn zur Erreichung von Frankfurt Ost. Die Anschlussbedingungen in Nidderau von der Niddertalbahn an die Strecke Hanau-Friedberg wurden schon sehr oft bemängelt, ohne dass sich dort eine Verbesserung ergeben hat. Die Folgen davon sind frustrierte Fahrgäste, die sich Alternativen zum ÖPNV zuwenden. Hier besteht Handlungsbedarf.	wird unterstützt	Eine Machbarkeitsuntersuchung zur Niddertalbahn mit dem Ziel, der betrieblichen und infrastrukturellen Weiterentwicklung ist in Arbeit. Das tangiert auch die Anschlussbedingungen.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Durchbindung von Zügen zwischen Friedberg und Büdingen. Es ist heute nur schwerlich möglich, auf direktem bzw. erträglichem Weg von dem östlichen Kreisteil die Kreisstadt Friedberg zu erreichen. Daher hat der Fahrgastverband PRO BAHN die Variante entwickelt, direkte Schienenverbindungen zwischen Friedberg und Büdingen zu schaffen. Die Züge der RB 48 Friedberg-Nidda können problemlos über Nidda hinaus, danach über Glauburg-Stockheim nach Büdingen geführt werden.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Durch Wegfall der AST-Linie 35 ist auch auf der Linie 591 (Fulda-Schlitz) der spätabendliche ergänzende AST-Verkehr weggefallen. Wir halten daher Montag -Freitag eine AST-Leistung um 21 .07 Uhr von Fulda nach Schlitz für notwendig, sowie täglich um 23.07 Uhr eine AST-Leistung von Fulda nach Schlitz.	wird bedingt unterstützt	Es ist eine Stellungnahme des RMV und eine Mitfinanzierung der Kommune erforderlich.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Der BUND Ortsverband schlägt einige zentrale Änderungen im Betrieb v.a. der Niddertalbahn vor. Zwar wird seitens Kommunen und dem Main-Kinzig-Kreis ein zweigleisiger Ausbau sowie eine Elektrifizierung seit Jahren favorisiert, es ist jedoch sehr fraglich, ob aufgrund recht hoher Ausbaurkosten diese Vorschläge eine Chance zur Umsetzung haben. Der BUND schlägt daher ein Bündel von Maßnahmen vor, wie der gleiche oder ein besserer Nutzen mit deutlich geringeren Kosten erreicht werden kann: Um die Kapazität der Niddertalbahn zu steigern, sollten weitere Kreuzungspunkte in Büdesheim, Eichen (wo es früher ein zweites Gleis gab) sowie neu zwischen Lindheim und Glauburg geschaffen werden. Damit wäre ein 15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten möglich. Es könnte die doppelte Zahl von Fahrgästen transportiert werden. Die Kosten von ca. 1 Mio. sind niedrig im Vergleich zu Kosten von 50 Mio. und mehr für einen durchgängig 2-gleisigen Ausbau. Da auch wenig neue Grundstücke benötigt werden, dürfte die Schaffung von drei neuen Kreuzungen auch relativ schnell umsetzbar sein.	wird bedingt unterstützt	Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Niddertalbahn mit dem Ziel die betrieblichen und infrastrukturellen Eckpunkte festzulegen, ist in Arbeit. Eine Erhöhung des Verkehrsangebot ist hierbei ebenso vorgesehen, wie eine zuverlässigere Abwicklung des Verkehrsangebotes.	Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	Für den Bahnbetrieb fordert der BUND, dass neben den schadstoffreduzierten Flüsterloks der Reihe 245 von Bombardier auch Brennstoffzellenloks von Alstom eingesetzt werden. Der Wasserstoff könne aus Windstrom aus dem Vogelsberg erzeugt werden. Das „Lies´chen“ soll leise und mit erneuerbaren Energien fahren!	Prüfung	Hierzu ist mittelfristig eine Grundsatzentscheidung erforderlich. Oberleitung versus alternativer Antrieb	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Überlegung eines Betriebskonzepts für die Verlängerung der Leistungen. Leistungen der Niddertalbahn (RB 34) bis nach Büdingen. Bislang fahren viele Fahrgäste aus Büdingen mit dem Zug über Gelnhausen nach Frankfurt. Diese Alternative soll auch nicht schlecht geredet werden. Die direkte Verkehrsachse des Raums Büdingen in die Mainmetropole läuft jedoch parallel zur Niddertalbahn mit der B 521. Daher ist technisch zu überlegen, wie die Nahverkehrstriebeinheiten über Glauburg-Stockheim hinaus bis nach Büdingen verlängert werden können. Dazu müsste im heutigen Gleisnetz in Stockheim ein Richtungswechsel vollzogen werden, mittelfristig ist bei erfolgreichem mehrjährigem Versuch ein Bahnausbau im Raum Glauburg-Stockheim anzustreben.	wird unterstützt	Die aktuell durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung beinhaltet eine Option für eine Verlängerung nach Büdingen.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Forderung der Durchbindung von Zugleistungen von Friedberg über Friedrichsdorf hinaus bis nach Bad Homburg. Gerade auch unter Berücksichtigung des Punktes 13 kann der reine Bahnverkehr zwischen Friedberg und Friedrichsdorf nicht die Zukunft sein. Die Strecke muss unbedingt neben der Elektrifizierung einen weiteren Ausbau erfahren, sodass durchgängige Verbindungen in das weiter südlich liegende Netz eingerichtet werden können. Hier ergeben sich zwei Varianten: a) Verlängerung der S-Bahn – Teilleistung der S 5 (dann als S 15) als Verlängerung über Friedrichsdorf hinaus bis nach Friedberg                      b) Verlängerung der bislang bis nach Bad Homburg geplanten RTW-Linie über die Kreisstadt hinaus, dann über Friedrichsdorf bis nach Friedberg Somit wird der Raum Rosbach erheblich aufgewertet.</p>	wird unterstützt	Eine Verlängerung der RB 16 ist in Planung.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	<p>Ersatzleistung für die heutige Linie 363. Der neue Lokale Nahverkehrsplan sollte auch Aussagen für die Zeit nach einer evtl. Reaktivierung der Horloffthalbahn treffen. Hierzu haben wir mehrere Anmerkungen: a) Durchgehende Verbindung Friedberg-Laubach aufgeben. Es bringt nichts, an der quasi heute schon nicht mehr vorhandenen Durchgängigkeit zwischen Friedberg und Laubach festzuhalten, welche aus alten Bahnzeiten resultiert und sich heute nur noch durch weniger als eine Hand voll Fahrten widerspiegelt. Die meisten Busse nach Laubach setzen bekanntlich heute bereits in Hungen ein und daher macht eine eigene Linie für diesen Abschnitt Sinn. b) Kein bahnparalleler Busverkehr – bitte so nicht umsetzen. Die Linie 363 darf im Abschnitt Wölfersheim-Hungen keinesfalls gestrichen werden. Der Streckenabschnitt über Wohnbach, Obbornhofen und Bellersheim muss in jedem Fall erhalten werden. Wie man ab Bellersheim weiterführt, ob über Bettenhausen oder Trais-Horloff nach Hungen, dies müsste näher untersucht werden. Jedenfalls kann bei dem Erhalt dieser Buslinie auch eine Wiederinbetriebnahme der im Außenbereich liegenden alten Bahnstation Obbornhofen/Bellersheim Sinn machen, wenn dort auch ein Bus vorbeifährt und den Anschluss sicherstellt.</p>	wird unterstützt	Mit Reaktivierung der Horloffthalbahn wird das Busangebot neu konzipiert. Die Anbindung der Orte ohne Bahnanschluss ist auch zukünftig sicherzustellen.	Weiterleitung an RMV
Fahrzeuge	<p>Einführung des Fahrbetriebs mit emissionsreduzierten Lokomotiven. Besonders hervorzuheben, ist dass es vor einigen Jahren möglich war, die früheren lauten und mit hohen Schadstoffemissionen verbundenen Loks der 218-er Serie zu ersetzen. Die neue Lok mit Caterpillar-Motoren erfüllt neu gute Standards der Lärminderung (wichtig für die Anwohner v. a. im Bereich Nidderau, Gronau) und generell vorteilhaft hinsichtlich deutlich geringerer Schadstoffemissionen. Hingegen wird es wichtig sein, bei einer künftigen Ausschreibung des Fahrbetriebs sicherzustellen, dass eine neue Generation lärm- und schadstoffgeminderter Antriebe eingeführt wird. Insbesondere ist es erforderlich, die DESIRO Triebwagen zu ersetzen. Es ist nicht mehr akzeptabel, dass diese große schwarze Rußwolken v. a. beim Start und Beschleunigen ausstoßen. Wären diese PKW oder LKWs, dürften diese nicht in die Umweltzone Frankfurts einfahren. Die Startprobleme dieser (zuvor in Thüringen eingesetzten) gebrauchten DESIROs wurden zwar durch Einbau von Trittbrettern zum Schutz gegenüber Stürzen von Fahrgästen behoben. Ausfälle aufgrund von technischen Problemen (kürzlich Räumung eines Zuges aufgrund heißer festgezogener Bremsen) kommen ständig vor. Auch kommt es vor, dass bei warmen Außentemperaturen die Heizung angeschaltet ist, oder Heizung und Kühlung gleichzeitig laufen. Der Protest der Fahrgäste ist leider so gering, weil diese sich in ihr Schicksal fügen, wissend, dass ein Protest ohnehin keine Änderung bewirkt. Hinsichtlich des Antriebes sollte daher in eine Ausschreibung aufgenommen werden, dass nicht nur lärm- und emissionsgeminderte Diesel-Loks eingesetzt werden. Die Niddertalbahn sollte eine der ersten Strecken in Hessen sein, auf der mit Wasserstoff betriebene Loks mit Brennstoffzellenantrieb eingesetzt werden. Diese Lok (ALSTHOM Coradia IInt) wurde im April 2018 schon probeweise im Rahmen einer Präsentation des Hess. Verkehrsministers Tarek Al Wazir zwischen Wiesbaden und Frankfurt präsentiert. Seit Sommer 2018 sind diese Loks auf einer Strecke bei Cuxhaven im täglichen Einsatz. Es heißt im Internet, ab 2022 der RMV plane, den Coradia IInt auf der Taunusbahn einsetzen wollen. Wir schlagen vor und setzen uns dafür ein, dass die Brennstoffzellen Lok ebenfalls auf der Niddertalbahn eingesetzt wird. Die wäre ein großer Fortschritt, da damit ein praktisch emissionsfreier Betrieb mit deutlicher Schallminderung verbunden mit der Nutzung von erneuerbaren Energien erfolgen kann, da der Wasserstoff nur aus erneuerbaren Energien erzeugt werden sollte. Hierfür stehen auch ab dem Jahr 2022 zunehmend Windenergieanlagen im Vogelsberg zur Verfügung, deren gesicherte EEG-Vergütung ausgelaufen ist und deren Strom zur Deckung der Betriebskosten ebenfalls kostengünstig (ca. 4 ct/kWh) für die Wasserstoffherzeugung bereit stünde. Gegebenenfalls könnte der Wasserstoff auch mittels Druckflaschen z.B. aus Ulrichstein nach Stockheim transportiert werden. Bei den Ausschreibungen des Streckenbetriebs sollten nur noch schadstoffreduzierte Antriebseinheiten angefordert werden (z.B. neue Dieselloks wie vorhandene Bombardier TRAXX Bauartreihe 245 und auf mindestens 3 Zügen zu den Hauptfahrzeiten Brennstoffzellenloks Coradia IInt).</p>	Prüfung	Hierzu ist mittelfristig eine Grundsatzentscheidung erforderlich. Oberleitung versus alternativer Antrieb. Nachrichtlich: Bei iLINT handelt es sich um einen Triebwagen und nicht um eine Lok.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Bahnverkehr. Die Stadt Rosbach v.d.H. befindet sich im erweiterten Einzugsbereich des Großraums Frankfurt am Main und ist hierdurch einerseits als Pendlerstadt aber auch als Wachstumsgemeinde zu definieren. Zur langfristigen Stärkung der übergeordneten Vernetzung mit dem Ballungsraum der Metropolregion Rhein-Main muss die Stadt Rasbach v.d.H. intensiver in das Schienennetz eingebunden und der Ausbau des ÖPNV langfristig forciert werden. Der Ausbau der zukünftigen Bahnverbindungen wird im Folgenden in die Entwicklungsschritte, kurz-, mittel- und langfristig erreichbare Ziele, eingeteilt. Durch die Stadt Rasbach v.d.H. sind als weitere Akteure vor allem die Deutsche Bahn und der RMV dauerhaft einzubinden und von der Notwendigkeit eines Ausbaus der Bahnstrecke sowohl zur Stärkung der Stadt Rosbach v.d.H. aber auch die durch bessere Vernetzung der Region zu überzeugen. Neben den übergeordneten Verbindungen soll aber auch die örtliche Vernetzung mit den Schnittstellen zum Busverkehr (Lage der Haltestellen und koordinierte Taktung) und zum motorisierten Individualverkehr (Angebot Park&amp;Ride Stellplätze an den Bahnhöfen) verbessert werden. Verbesserungsvorschläge Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig: Verbesserung der Taktungen an den Anschlusspunkten Friedberg/Friedrichsdorf und Verlängerung der Fahrzeiten der RB 16 sowohl unter der Woche wie auch an Wochenenden &amp; Feiertagen. Bei Verbesserung der Taktzeiten und Verlängerung der Fahrzeiten soll sich an den Fahrzeiten der S5 ausgerichtet werden.</li> <li>• Mittelfristig: Verlängerung der Regionalbahn RB 16 bis nach Bad Homburg. Von dort können mehrere Bahnlinien genutzt werden. Die Verlängerung der Regionalbahn 16 bis nach Bad-Homburg soll sich konkret in der Planung befinden, und mittelfristig umgesetzt werden.</li> <li>• Langfristig: Ausbau der Strecke von einer teilweise einspurigen Regionalbahn hin zu einem vollwertigen S-Bahn-Anschluss (Friedberg/Friedrichsdorf) inklusive Elektrifizierung. [Karten im Anhang der Stellungnahme]</li> </ul>	wird unterstützt	Vorschläge zum Teil bereits in Planung	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Auch der Bahnhof Glauburg-Stockheim erfüllt eine wichtige Umsteigefunktion. So könnte mit einer besseren Abstimmung der Fahrzeiten auch eine schnellere Verbindung von Büdingen über Stockheim nach Bad Vilbel und Frankfurt sowie – bei Umsetzung der Umsteigefunktionen in Nidderau – auch nach Friedberg geschaffen werden.	wird bedingt unterstützt	Mit den heutigen Taktlagen der verschiedenen Bahnlinien ist eine optimale Verknüpfung nicht möglich.	
Verkehrsangebot	Die Realisierung der Regionaltangente West sieht auch die Stadt Bad Vilbel als ein wichtiges, zu realisierendes Ziel. Wir regen in diesem Zusammenhang an, den Ring der Regionaltangente West von Bad Homburg bis Bad Vilbel zu verlängern. Dafür spricht, dass sich die Stadt Bad Vilbel nach wie vor sehr dynamisch entwickelt; insbesondere was die Wohnbevölkerung anbelangt. Eine Tangentialverbindung könnte den Verkehr entflechten; denn auch nach einem Ausbau des 3. und 4. S-Bahn-Gleises ab Frankfurt/West in nördlicher Richtung wird die Main-Weser-Linie sehr stark belastet bleiben.	wird unterstützt	aus: Stellungnahme zum RegNVP des RMV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Der Regionaltangente West soll zeitnah auch eine Regionaltangente Ost folgen. Aus Sicht der Stadt Bad Vilbel darf die entsprechende Planung aber nicht auf die lange Bank geschoben, sondern muss zügig angegangen werden. Die Weiterentwicklung der tangentialen Verbindungen (Schienenring um Frankfurt) ist wichtig, um dem Wachstum der Region Rechnung zu tragen.	wird unterstützt	aus: Stellungnahme zum RegNVP des RMV	Weiterleitung an RMV
Anschlussicherheit	Anschlüsse an den Busverkehr verbessern. Eine gute ÖPNV-Verbindung endet oft nicht am Bahnhof, sondern die Fahrt wird mit einem Bus fortgesetzt. Insbesondere in Altenstadt werden verschiedene Busverbindungen zur Weiterfahrt in die Ortsteile oder Nachbarorte nach der Fahrt mit der Niddertalbahn genutzt. Bei Verspätungen auf der Niddertalbahn (die ja mit anderen Maßnahmen weiter reduziert werden sollen), kommt es immer wieder vor, dass die Busse fahrplanmäßig abfahren, also vor der Nase der Fahrgäste leer losfahren. Sicherlich würde sich dann die Verspätung auch auf den Bus übertragen. Wesentlich ist aber, dass die Fahrgäste dieser Anschlussverbindung weitertransportiert werden, zumal auf der weiteren Strecke der Busse, v. a. beim Feierabendverkehr meist nur Fahrgäste aus Richtung Frankfurt weiterfahren wollen. Hierzu sollte sichergestellt werden, dass die Busverbindungen ebenfalls mit einer Zeiterfassung ausgestattet werden und einer Internetverbindung, die den Busfahrern anzeigt, dass die Niddertalbahn verspätet eintrifft und man auf diese warten soll. Die Verbindungen sind hierzu in den Fahrplänen als Anschlüsse einzuprogrammieren. Eine Einführung einer internetbasierten Verfolgung der Busfahrten mit Anzeige von Pünktlichkeit und Verspätungen wäre ebenfalls sinnvoll. So könnten Fahrgäste mit Bahn-Apps oder im Internet (bahn.de rmv.de) feststellen, ob der Bus selbst verspätet ist oder gar nicht kommt. Hierzu ist erforderlich, die Information über den Status der Busse über einen Liniendisponenten der VGO zu erfassen und bereitzustellen. Beschwerden über ausgefallene Busfahrten sind derzeit auch schwer, weil man zuerst bei der VGO eine Anrufverbindung erhalten muss und diese dann meist auf die Busgesellschaft verweist, die aber keine Dokumentation über ausgefallene Busfahrten hat oder behauptet der Bus sei doch gefahren. Eine bessere Transparenz kann mit Aufnahme der Busverbindungen in die Fahrplan-Internet Darstellung auch solche Konflikte besser handhabbar machen.	Prüfung	Der vorhandene Verbesserungsbedarf ist bekannt, weitere organisatorische und auch technische Voraussetzungen müssen geschaffen werden. Eine Anschlussgarantie kann jedoch auch dann nicht gewährleistet werden.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Busfahrpläne sind weitgehend separat von den sonstigen Fahrplänen erstellt. Dies führt dazu, dass die Busfahrpläne komplex und oft genug verwirrend sind hinsichtlich der Fahrzeiten während der Schulzeiten und der Ferien. Die Taktung ist verschieden, Fahrgäste können sich nicht auf diese wechselnden Zeiten einstellen. Sinnvoll wäre es hingegen, EINEN Takt zu fahren, durchaus weniger Busse zu Ferienzeiten oder auch zwei Busse zur gleichen Zeit in Schulzeiten, und dann die Schulzeiten mit entsprechender Übergangszeit von Haltestelle bis zur Schulklasse an die Taktzeiten der Busse und Bahnen anzupassen. Eine Taktung der Bahnen im 15 Minuten Takt dürfte dabei keine oder keine erheblichen Umstellungen mit sich bringen. Die gleiche Taktung der Busse zu Schul- und Ferienzeiten würde sowohl den Nicht-Schülern entgegenkommen, da man dann feste Zeiten der Abfahrten immer hat, und die Schüler würden sich diese Zeiten auch für die Ferienzeiten gut merken können.	wird nicht unterstützt	Der BPNV im ländlichen Raum hat mehrere Aufgaben zu erfüllen: Daseinsvorsorge Mobilität, Sicherstellung Schülerbeförderung, Anschlussicherung an relevante Bahn- und Buslinien. Vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel bei der Ausstattung des ÖPNV sind Kompromisse notwendig. So kann ein "reiner" Takt nicht immer gewährleistet werden.	
Verkehrsangebot	Zur Anhörung Lkr. Vogelsberg: Es wird unsererseits sowie der Stadt Stadtallendorf eine Schnellbuslinie Alsfeld nach Stadtallendorf favorisiert;	Prüfung	Der Vorschlag bedingt wegen des regionalen Charakters eine maßgebliche Beteiligung des RMV.	Weiterleitung an RMV/ RNV Marburg-Biedenkopf

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>Erstellung eines Gesamtgutachtens des ÖPNV zwischen Gießen und Wetzlar. Das größte Problem stellt sich für den Aufgabenträger des Landkreises Gießen an der westlichen Kreisgrenze und mit der Beziehung zur Kreis- und Universitätsstadt als eigener Aufgabenträger als Sonderstatusstadt. Zwischen Gießen und Wetzlar liegen gerade mal 15 km zwischen den Stadtzentren, jedoch tummeln sich hier bekanntlich vier verschiedene Aufgabenträger. Wir alle kennen die langjährigen Diskussionen über einen Ausbau des Linienbusangebots, insbesondere in der Gemeinde Lahnu in Bezug auf Gießen. Dies alles wird noch dadurch erschwert, dass die Linie 24 Gießen-Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar seit April 2009 mit Verlängerung im April 2017 in einen eigenwirtschaftlichen Verkehr überführt wurde. Man hätte dies vermeiden können, wäre die Linie 24 nicht alleine bekannt gemacht worden, sondern sie wäre in einem Linienbündel integriert gewesen. Auch wenn Lahnu zu einem anderen Aufgabenträger gehört, die Forderungen von Lahnu wirken sich auch auf Heuchelheim aus und sollten deshalb im Lokalen Nahverkehrsplan des Landkreises Gießen Erwähnung finden: a) Einführung eines durchgängigen, umsteigefreien 30-Minuten-Takts zwischen Gießen und Wetzlar über Heuchelheim und Lahnu</p> <p>b) Einführung von Express-Bussen in der Hauptverkehrszeit (z.B. Schülerverkehr) zwischen Lahnu und Gießen</p> <p>Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen sieht zwischen Gießen und Wetzlar noch zahlreiche andere Probleme. So besteht weiterhin der Wunsch der Gießener Stadtteile Lützellinden und Allendorf, wieder direkt nach Wetzlar angebunden zu werden. Im Süden geht es weiter, dort liegt die Gemeinde Hüttenberg mit über 10.000 Einwohnern und einem ÖPNV-Angebot im Vergleich eines kleinen Landortes. Gerade die großen Orte Rechtenbach, Hörnsheim und Hochelheim liegen umrahmt vom Landkreis Gießen vor den Toren der Stadt. Aber auch nördlich der Lahn gibt es weitere Mängel. Zum einen sind Heuchelheim und Wettengel als urbane Nachbargemeinden nicht miteinander durch den ÖPNV verbunden. Vielmehr ist Biebertal durchaus abgehängt. Dass hier, wie in Hüttenberg, selbst für den 6.000 Einwohner Kernort Rodheim-Bieber, an Sonn- und Feiertagen kein Linienbusangebot besteht, dies nur durch AST-Verkehr sichergestellt wird, welcher keine vernünftige gesellschaftliche Akzeptanz findet, ist der eine Aspekt. Hinzu kommt auch, dass man in das nur 11 km entfernte Wetzlar seit Ende 2008 nicht mehr umsteigefrei gelangen kann, sondern nur über zeitaufwendige Umwege mit Umstieg in Heuchelheim oder am Rande zu Hohenahr. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, dass im Lokalen Nahverkehrsplan für den Landkreis Gießen die Passage eingefügt wird, dass ein „Gutachten für eine zukunftsweisende Gesamtkonzeption ÖPNV Gießen-Wetzlar“ erarbeitet wird, worin alle Probleme, welche hier vorweg genannt sind, genau betrachtet werden und nach Lösungen im Sinne einer Verkehrswende gesucht wird. Hier ist politischer Sprengstoff. Es kann nicht sein, dass das Problem zum Leid der Fahrgäste ausgesessen wird. Die Verwaltungsebenen der Aufgabenträger sehen für sich die Sache als abgearbeitet an und Teile der Politik möchten sich nicht mit der Sache beschäftigen.</p>	keine Bewertung	Die Fahrpläne würden vorab mit dem federführenden Aufgabenträger, der Stadt Gießen und benachbarten Lokalen Nahverkehrsorganisationen sowie der Stadt Heuchelheim abgestimmt. Zu Weiteren Gesprächen steht der ZOV bereit, wobei Forderungen für Lahnu über den VLDW adressiert werden müssen.	Weiterleitung an Stadt Gießen/ VLDW/Stadt Wetzlar
Verkehrsangebot	<p>Teilung der Linie GI 42 und Verknüpfung Teilen der Linie MR-34 mit Teilleistungen der Linie GI-42 im Raum Biebertal und Lohra</p> <p>Auch hier haben wir das Problem der Kreisgrenze und ein an dieser Schnittstelle im kleinen Raum ländlicher Struktur, obwohl es dann gleich in die urbanen Gebiete von Gießen und Marburg übergeht. Hier liegt neben dem Problem der Kreisgrenze noch das Problem vor, dass die Busse in kleinen Orten enden. Somit sind die Busse der Linie GI-42 und der MR-34 in ihren Teilabschnitten nur schwach ausgelastet, erhalten nur sehr geringe Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Bis zur Strukturreform im ÖPNV und der Herbeiführung der lokalen Strukturen gab es mal keine aus dem Bestand des Postbusses existierende Linie, welche mit einem gewissen Angebot in den Hauptzeiten von Gießen kommend in die Lohrer Ortsteile fuhr. Dies wurde nun schrittweise so gut wie gegen Null gefahren. Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen schlägt vor, dass die Leistungen der heutigen Linie MR-34 auf der Teilrelation Niederwalgern-Kirchvers bzw. dem Verstal mit Teilen der Linie GI-42 verknüpft werden. Die von Erda kommenden Fahrten könnten zum großen Teil in Frankenbach den direkten Weg über die L 3047 bis nach Fellingshausen nehmen und Krumbach links liegen lassen. Dieser Biebertaler Ortsteil könnte wiederum von einer durchgängigen Linie Niederwalgern-Lohra-Kirchvers-Krumbach-Fellingshausen-Rodheim-Heuchelheim-Gießen profitieren, die somit zwischen zwei Bahnstationen d.h. zwischen zwei Knotenpunkten verkehren würde. Eine bessere Auslastung auf dem gesamten Fahrweg wäre gegeben. Damit würden sich in dem Raum drei Linien ergeben: a) Erda-Frankenbach-(direkt-)Fellingshausen-Rodheim/Bieber-Heuchelheim-Gießen</p> <p>b) Erda-Frankenbach-Krumbach-Fellingshausen-Rodheim/Bieber-Heuchelheim-Gießen</p> <p>c) Niederwalgern-Kirchvers-Krumbach-Fellingshausen-Rodheim-Bieber-Heuch.-Gießen</p>	Prüfung	Potenzialbetrachtung und Abstimmung mit dem RMV erforderlich.	Weiterleitung an RNV und den Landkreis Marburg-Biedenkopf
Verkehrsangebot	<p>Berücksichtigung der Reaktivierung der Horlofftbahn (westlicher Teil) mit erweitertem Betriebskonzept</p> <p>a) allgemeiner Hinweis: Die Reaktivierung der Horlofftbahn Wölfersheim-Hungen wird kommen, da gehen wir fest von aus. Wir sehen jedoch über die aktuelle Diskussion hinaus mehrere Aspekte, welche Erwähnung finden müssen. In jedem Fall muss die Reaktivierung des Teilabschnitts der Horlofftbahn im Text des Lokalen Nahverkehrsplans für die Landkreise Gießen und Wetterau ihren Niederschlag finden.</p> <p>b) Bildung der durchgängigen Relation Friedberg-Hungen-Gießen Es gibt durchaus starke Bindungen aus dem Raum Wölfersheim/Echzell nach Gießen. Daher sollten die Züge der Horlofftbahn nicht in Hungen enden, sondern vielmehr auch als Verstärkung des Abschnitts der Lahn-Kinzig-Bahn über Lich bis nach Gießen durchgebunden werden.</p> <p>c) Nicht vorab Wiedereröffnung des Halts Obbornhofen/Bellersheim ausschließen und Haltepunkt/Bedarfshalt Wölfersheim-Geisenheim prüfen Es gibt bereits Hinweise, dass der aufgrund der Trassenverlegung 1968 im Außenbereich liegende Haltepunkt Obbornhofen/Bellersheim nicht wieder aufgebaut werden soll. Im Rahmen von Bus/Bahn-Konzepten kann auch ein Haltepunkt im Außenbereich attraktiv werden. Das kann auch für einen Bedarfshalt im Wölfersheimer Ortsteil Geisenheim gelten.</p>	wird bedingt unterstützt	<p>a) Zustimmung</p> <p>b) Eine Durchbindung nach Gießen sollte umlauftechnisch geprüft werden und ohne Benachteiligung der Relation Nidda - Gießen gehen.</p> <p>c) Eine weitere Erschließung neuer Haltepunkte ist nicht vorgesehen und würde Planungs- und Genehmigungsverfahren mit sich bringen, die zu einer nicht kalkulierbaren, zeitlichen Verzögerungen führen. Wir lehnen diese Vorschläge ab, weil der Nutzen durch das zu erwartende Fahrgastaufkommen geringer eingeschätzt wird als die hiermit verbundenen Fahrzeitverluste.</p>	
Verkehrsangebot	<p>Schaffung einer direkten Buslinie Butzbach - Langgöns-Espa – Waldsolms (Brandoberndorf) (ggf. weiter bis Braunfels)</p> <p>Die Linie FB-54/FB-55 erschließt, weil es im Ringverkehr für die westlichen Butzbacher Stadtteile auf der Strecke liegt, den Ortsteil Espa der Gemeinde Langgöns (Landkreis Gießen) und den Ortsteil Weiperfelden der Gemeinde Waldsolms. Der Raum Waldsolms ist, abgesehen von der Endstation der Taunusbahn, in Sachen ÖPNV völlig unterentwickelt und wird im Rahmen der Fortschreibung des ÖPNV für den Lahn-Dill-Kreis eine deutliche Aussage bedürfen, dass es mit dieser Situation so nicht weitergehen kann. Wir fordern eine durchgängige Verbindung zwischen den Bahnhöfen Brandoberndorf und Butzbach über Weiperfelden, Espa und Hausen-Oes. Um Leistungen aus dem Lahn-Dill-Kreis einzubinden, könnte der Gesamtverkehr zwischen Braunfels, wo es einen zentralen Busbahnhof gibt und Waldsolms, welcher durch das Solmsbachtal führt, mit der neuen Verbindung gekoppelt werden, so dass eine Gesamtlinie Braunfels-Butzbach entsteht.</p>	keine Bewertung	Die Planung für eine solche Verbindung muss von der zuständigen Aufgabenträgerorganisation VLDW initiiert werden.	Weiterleitung an VLDW
Fahrzeuge	<p>Fahrzeuanforderungen sollen hessenweit standardisiert werden, um landkreis-/auftraggeberübergreifenden Einsatz zu ermöglichen, ohne Maluszahlungen zu riskieren. Das betrifft auch das Design der Fahrzeuge.</p>	wird nicht unterstützt	Das VGO-Design soll auch weiterhin für ein einheitliches Erscheinungsbild aller im Verbandsgebiet eingesetzten Busse sorgen.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Um Bad Vilbel an die Regionaltangente West anzuschließen, ist eine neue Schnellbuslinie nach Bad Homburg von Nöten. Es sollte weiter untersucht werden, ob es sinnvoll ist, die Schnellbuslinie weiter nach Frankfurt zu führen und in Enkheim an die U4/U7 anzuschließen.	wird unterstützt	aus: Stellungnahme zum RegNVP des RMV	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Priorität hat die Stärkung des ländlichen Raums und dessen Anbindung nach Gießen, Frankfurt und Fulda	wird unterstützt	Grundsatzziel	
Verkehrsangebot	Wir fordern eine Anhebung der Mindeststandards für die Verbindungsqualität. Die jetzigen Vorgaben seien nicht mehr zeitgemäß, da sie etwa im Zuge der Flexibilisierung von Arbeitszeiten kein ausreichendes Maß an Mobilität sicherstellten, weswegen insbesondere eine Verlängerung der Betriebszeiten nötig sei.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Achse Butzbach-Niederkleen-Dornholzhausen-Hüttenberg-Wetzlar. Die Verwaltungsgliederung der Orte bzw. Kommunen zu den Landkreisen zwischen Butzbach und Wetzlar ist sehr unübersichtlich. Dementsprechend gestaltet sich auch dort der ÖPNV und weil man binnen weniger Kilometer gleich über zwei Landkreisgrenzen mit drei Landkreisen fährt, ist hier viel von der unter A-8 beschriebenen Situation feststellbar. Wir fordern die Einrichtung einer Buslinie Wetzlar-Butzbach, wobei zwischen Butzbach und Niederkleen der gleiche Fahrweg zu wählen ist wie der von der Linie FB 51. Einzelne Anpassungen zur Herstellung der Übersichtlichkeit im Raum Pohl-Göns/Kirch-Göns sind erstrebenswert, eine Vertaktung muss dem einhergehen. Während die Linie FB-51 ab Niederkleen über Oberkleen und Ebersgöns nach Cleeburg führt, führt die neue Linie weiter über Dornholzhausen, Hochelheim, Hörnsheim nach Rechtenbach. Ab dort ist zu überlegen, ob der direkte Weg nach Wetzlar genommen wird und es zu einer Vertaktung mit der Linie 312 kommt oder ob ein anderer Weg der bessere ist. Die früher einmal mit mehr Fahrten ausgestattete Linie 311, welche in Rechtenbach startet, fährt heute kaum noch nach Langgöns. In Niederkleen oder Dornholzhausen könnte ein Umsteigepunkt in die Linie GI-35 bestehen, so dass auch diesem Faktor Rechnung getragen wird. Dadurch ist auf den Linienwegen eine höhere Fahrgastzahl zu erwarten, weil aufgrund der Durchgängigkeit zwischen Butzbach und Wetzlar gleichzeitigen Aus- und Einstiegen auf der gesamten Strecke zu rechnen ist. Dem Fahrgastverband PRO BAHN ist bewusst, dass beide Vorhaben sehr ambitioniert sind. Das Bewusstsein, dass Pendler- und Schülerbewegungen an Gebietsgrenzen nicht enden, muss jedoch dazu führen, vermehrt Lösungen grenzübergreifend zu suchen.	wird nicht unterstützt	Es bestehen Umstiegsbeziehungen mit Bus und Bahn. Es besteht für eine Direktverbindung kein ausreichendes Potential aus den Zwischenorten.	Weiterleitung an VLDW und Stadt Wetzlar
Verkehrsangebot	Gesamtkonzept Vogelsbergbahn in Lokalen Nahverkehrsplan aufnehmen. Der PRO BAHN Regionalverband Osthessen begrüßt außerordentlich, dass sich der Landkreis Gießen, der Vogelsbergkreis und der Landkreis Fulda dazu entschlossen haben, eine Studie bzw. ein Gutachten zur Aufwertung der Vogelsbergbahn in Auftrag zu geben. Wir haben auch die wohlwollenden Worte der Herren Klöppel und Muth-Born im Zusammenhang mit der Beratung in den Gremien der Landkreise positiv zur Kenntnis genommen. Wir sehen für die Vogelsbergbahn mehrere Aspekte, um die einzige Schienenverbindung im Vogelsbergkreis für eine wirkliche Verkehrswende und die Zeit von 2050-2100 auszurichten. a) Konzept von 2011 als reine Regionalbahn war bzw. ist ein Fehler. Dass die heutige RB 45 als reine Regionalbahn gefahren wird, sehen wir als Fehler an. Wir haben zwar auch erfreuliche Entwicklungen auf der Vogelsbergbahn, jedoch die Fahrtzeit von 1 Std. 40 Min. zwischen Fulda und Gießen ist einfach nicht zeitgemäß und auch die Zeiten aus dem östlichen Vogelsbergkreis nach Gießen bedürfen einer Verbesserung. Daher muss wieder Regional-Express-Verkehr zwischen Fulda und Gießen angeboten werden. Dazu bedarf es natürlich eines weiteren Ausbaus.	Prüfung	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Eine Machbarkeitsstudie, für die Einrichtung zusätzlicher beschleunigter Verbindungen in der Hauptverkehrszeit ist vorgesehen.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	b) Kreuzungsbahnhöfe wieder aufbauen. Der PRO BAHN Regionalverband Osthessen fordert den Wiederaufbau bzw. die Erweiterung folgender Kreuzungsbahnhöfe: Mücke (Erweiterung), Nieder-Ohmen, Burg- und Nieder-Gemünden, Wallenrod, Lauterbach (-Nord) / (Erweiterung) c) Bahnhöfe wieder eröffnen bzw. neu einrichten. Wenn wieder genügend Kreuzungsbahnhöfe zur Verfügung stehen, dann kann auch wieder ein abschnittsweiser Regionalbahnverkehr angeboten werden, dann ist es möglich, auch stillgelegte Bahnhöfe wieder zu eröffnen. Wir alle kennen die große Debatte um die Schließung der Stationen Rensdorf und Wallenrod. Bei dem augenblicklichen Konzept der RB 45 ergibt sich hierzu keine Möglichkeit, ein Ausbau kann da wieder Perspektiven bieten. Wir sehen die Wiedereröffnung bzw. Neueinrichtung folgender Bahnhöfe entlang der Vogelsbergbahn als geboten an: Gießen-Ost (ehem. US-Depot), Großen-Buseck-Ost, Lindenstruth, Alsfeld-Süd (Gewerbegebiet), Wallenrod, Rensdorf, Lauterbach-Nord/Heblös (neuer Halt im Bereich Gewerbegebiet)	wird bedingt unterstützt	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Die Einrichtung zusätzlicher Halte im ZOV-Vergebiet wurde geprüft und aus volkswirtschaftlichen und betrieblichen Gründen verworfen. In den Bahnhöfen Nieder-Ohmen und Wallenrod bestehen nach wie vor Krzeungsmöglichkeiten. Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel einer weiterer Beschleunigung soll infrastrukturelle Bedarfe aufzeigen.	Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	d) Brechung der Linie RB 45 in Teil Lahntalbahn und Teil Vogelsbergbahn. Mit der Fahrtzeit der RB 45-Züge mit über 3 Stunden und die Eingleisigkeit der Vogelsbergbahn mit ihren zu wenigen Kreuzungsbahnhöfen führt zu immensen Verspätungen. Man sieht auch, dass in Gießen quasi das gesamte Fahrgastaufkommen wechselt, kaum einer fährt über Gießen hinaus. Wenn man die Lahntalbahn in Richtung Gießener Nebenstationen anbinden will, könnten die RB-Züge der Lahntalbahn auch bis zur einer neuen Stationen Gießen-Ost/US-Depot durchfahren, wo es noch alte Abstellanlagen gibt, die man reaktivieren kann.	Prüfung	Eine Entscheidung zur Brechung der Züge in Gießen erfordert eine Analyse der Verspätungsgründe der RB 45.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Kein sinnhaftes System – eine Strecke – eine Linie - aufbrechen. Auf vielen ÖPNV-Streckenabschnitten gibt es Fahrten, welche nur eine Teilstrecke befahren. Wenn dies über den Anteil von einzelnen Verstärkerfahrten in den Hauptverkehrszeiten hinaus geht und der ganztägige Verkehr dies aufweist, muss angestrebt werden, dies nicht unter einer einzigen Liniennummer darzustellen, da dies zu Unsicherheiten bei den Gelegenheitsfahrgästen führt und nicht transparent wahrgenommen werden kann. Wenn klar ist, dass eine bestimmte Ziffer nur einen Teil des Linienwegs zurücklegt, dann ist dies weitaus verständlicher. Dies ist auch für den Vogelsbergkreis festzuschreiben. Grundauffassung: Mehrere Linien können auch in einer Fahrplantabelle dargestellt werden, im Gesamttraum des RMV aber auch anderswo in Deutschland gibt es dafür zahlreiche Beispiele.	wird nicht unterstützt	Das vorgeschlagene System ist aus Sicht der Planung zu komplex und würde nicht zu einer Verbesserung des Informationsgehaltes führen.	
Verkehrsangebot	Linien nicht im Nirgendwo enden lassen. Um Buslinien auch im ländlichen Raum besser auszulasten, müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um diese nicht im Nirgendwo enden zu lassen. So ergeben sich selbstverständlich wirtschaftliche Negativwerte, da Teilstrecken bei ohnehin schwächerer Auslastung im ländlichen Raum noch gravierendere Schwachlasten aufweisen. In Einzelfällen mag das nicht anders gehen. Wir zeigen aber gerne, auch bei dieser Stellungnahme Verbesserungspotential auf.	keine Bewertung	Allgemeine Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	
Verkehrsangebot	Überwindung der Situation, dass Linien an Kreisgrenzen enden, obwohl darüber hinaus Verkehrsbeziehungen bestehen. Hier richtet sich eine deutliche Kritik an die in den letzten 25 Jahren entstandene Situation in Hessen. Es gibt an vielen Stellen entweder gekappte ÖPNV-Verbindungen, welche früher einmal bestanden oder bei denen sich durch Veränderungen in der Gewerbestruktur und der Schullandschaft neue Verkehrsachsen ergeben haben, für welche die Bevölkerung vielfach nur die Fahrt mit dem Auto als Möglichkeit hat. Hier muss entgegen gesteuert werden, müssen Lösungen entwickelt werden, wie durch intelligente Lösungen, auch in der Vertragsstruktur, auch eine Verkehrsleistung durch mehrere lokale Aufgabenträger angeboten werden kann. Ggf. muss auf das Instrument einer Regionalbuslinie zurückgegriffen werden.	keine Bewertung	Allgemeine Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.	
Verkehrsangebot	ÖPNV-gerechte Planung von neuen Wohn- und Mischgebieten. Insbesondere in den 1980er und 1990er Jahren hat ein massiver Trend zur Verkehrsberuhigung in den Kommunen Deutschlands und Zentraleuropas eingesetzt. Dies ist vom Grundsatz auch gut so, denn die autogerechte Stadt im Sinne des Menschen gibt es nicht. Inzwischen haben sich die Ausbauplanungen zwar etwas relativiert und Fehlplanungen der ersten Jahre werden nicht mehr betrieben. Jedoch sind die Neubaugebiete der Wohn- und Mischbebauung heute von vorn herein verkehrsberuhigte Quartiere. An wen bei diesen oft großen Gesamtflächen nicht gedacht wird, das ist der Linienbusverkehr. Wir vom PRO BAHN Regionalverband Osthessen fordern, dass auch Tangentialachsen für den Linienbus mitten durch solche neuen Baugebiete geplant und ausgebaut werden. Es kann nicht sein, dass die Bushaltestelle lediglich an bestehenden Standorten des Stadtteils verbleibt oder maximal an der am Rande des Gebiets liegenden Durchgangsstraße eine Haltestelle errichtet wird. Auch bei neuen Baugebieten muss die Erschließungsqualität von 300-350 m vom Haus bis zur Bushaltestelle gelten. Mögen in neue Wohngebiete mobile, oftmals jüngere Menschen ziehen, so sind dies aber die älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen von morgen.	wird nicht unterstützt	Der im NVP vorgegebene Haltestellenabstand von 400 m wird als ausreichend angesehen. Eine zu enge Haltestellenentfernung wirkt sich negativ auf die Gesamtreisezeit und somit auf die Attraktivität des ÖPNV aus.	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Das Grundangebot ist in den Kategorien 1 und 2 wieder auf das Niveau vor der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 anzuheben. In der Kategorie 3 ist eine Anhebung um zwei Fahrtenpaaren vorzusehen, um den ländlichen Raum zu stärken.	wird unterstützt	Es ist aktuell <b>politische Meinung</b> in der Bundes- und Landespolitik, dass der ÖPNV ausgebaut werden muss. Dementsprechend wird dies im regionalen Nahverkehrsplan des RMV berücksichtigt. Der lokale Busverkehr sollte daher entsprechend angepasst werden.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Die Mindeststandards der Verbindungsqualität für Orte der 3. Kategorie sollen auf mindestens 6 Fahrtenpaare an Sonntagen angehoben werden. Auch eine strengere Vorgabe als ein Zweistundentakt an Montagen bis Freitagen muss angedacht werden.	wird unterstützt	ZOV-weite Geltung der Vorgaben muss bedacht werden	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Um den ÖPNV im ZOV-Gebiet konkurrenzfähig gegenüber dem PKW zu machen und für breite Bevölkerungsschichten attraktiv zu sein, bedarf es vielseitiger Veränderungen. Nicht nur schnelle Verbindungen, leichte Verständlichkeit und gute Erreichbarkeit der Haltestellen sind wichtig. Auch der schnelle und flexible Umstieg von und zum Regionalbahnverkehr des RMV ist wichtig.	wird unterstützt		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Um den ländlichen Raum als attraktiven Wohnort zu fördern, ist der Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur, hier insbesondere der Schieneninfrastruktur, von besonderer Wichtigkeit. Hierzu zählt, den Vogelsbergkreis betreffend, die Beschleunigung der Streckengeschwindigkeit auf der Vogelsbergbahn Gießen-Fulda sowie die technische Modernisierung der Kreuzungsbahnhöfe Ehringhausen(Felda) und Lauterbach (Hess.) Nord mit dem Ergebnis einer jeweils deutlich verkürzten Standdauer im Begegnungsverkehr. Dies könnte ohne großen technischen Aufwand relativ zeitnah umgesetzt werden. Durch eine solche Maßnahme wäre die Wiederinbetriebnahme des im Dezember 2011 stillgelegten Bahnhofes Wallenrod fahrplantechnisch möglich.	wird unterstützt	Eine Erweiterung des Betriebskonzeptes dahingehend, dass im Wechsel ein RE bzw. eine RB fährt, ist unter den jetzigen infrastrukturellen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Die Einrichtung zusätzlicher Halte wurde geprüft und aus wirtschaftlichen, infrastrukturellen und betrieblichen Gründen verworfen. Eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die betrieblichen und infrastrukturellen Eckpunkte festzulegen, ist geplant. Erst nach deren Fertigstellung kann abgeschätzt werden, inwieweit zusätzliche Haltepunkte vorgesehen werden.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Bessere Umsteigeanschlüsse durch Taktverkehr mit Umsteigebahnhöfen Ein wichtiges Ziel ist der Herstellung von gut nutzbaren Umsteigemöglichkeiten. Es nutzt wenig, wenn (Fern-) Strecken schneller werden (ICE) und dann die Umsteigepunkte Zeiten von 20-30 Minuten aufweisen. Ganz besonders betrifft dies den Bahnhof Nidderau (Heldenbergen). Dieser liegt zwar im Main-Kinzig-Kreis, erfüllt aber eine zentrale Umsteigefunktion für die Bahnen in der Wetterau, bzw. in deren Verbindung zum MKK. Diese Umsteigefunktion ist kaum gewährleistet. Teil bestehen keine Anschlüsse, bzw. Wartezeiten von 20-25 Minuten. Teils bestehen kurze Übergänge von 5 Minuten, die aufgrund von Verspätungen eintreffender Züge auf 0-1 Minute schrumpfen oder der Anschluss faktisch nicht gewahrt wird. Es kam auch schon vor, dass zu wartende Anschlusszüge vor der Abfahrtszeit weggefahren sind. Ein Blick in die Fahrpläne zeigt, dass Nidderau KEIN Umsteigebahnhof ist und auch vorgesehene Verbindungen mit hohen Unsicherheiten verbunden sind. Mit der Gründung des RMV wurde verkündet, dass ein „integraler Taktverkehr“ eingeführt wird. Entsprechende Unterlagen liegen bei uns noch im Archiv. Der „integrale Taktverkehr“ wurde bisher nicht oder nur unzureichend umgesetzt – auf der Niddertalbahn praktisch nicht. Insbesondere in Nidderau ist der Fahrplan so aufgebaut, dass vielfach Anschlüsse von Altenstadt nach Hanau oder umgekehrt, sowie Friedberg nach Altenstadt und umgekehrt nicht vorgesehen sind und der Anschlusszug jeweils 2-3 Minuten früher abfährt, so dass Wartezeiten von fast 30 Minuten entstehen. Ein nicht mehr haltbarer Zustand! Es kann sein, dass durch leicht erhöhte Wartezeiten zum Umsteigen sich die Gesamtfahrzeit auf der Gesamtstrecke nach Frankfurt leicht erhöht. Andererseits kann die Fahrtzeit durch die neuen Kreuzungspunkte weitaus sicherer eingehalten werden und Verspätungen, die sich sonst auf 30 Minuten und mehr „aufschaukeln“ vermieden oder auf 15 Minuten reduziert werden. Ein verlässlicherer Betrieb wiegt hier höher als wenige Minuten längere Fahrtzeiten. Hierzu ist auch die Erhöhung der maximalen Geschwindigkeit hilfreich. Aktuell hat Ende August die Bahn AG verkündet, dass nun im Jahr 2020 dieser Taktverkehr bundesweit einführt werden solle, so wie es dies in der Schweiz seit über 30 Jahren gibt. Es sollte hierbei sichergestellt werden, dass dies auch beim Bahnhof Nidderau der Fall ist. Um dort gute Umsteigemöglichkeiten herzustellen sind nur geringe Veränderungen im Fahrplan erforderlich, aber leider wurden selbst diese bisher nicht realisiert. (Vor einigen Jahren hatte die Gemeinde Altenstadt selbst der Bahn einen machbaren und durchgerechneten Vorschlag unterbreitet, aber dies wurde nicht umgesetzt).	wird unterstützt	Eine vollumfängliche Berücksichtigung aller Anschlussmöglichkeiten dürfte bei der Fahrplangestaltung nicht möglich sein. Eine weitere Optimierung wird unterstützt. Die Forderung nach Anschlusssicherheit im Betrieb wird zumindest bei geringfügigen Verspätung geteilt.	Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2020 nehme ich wie folgt Stellung. Im Entwurf sind die Landkreise Gießen, Vogelsberg und Wetterau zur Darstellung der Verbindungsqualität in unterschiedliche Verkehrsgebiete eingeteilt. Zur Entscheidungsfindung gibt es zudem zwei Varianten der Verkehrsgebiete mit unterschiedlicher Anzahl Fahrtenpaare. Die Gemeinde Limeshain ist in der Variante 1 in der Kategorie 3 eingestuft und in der Variante 2 in Kategorie 4. Ich bitte zu prüfen, ob die Gemeinde Limeshain in das gleiche Verkehrsgebiet wie die Gemeinde Altenstadt eingestuft werden kann. Die Gemeinde Limeshain weist eine Bevölkerungsdichte von ca. 450 Einwohner pro km <sup>2</sup> auf. Die Entfernung zur Gemeinde Altenstadt beträgt ca. 3-4 km. Dort ist der nächste Bahnanschluss zur Anbindung ins Rhein-Main-Gebiet. Viele Haus- und Fachärzte sind in Altenstadt angesiedelt, die von Limeshainer Bürgerinnen und Bürger frequentiert werden. Zudem bitte ich die Gründe für die derzeitige Einstufung dazulegen.	keine Bewertung	<b>Politische Entscheidung</b>	

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weitere Vorgehen
Verkehrsangebot	Damit die Schüler aus Schlitz mit den Busverbindungen in Lauterbach besser nach Hause fahren können, wäre es notwendig, die Linie 393 von Schlitz nach Lauterbach für die Zeiten ab 12.00 Uhr an die Linie VB-24 (Rimlos, Hebls, Allmemrod) anzupassen. Bislang schaffen die Schüler den Umstieg am Busbahnhof nur dann, wenn die Abfahrt der Linie VB-24 sich um ein paar Minuten verzögert. Könnte dieser Bus 3-5 Minuten länger am Busbahnhof stehen bzw. auf die Ankunft der Linie 393 aus Schlitz warten, wäre die Weiterfahrt der Schüler von Schlitz nach Rimlos, Hebls und Allmenrod gesichert. Vielleicht ist diese kleine Anpassung in Nahverkehrsplan möglich. Die Schüler würden es Ihnen danken.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Für die Haltestellen Bahnhof und Krankenhaus müsste eine Ausnahmeregelung bestehen, so das Verkehr innerorts für diese 2 Halte nicht ausgeschlossen wird. Andernorts gibt es diese Ausnahmeregelung auch. Auch am Wochenende innerörtliche ALT anbieten.	Prüfung		
Verkehrsangebot	Zielsetzung sollte eine stündliche Taktung unter der Woche auch in den Wohngebieten sein. Anfahren des Krankenhauses prüfen, zumindest Halt an der Dirlammer Straße. Neue Haltestelle am Südbahnhof (Finanzamt) vorsehen. Anpassung der Taktung mit den an- und abfahrenden Zügen am Nordbahnhof (Ankunft der Busse 5-10 min vor Abfahrt/Ankunft der Züge). Man sollte sich über den Alsfelder Stadtbuss informieren und überlegen, ob dies eine Lösung für Lauterbach sein könnte. Ebenso sollte man sich über Kosten bzw. Zuschüsse für einen kleinen Elektrobus informieren.	Prüfung		
Haltestellen	Der ZOV sollte sich aktive für eine Verbesserung der Situation einsetzen. Reaktivierung der Toiletten neben dem Bahnhof.	keine Bewertung	ZOV-Verkehr und VGO sind im Rahmen ihrer Möglichkeiten bestrebt an einer Verbesserung der Situation mitzuwirken.	
Haltestellen	die Forderung unter der laufenden Nummer 33 aus dem Nahverkehrsplan Anhang II sollte auf alle Fälle aufrecht gehalten werden. (Auch wenn in der Bemerkung steht, dass es nicht möglich sei.) Wir sind geschlossen dafür, den Bahnhalt in Wallenrod wieder einzurichten. Teilweise halten die Züge kreuzungsbedingt und machen sodann die Türen nicht auf. Das hatte ich auch der VGO bei dem Abschlusstermin zum MoDaVo-Workshop vor ein paar Wochen im Bürgerhaus Romrod schon mal gesagt. Der Mitarbeiter der VGO wollte sich dazu mal schlau machen...	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV
Verkehrsangebot	Während den Schulferien fahren keine Busse nach Hebls. Dieses ist dann für so manchen Bürger bzw. Schüler oder Schülerin schlecht. Soweit mir bekannt ist, können ja die Bürger sonst mit den Schulbuss fahren. Oder stimmt dieses nicht ? Natürlich kann man auch den ASTverkehr in Anspruch nehmen. Muss aber rechtzeitig angemeldet werden. Ich glaube, daß dieses den älteren Mitbürger nicht bekannt ist. Vielleicht kann man ja die Stadtlinie "Maar" über Hebls laufen lassen. Müssten ja nicht alle Busse sein, sondern vielleicht 2-3 mal am Tag, bzw. an bestimmten Tagen in der Woche. Allerdings, ob hier auch ein Interesse besteht kann man schlecht sagen.	wird nicht unterstützt	Es besteht ein nachfragegerechte ÖPNV-Angebot. Eine andienung mit Bussen ist in Schwachlastzeiten auch ökonomischen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll.	
Nahverkehrsplan	Vom Ortsbeirat Maar bestehen zum Nahverkehrsplan keine Änderungs- bzw. Verbesserungswünsche. Der Fortschreibung kann somit in dieser Form zugestimmt werden.	keine Bewertung		
Verkehrsangebot	Ich bin sein ein paar Monaten neu nach Lauterbach - Wallenrod gezogen und wollte gern den Nahverkehr nutzen, um den Individualverkehr zu reduzieren. Weiterhin bin ich täglicher Pendler über Fulda Richtung Nürnberg/München, wofür sich die Nutzung des Nahverkehrs anbietet. Leider habe ich folgende Beobachtungen und Erfahrungen gemacht, die mich am Konzept der Anbindung Wallenrods zweifeln lassen und möchte gleichzeitig einfach umsetzbare Änderungen vorschlagen. 1. Mir ist völlig unklar, warum der Zug (HLB) nicht in Wallenrod hält, obwohl ein funktionierender Bahnhof vorhanden ist und technische Halte häufig vorkommen. Die mir gesagten Gründe, der Fahrzeitverkürzung erschließen sich mir nicht, da der Zug immer lange in Lauterbach oder Wallenrod beim Warten auf den Gegenzug hält. - Die HLB Bahn wird sehr gut genutzt und jeder Halt würde der Bahn mehr zahlende Fahrer einbringen - Es könnte auch über einige Express-Züge nachgedacht werden in den Zeiten, in denen wirklich ein ALT die Anbindung realisieren soll.	keine Bewertung		Weiterleitung an RMV

Thema	Stellungnahme zum Nahverkehrsplan	Bewertung des ZOV	Erläuterungen, Kommentare	weiteres Vorgehen
Verkehrsangebot	<p>2. Die angebotene Verbindung per ALT ist ok, wenn die Randbedingungen geändert werden würden.</p> <p>2.1. Warum kann nur zwischen 7 und 19 Uhr angerufen werden? --&gt; keine Flexibilität - auch nicht bei Taxi Schmidt Zum Beispiel ergeben sich Fahrwünsche meist erst abends, die dann nicht mehr angenommen werden.</p> <p>2.2. Für die Planung verstehe ich, dass Taxi Schmidt etwas Zeit für die Planung und Anreise benötigt, jedoch habe ich folgende Reaktionen bereits erfahren: - Was schon wieder so eine Kurzstrecke von Lauterbach nach Wallenrod! - Die Zeit für die Anmeldung ist vorbei. Dabei habe ich 10 Minuten nur eine besetzte Leitung erreicht, habe aber 65 min vor der Fahrt begonnen anzurufen. Kommentar der Zentrale: Da müsste ich halt zeitiger anrufen.</p> <p>2.3. Es wird nicht jeder Zug mit ALT bedient. Nur Zeiten zwischen 5:30 und 20:00 in Richtung Wallenrod - Zum Frühzug 06:10 gibt es kein ALT. Hier müsste ich bis Alsfeld fahren --&gt; kostet 4,90 statt 2,65 - Wenn ich den Zug 19:34 von Fulda nach Lauterbach auf Grund von Verspätungen anderer Zubringerzüge verpasse, habe ich keine Chance mehr von Lauterbach nach Wallenrod zu kommen, obwohl die HLB bis ca. 23:00 durch Wallenrod fährt!!</p> <p>2.4. Erfahrung: Die Haltestelle Siedlung wurde durch Bus mal nicht angefahren: - Kommentar, hier steigt so selten jemand ein. - Um den Zug in Lauterbach zu bekommen, musste privat ein Taxi gerufen werden - wer erstattet mit in so einem Fall die Kosten?</p> <p>2.5. Ein ALT steht am Bahnhof und andere Leute, die das System zum Beispiel nicht kennen, wollen gern mitfahren - Eine Person wollte bis zu einem Ort auf der Strecke nach Alsfeld mitfahren - ALT war da, aber es hieß: Haben Sie sich angemeldet? Wenn nicht, können Sie auch nicht mitfahren.</p> <p>2.6. Es gibt keine Busverbindung ins Krankenhaus Eichhof - wie kommen speziell die älteren Mitmenschen zum Krankenhaus?</p> <p>Die Folge von all diesen Beispielen ist sicherlich, ---&gt; dass sich kaum einer auf den Nahverkehr verlassen kann ---&gt; das das eine Verhinderung des Nahverkehrs ist ---&gt; Flexibilität ist nur für die Fahrgäste fast Null ---&gt; Fahrzeiten erhöhen sich: z.B. 06:10 Zug über Fulda nach Nbg: 2:20min ALT Wallenrod 5:10 Uhr damit bis Abfahrt Zug: 1h                      ---&gt; Individualverkehr nimmt zu, da sicher nun fast jeder mit dem Auto fährt                      Alternativen: ---&gt; Bedarfshalte von allen Zügen in Wallenrod ---&gt; Ein Halt wäre auch Motor für die weitere Entwicklung von Wallenrod</p>	Prüfung		
Fahrzeuge	<p>Alle Busse müssen folgende Ausstattungsmerkmale verfügen: Klapprampe, großzügige Dimensionierung einer (oder zwei bei Gelenkbussen) Mehrzweckfläche inkl. Rollstuhlfahrerstellplatz. Kontrastreiche Gestaltung für Sehbehinderte, Klimaanlage, mind. zwei, besser drei TFT-Monitore (nächste Haltestelle, mind. zwei Folgehaltestellen, Liniennummer und Endhaltestelle, mittelfristig inkl. Umsteige- und Anschlussinformationen (Echtzeit)), akustische Ansage, Außenanzeigen (Front und Türseite: Liniennummer und Fahrtziel; Heck und Fahrerseite mind. Liniennummer) mit weißen LEDs. Auf Werbung auf Fensterflächen soll verzichtet werden. Wünschenswert wäre für sehbehinderte Fahrgäste eine akustische Fahrgastinformation auch außerhalb des Busses an der Haltestelle, z.B. mittels einer entsprechenden App.</p>	Prüfung	Teilweise sind die Forderungen bereits in den Ausschreibungen berücksichtigt.	