

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2019-23
Stellungnahme des Fahrgastbeirats zum NVP-Entwurf (Planungsstand 01/2020)

**Zusammenfassung der Rückmeldungen von Fahrgastbeiräten
Erste Beteiligungsstufe - Stellungnahmen vor der Angebotskonzeption**

**Prüfung der Änderungswünsche des Fahrgastbeirats des Kreises Bergstraße
zum Planungsstand 01/2020 vor der 2. Beteiligungsstufe [Stand 27.10.2020]**

Themenbereiche	<p>AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- & Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarife W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgastinformation</p>	<p>Prüfergebnisse:</p> <p>KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung KW = Kenntnisnahme & Weiterleitung an zuständige Stelle BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan im Rahmen einer Maßnahme BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan</p> <p>Sofern eine Themennennung im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, gibt der Code (z.B. Kapitel "Kap. 3.4.8" oder Maßnahme "M_NO.5") in der Spalte "Berücksichtigungsort" an, an welcher Stelle das Thema im Bericht (bei Kapiteln) bzw. im Anhang 4.A (bei Maßnahmen) gefunden werden kann.</p>
-----------------------	--	--

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüfergebnis	Berücksichtigungsort
ÄW_FGB_3.1	Sofern noch nicht geschehen, sollen alle unter 1. benannten Beschlüsse angemessen im Planungsentwurf berücksichtigt werden. Sofern keine Berücksichtigung erfolgt, soll dies im Planentwurf nachvollziehbar begründet werden.	H	Die vom FGB aufgeführten Beschlüsse "Empfehlung über die anstehende Entscheidung über die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes" vom 7.11.2017 (Anlage 1.A), "Marketing und Ausweitung der VRN-Mobilitätsgarantie" vom 8.11.2018 (Anlage 1.B), "Tarifintegration Ruftaxi" vom 26.10.2018 (Anlage 1.C), "Schließung von Angebotslücken im ÖPNV-Netz" vom 6.3.2019 (Anlage 1.D) und "Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs im Kreis Bergstraße" (Anlage 1.E) werden angemessen im aktuellen NVP berücksichtigt. Anlage 1F wurde hinsichtlich der Relevanz für den lokalen NVP geprüft und kann leider für den lokalen NVP nicht berücksichtigt werden.	BS	Anhang 3.D
ÄW_FGB_3.2.1	Das Ziel für die Bewohner des Kreises „unabhängig von ihrem Wohnort und ihres sozialen Status Zugang zu einem breiten Mobilitätsangebot [zu] gewährleisten" ist ausdrücklich zu begrüßen. Dem wird aus Sicht des FGB im Anforderungsprofil zur Angebotskonzeption leider nicht nachgekommen. Die Vorgabe, Ortsteile mit über 100 Einwohnern mit 25 Fahrtenpaaren/Woche (Mo-So) zu versorgen, stellt zwar eine erste Verbesserung des gegenwärtigen Mindeststandards (15 Fahrtenpaare pro Woche für Orte mit über 300 Einwohnern) dar. Jedoch kann aus Sicht des FGB bei einem Angebot von durchschnittlich 3,57 Fahrten pro Tag wohl kaum von einem hinreichend flexiblen Angebotsniveau gesprochen werden. Der FGB sieht es als problematisch an, den Mindeststandard über einen Wochendurchschnitt anstelle von Vorgaben zur Fahrtenanzahl pro Tag zu definieren mit dem Hintergedanken, an einigen Tagen ein dichteres Angebot vorzuhalten als an anderen. Hierdurch wird insbesondere die gesellschaftliche Teilhabe und Flexibilität von sozial schwachen Gruppen – den „Zwangskunden“ des ÖPNV – eingeschränkt (z.B. ist die Findung eines Arzttermins oder die Teilnahme an Veranstaltungen schwierig bis unmöglich, wenn an bestimmten Wochentagen gar kein Angebot existiert!). Der FGB hält mindestens 8 Fahrten/Werntag (Mo-Sa) und 6 Fahrten pro Sonn- und Feiertag als minimal zumutbaren Mindestbedienungsstandard und wünscht diesen im NVP umzusetzen. Diese starre Mindestvorgabe soll in Zukunft durch neue Möglichkeiten der Angebotsgestaltung (flexible Bedienformen) zu einem kontinuierlichen Angebot über den gesamten Tagesverlauf weiterentwickelt werden.	AS/VS	Der benannte Mindestbedienststandard ist das Ergebnis eines umfangreichen Abwägungsprozesses im Spannungsfeld zwischen angebotsoffensiver und nachfragegerechter Netzgestaltung. Er ist in der praktischen Umsetzung für Orte mit mindestens 100 und unter 600 Einwohnern relevant (vgl. Kapitel 3.2.2). In der praktischen Umsetzung im Kreis Bergstraße erfahren Orte dieser Kategorie - sofern sie innerhalb einer potenzialstarken Achse liegen - schon heute eine deutlich häufigere nach Wochentagen ausdifferenzierte Bedienung (vgl. Tabelle 16 im Bericht). In Bereichen außerhalb der potenzialstarken Achsen, liegt das Ziel der Angebotsgestaltung in der Sicherstellung der Erreichbarkeit im Sinne der Daseinsvorsorge. Hierfür wird der festgelegte Standard in Kombination mit den Standards zu den übrigen Netzebenen als ausreichend erachtet. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurden neue Korridore identifiziert, auf denen diverse, bisher allein durch den Mindestbedienststandard erfasste Orte eine deutliche Angebotsausweitung erfahren. Eine vollständige Umsetzung dieser Angebotsausweitungen oder gar deren Erweiterung zu einem kontinuierlichen bedarfsgesteuerten Angebot über den gesamten Tagesverlauf steht unter Finanzierungsvorbehalt.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.2.2	Dem FGB fehlt in den Zielvorgaben zum Anbindungsstandard ein Ansatz, welcher jedem Kreisbewohner eine substanzielle Mobilitätsgarantie über den Tagesverlauf gewährleistet. Das alleinige Festlegen von Fahrtenanzahlen (Punkt 3.2.1) ohne Vorgaben zum Bedienzeitraum ist insbesondere vor dem Hintergrund des selbst formulierten Anspruchs des NVP zu einem „Mobilitätsplan“ weiterzuentwickeln, nicht ausreichend. Die Anbindung eines jeden Ortes im Kreis sollte daher um folgende Mindeststandards erweitert werden: Die unter Punkt 3.2.1 definierten Fahrtenzahlen sollen so über jeden Wochentag verteilt werden, dass für das Verlassen des Ortes mindestens die erste und für das Eintreffen im Ort mindestens die letzte Anschlussverbindung der übergeordneten Netzebene in/aus Hauptlastrichtung erreicht bzw. genutzt werden kann. Beispiel Albersbach: Erste Abfahrt des Tages soll in Rimbach Anschluss an RB Richtung Weinheim herstellen. Letzte Ankunft des Tages soll in Rimbach Anschluss von RB aus Weinheim annehmen. Da schon heute vielerorts dieser Mindeststandard umgesetzt ist, besteht nur in sehr wenigen Orten ein entsprechender Handlungsbedarf. Im Sinne einer ambitionierten ÖPNV-Offensive sollten solche Grundlagen im NVP selbstverständlich formuliert werden.	AS/VS	Wie auch schon im letzten Nahverkehrsplan 2014-2018 sind selbstverständlich auch in diesem NVP sowohl die Bedienzeiträume als auch die Anzahl der Fahrten für die einzelnen Netzkategorien formuliert (vgl. S. 74). Nach der Präsentation zum NVP in der FGB-Sitzung am 19.11.2020 (S. 17) sind sowohl die Fahrtenanzahl als auch die für die operative Umsetzung geplanten Bedienzeiträume auch für die Netzkategorie "Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge" dem FGB bekannt. Von daher besteht keine Notwendigkeit einen Bedienzeitraum in Kap. 3.2.1 zu ergänzen. In allen Netzkategorien wurden und werden - sofern verkehrlich möglich und bei entsprechendem tatsächlichem Bedarf - die definierten Fahrtenzahlen so verteilt, dass gute Anbindungen an die wichtigsten Anschlussverbindungen gewährleistet sind. Wie auch vom FGB festgestellt, ist dieses Prinzip in fast allen Orten des Kreises Bergstraße seit vielen Jahren bereits erfolgreich umgesetzt. Es wird es auch für die künftige Planung der Fahrten der veränderten Netzkategorie "Ergänzungsnetz Daseinsvorsorge" zugrundegelegt.	BS	Kap. 3.2.2.
ÄW_FGB_3.2.3	Der FGB begrüßt, dass der Kreis endlich Transparenz über Finanzierungsgrundsätze herstellt. Nach den bisher kommunizierten Angaben soll die Grundversorgung und das definierte Grundnetzkonzept durch den Kreis finanziert werden. Durch den etwas erweiterten Mindestbedienungsstandard (siehe 3.2.1.) entstehen in einigen Kommunen neue finanzielle Spielräume. Der FGB wünscht sich, dass diese zugunsten einer weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebots für die Fahrgäste genutzt werden.	H	Die Bewertung wird zur Kenntnis genommen.	KoV	-
ÄW_FGB_3.2.4	Nachtfahrten: Es sollte im Anforderungsprofil auf eine nachvollziehbare und systematische Weise deutlich gemacht werden, auf welchen Teilen des ÖPNV-Netzes Nachtfahrten in welchem Umfang eingeführt werden sollen.	AS/VS	Es ist bereits jetzt im NVP nachvollziehbar und systematisch dokumentiert, auf welchen Teilen des ÖPNV-Netzes Nachtfahrten in welchem Umfang eingeführt werden sollen (Vgl. Kap 3.2.2. S. 74).	BS	Kap. 3.2.2.
ÄW_FGB_3.2.5	Das in Präsentationen im FGB kommunizierte Ziel, Orte mit 600 Einwohnern mindestens nach dem Standard des „Grundnetzes Region“ im Sinne der Daseinsvorsorge zu bedienen, sollte in das Kapitel 2) aufgenommen werden.	AS/VS	Bei dieser neuen Netzkategorie handelt es sich im Gegensatz zur Zielsetzung, Orte ab 100 Einwohner prinzipiell an den ÖPNV anzuschließen, um keine Aussage, die in ein allgemein formuliertes Leitbild aufgenommen werden müsste. Die Formulierung und Erläuterung dieses Verbindungsstandards in Kap. 3.2.2. ist ausreichend.	KoV	Kap. 3.2.2.
ÄW_FGB_3.2.6	Das Mobilitätsleitbild sollte inhaltlich fundierter gestaltet werden, um den Lesenden die Motivation des Kreises zu seinen Zielvorstellungen glaubwürdiger transparent zu machen. Der FGB empfiehlt daher im NVP die Aufnahme eines Leitbild-Prozesses zur Weiterentwicklung des Mobilitätsleitbildes und der Ziele des Kreises zu verankern. Die Zielvorstellungen sollten dabei durch messbare(!) Teilziele zu jedem der benannten Oberziele definiert werden.	H	Der Vorschlag des FGB die Maßnahme "Aufnahme eines Leitbild-Prozesses zur Weiterentwicklung des Mobilitätsleitbildes und der Ziele des Kreises" im NVP zu verankern, wird im NVP nicht umgesetzt. Aus dem im NVP enthaltenen Leitbild wurden Ziele für den NVP 2020-2024 und die darüber hinausgehende langfristige Gestaltung des ÖPNV abgeleitet, die den Bürgerinnen und Bürgern die strategische Dimension des Leitbildes und der daraus abgeleiteten Ziele glaubwürdig und transparent dokumentiert.	KoV	-
ÄW_FGB_3.2.7	Ergänzend zum Ziel, die Siedlungstätigkeit auf Gebiete in fußläufiger Erreichbarkeit zu SPNV-Haltestellen zu lenken, soll im Kapitel 1) ein neuer Punkt zur Verbesserung der regionalen Erschließung für Siedlungen im Bestand eingefügt werden. Formulierungsvorschlag: „Bestehende Siedlungsschwerpunkte sollen möglichst in fußläufigem Einzugsbereich von SPNV-Halten liegen. Der Zugang und die Flexibilität des SPNV soll durch die Einrichtung neuer SPNV-Halte verbessert werden.“	ES	Aus dem im NVP enthaltenen Leitbild wurden Ziele für den NVP 2020-2024 und die darüber hinausgehende langfristige Gestaltung des ÖPNV abgeleitet. Maßnahmen in Zusammenhang mit dem schienengebundenen ÖPNV sind im Rahmen des lokalen NVP nur nachrichtlich aufgeführt. Aussagen zu möglichen neuen SPNV-Haltestellen und deren Prüfung sind im NVP enthalten (vgl. Kap 4.2.2). Die vorgeschlagene Formulierung wird daher nicht in das Leitbild übernommen.	KoV	Kap. 3.2.2.

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.2.8	Im Kapitel 2) soll ergänzt werden, dass „innovative Konzepte“ auch in den verdichteten Teilen des Kreises zur Umsetzung kommen sollen. Bei den meisten Ruftaxi-Konzepten im Kreis Bergstraße werden bestehende (kostenneutrale) Möglichkeiten von Angebotsoptimierungen nach Einschätzung des FGB nicht hinreichend abgeschöpft – auch außerhalb der „ländlicheren Gebiete“.	AS/VS	Aus dem im NVP enthaltenen Leitbild wurden Ziele für den NVP 2020-2024 und die darüber hinausgehende langfristige Gestaltung des ÖPNV abgeleitet. In den verdichteten Teilen des Kreises Bergstraße besteht jetzt schon ein attraktives ÖPNV-Grundangebot. Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung, auch mittels innovativer Konzepte, werden in der Angebotskonzeption berücksichtigt.	KoV	Kap. 3.2.1.
ÄW_FGB_3.2.9	Im Kapitel 3) sollte das Handlungsfeld „Räumliche Barrierefreiheit“ aufgelistet werden. Die bisherige Auflistung beschränkt sich auf technische Aspekte an Fahrzeugen und Haltestellen und berücksichtigt nicht die Bedürfnisse von Menschen ohne Pkw hinsichtlich ihrer Mobilitätsbedürfnisse im Raum. Allen Bewohnern des Kreises sollte es möglich sein, ihre Mobilitätsbedürfnisse in einem zumutbaren Aufwand befriedigen zu können. Leider ist die Beweglichkeit mit dem ÖPNV im Kreisgebiet durch Liniennetzlücken im ÖPNV-Netz vielerorts noch mangelhaft. Leitfrage: Was nützt einem Menschen ohne Pkw ein technisch vollständig barrierefreier ÖPNV, wenn er ihn aufgrund einer mangelhaften Angebotskonzeption nicht zum Erreichen der nächsten Ortschaft nutzen kann, weil keine zumutbare Verbindung besteht? Der FGB bittet daher um folgende Ergänzung der Handlungsfelder: „Herstellung einer räumlichen Barrierefreiheit. Die Beweglichkeit von Menschen im Raum soll durch eine kundenorientierte Angebotsgestaltung bestmöglich gewährleistet werden.“	AS/VS	Das Kapitel 4.4. Umsetzungskonzept Barrierefreiheit enthält bereits alle relevanten Aussagen in diesem Zusammenhang, z.B. Kap. 4.4.3. zu "Räumliche Barrierefreiheit" bzw. "Barrierefreie Netzgestaltung". Allen Bewohnern des Kreises ist es bereits derzeit möglich ihre Mobilitätsbedürfnisse in einem zumutbaren Aufwand befriedigen zu können. In diesem NVP sind die Maßnahmen aufgenommen, um das ÖPNV Angebot des Kreises Bergstraße stetig weiter zu optimieren, wozu auch eine zunehmend barrierefreie Angebotskonzeption durch aufeinander abgestimmte Taktverkehre und Mindestbedienstandards zählt. Für eine vom FGB vorgeschlagene "räumliche Barrierefreiheit" bedarf es vielmehr einer barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Wegenetzes, was in Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen liegt. Das Kap. 3.2.1. im Bereich "Barrierefreiheit" wird daher nicht um vorgeschlagene Formulierungen ergänzt.	BS	Kap. 3.2.1.
ÄW_FGB_3.3	Die Netzkategorien des Angebotskonzeptes (vgl. Anlage 1 zum Protokoll der 8. FGB-Sitzung, Folie 27) sollten besser ausdifferenziert werden: Die Buslinie 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim sowie die Buslinie 681, Abschnitte Wald-Michelbach – Grasellenbach sowie Ober-Absteinach – Gornheimertal sollten im NVP in eine Netzkategorie eingeordnet werden, die mindestens(!) dem heutigen Angebotsniveau (Täglich 60'-Takt in Festbedienung) entspricht. In den bisher vorgelegten Unterlagen ist auf diesen Strecken nur der Standard „Grundnetz 2. Ordnung“ vorgesehen, der gemäß eben genannter Anlage am Wochenende nur einen 2-Stunden-Takt vorsieht, der „auch durch Rufbedienung sichergestellt sein [kann]“. Dies würde einer deutlichen Verschlechterung des heutigen Angebotsniveaus auf den o.g. Strecken entsprechen. Zur Sicherung des Angebotsniveaus im Bestand wünscht der FGB die Einführung einer neuen Netzkategorie mit den Vorgaben Mo-Sa 60'-Takt und Sonn- und Feiertag 60'-Takt, jeweils in Festbedienung. Die o.g. Strecken sollen im Angebotskonzept dieser Netzkategorie zugeordnet werden.	AS/VS	Bei den Netzkategorien handelt es sich um Mindestbedienstandards, die als ausreichend gelten und eine gute Übersichtlichkeit bieten. Bei entsprechender Nachfrage kann, wie auch bereits in der Vergangenheit erfolgt, das Angebot über die durch die Netzkategorie festgelegten Standards hinausgehen. Die Einführung der vorgeschlagenen neuen Netzkategorie, um den heutigen Angebotsstandard der Buslinie 644, Abschnitt Lampertheim - Viernheim und der Buslinie 681, Abschnitt Wald-Michelbach - Grasellenbach aufrecht zu erhalten wurde im Rahmen der Angebotskonzeption diskutiert und wird abgelehnt.	KoV	-
ÄW_FGB_3.4	Barrierefreie Fahrzeuge: Die Fahrzeuganforderungen sollen im NVP für künftige Ausschreibungen so festgelegt werden, dass Menschen mit jedweder Mobilitätseinschränkung den Busverkehr nutzen können. Beispielsweise ist es momentan für Menschen, die auf einen Elektro- Rollstuhl angewiesen sind, nicht möglich, alle Busse im Kreis Berg- straße zu nutzen. Problem der aktuellen Busse hierbei ist oft eine zu kleine Standfläche, aber auch nicht klappbare Haltebügel, die es den Rollstuhlfahrern erheblich erschweren bzw. verhindern einzuparken (vgl. Präsentation „ÖPNV barrierefrei“ des Behindertenbeirats der Stadt Lampertheim im Sozialausschuss der Stadt Lampertheim am 16.11.2017 (https://rim.ekom21.de/lampertheim/tops/?__=UGhVM0hpd2NXNFdF-cExjZZLJ2I785sobDySyxmmBNT4)).	B	Grundsätzliche Standards, u.a. zu Barrierefreiheit, werden verbundweit durch den Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar mit Parametern klar, verbindlich und einheitlich definiert, für die Qualitäts- und Ausstattungsstandards der (im Regelfall) einzusetzenden Fahrzeuge in den aktuellen Vergabeunterlagen der jeweiligen Linienbündel umgesetzt und durch ein verbundweit einheitliches Qualitätssicherungssystem (Pönalekatalog) abgesichert. Diese Standards gewährleisten auch mobilitätseingeschränkten Personen eine umfassende Nutzung des ÖPNV im VRN und dem Kreis Bergstraße. Bei der Ausschreibung der Fahrzeuge muss eine Abwägung zwischen ausreichend großer Sondernutzungsfläche und einem ausreichend großen Sitzplatzangebot erfolgen. Falls dennoch im Einzelfall Probleme auftreten, wird im Rahmen der Möglichkeiten, wie bisher auch, eine individuelle Lösung - unter Beachtung der gegebenen Rahmenbedingungen - vonseiten des VRN bzw. des Kreises Bergstraße gesucht.	BS	Kap. 3.2.5.
ÄW_FGB_3.5	Angesichts des Aussagenumfanges in der Maßnahmenliste II hinsichtlich ihrer zeitlichen Umsetzung und der – sehr zu begrüßenden – offensichtlichen strategischen Dimension der Planungen empfiehlt der FGB, eine Aussage im NVP zu verankern, wonach eine Umsetzung aller bis 2025 nicht zu realisierenden Maßnahmen spätestens bis 2030 unter Berücksichtigung der jeweils neu zu vergebenden Verkehrsverträge anzustreben ist. Entsprechend sind die Maßnahmen bzgl. ihrer zeitlichen Umsetzung einzuordnen und in die Fortschreibung des NVP nach 2024 zu überführen.	H	VRN und Kreis werden die bis 2025 umgesetzten Maßnahmen auswerten und die noch verbliebenen offenen Maßnahmen auf ihre weitere Notwendigkeit bzw. ihren Nutzen hin zu überprüfen. Dadurch werden ggf. einige der derzeit in der Priorität WB eingestufteten Maßnahmen herausfallen, wobei andere neue Maßnahmen bei entsprechendem Bedarf hinzukommen. Dennoch wird eine Umsetzung aller derzeit aufgeführten Maßnahmen bis 2030 angestrebt, Letztendlich steht aber jede umzusetzende Maßnahme unter Finanzierungsvorbehalt.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.6.1	Der FGB begrüßt es sehr, dass das Zustandekommen der Maßnahmenliste II durch die Anforderungsliste sehr gut nachvollziehbar ist. Bei den meisten Anforderungen lassen sich leicht Rückschlüsse auf die zugehörigen Themennennungen in den Unterlagen zur 1. Bet.stufe ziehen. Dem steht leider gegenüber, dass dem FGB das Zustandekommen der Anforderungsliste nicht nachvollziehbar erläutert wurde. Die Begründungen zur Frage „Warum wurden Themennennungen der 1. Beteiligungsstufe nicht in die Anforderungsliste aufgenommen?“ sollten unbedingt Bestandteil des ersten Planentwurfs werden. Den FGB interessiert hier insbesondere die erforderliche Potenzialdifferenz bis zu einer Berücksichtigung als planungsrelevante Anforderung. Durch die momentan noch fehlende Transparenz in diesem Bereich kann eine gewisse Willkür oder Ungleichbehandlung bei der Maßnahmenauswahl zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausgeschlossen werden. Aus Sicht des FGB ist es daher dringend erforderlich im Planentwurf nachvollziehbar darzulegen, weshalb bestimmte Themennennungen nicht in die Planungen aufgenommen wurden.	H	Die Anhänge 3.B, 3.C und 3.D dokumentieren umfassend alle Eingaben aus der ersten Beteiligungsstufe (Bürger, Kommunen und Fahrgastbeiräte) einschließlich der Bewertung dieser Anregungen durch den Kreis Bergstraße und den VRN als Aufgabenträgerorganisation. Die Entscheidungskriterien, nach denen Eingaben der ersten Beteiligungsstufe in den NVP als Maßnahmen berücksichtigt werden, werden in den Kapiteln 3.2 und 3.4. beschrieben.	BS	Kapitel 3.2, 3.4 Anhänge 3.B, 3.C, 3.D
ÄW_FGB_3.6.2	Es ist methodisch nicht nachvollziehbar und für Lesende irritierend, weshalb die Anforderungsliste sowohl Anforderungen (als solche formuliert), als auch Prüfaufträge (die per Definition schon keine Anforderungen sind) enthält. Letztere wurden größtenteils sogar bereits geprüft und als Maßnahme formuliert – dennoch ist in der Anforderungsliste „nur“ ein Prüfauftrag zu finden. Aus Sicht des FGB sollte die Anforderungsliste keine Prüfaufträge, sondern ausschließlich Anforderungen enthalten, die – bei Vorliegen des entsprechenden Prüfergebnisses – in die Maßnahmenkonzepte aufgenommen werden oder nicht. Sofern in einer Anforderung noch ein Prüfbedarf verborgen ist, wird er – wie bereits praktiziert – in der Maßnahmenliste als „PB“ (Prüfbedarf) hinreichend klar gekennzeichnet. Die Anforderung selbst bleibt in ihrer Entität davon unberührt.	H	Da die Darstellungsmethodik der Zuordnung zwischen Themennennungen (Anhänge 3.B, 3.C und 3.D) und Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) während des Planungsverfahrens modifiziert wurde, entfällt im Anhörungsentwurf die Anforderungsliste. Stattdessen geht aus den benannten Anhängen jeweils die Quelle jeder Maßnahme hervor bzw. zu jeder Themennennung/Anforderung wird klar, ob und wenn ja, welche Maßnahme(n) daraus resultiert bzw. resultieren.	KoV	-
ÄW_FGB_3.6.3	A_NO.16: Der alleinige Verweis auf den Rhein-Neckar-Kreis ist nicht plausibel. Bei kreisüberschreitenden ÖPNV-Verbindungen sind in der Regel beide Aufgabenträger zuständig.	H	Kenntnisnahme; siehe auch ÄW_FGB_3.6.2	KoV	-
ÄW_FGB_3.6.4	A_NO.21: Die Aussage „Kommunale Angelegenheit, da Ruftaxi- Angebot“ ist nicht plausibel, da in der Quelle QB_NO.16 ausdrücklich von der Rufbusverbindung 666 Fürth – Gadernheim die Rede ist. Diese liegt vollständig in der Zuständigkeit des Kreises.	H	Kenntnisnahme; siehe auch ÄW_FGB_3.6.2	KoV	-
ÄW_FGB_3.6.5	A_NO.27: Der Verweis auf die Zuständigkeit des Rhein-Neckar- Kreises ist unzutreffend, da in QB_NO.63 die Anbindung von Hirschhorn-Ersheim thematisiert wird (nicht die Anbindung von Heddesbach)	H	Kenntnisnahme; siehe auch ÄW_FGB_3.6.2	KoV	-
ÄW_FGB_3.6.6	A_NO.28 (bezieht sich vermutlich nicht auf QB_NO.65, sondern QB_NO.67(?)): Hierbei handelt es sich um einen Prüfauftrag – keine Anforderung. Der FGB hält es für sehr bedenklich die seit Jahrzehnten bestehende ÖPNV-Verbindung Hirschhorn – Beerfelden „auf ihre Notwendigkeit hin“ zu überprüfen. Der Verweis auf die Zuständigkeit des Odenwaldkreises ist nicht plausibel, da bei kreis-überschreitenden ÖPNV-Verbindungen i.d.R. beide Aufgabenträger anteilig zuständig sind (oder sein sollten; vgl. Buslinie 45 Gra-sellenbach – Erbach)! Der FGB fordert hier eine Formulierung, die mindestens den Fortbestand des bestehenden ÖPNV-Angebots enthält.	H	Die Verbindung Hirschhorn - Rothenberg - Finkenbach - Beerfelden ist im Zielkonzept dem "Grundnetz Region" zugeordnet und steht damit nicht zur Disposition (Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.27). Für Aufrechterhaltung und Umsetzung ist die OREG als zuständiger lokaler Aufgabenträger verantwortlich.	KoV	-
ÄW_FGB_3.7.1.1	Sobald eine Finanzierung für Maßnahmen der Kategorie „MB“ oder „WB“ vorliegt, sollte eine weitere Priorisierung dieser Maßnahmen innerhalb dieser Kategorien erfolgen. An dieser zunächst inhaltlichen Priorisierung („Was soll umgesetzt werden?“) vor der zeitlichen Priorisierung sollte der FGB frühzeitig beteiligt werden. Die spätestmöglichen Zeitpunkte für die Vorabkennzeichnung der Buslinienbündel sind zu beachten.	H	Über die weitere Priorisierung erfolgt die konkrete Umsetzungsreihenfolge über die planerisch-strategischen Überlegungen des VRN, die jeweils aktuell zur Verfügung stehenden Finanzmittel sowie die zum aktuellen Zeitpunkt vorhandene Bedarfe aus Sicht des Kreises. Der FGB wird zu gegebener Zeit darüber informiert.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.7.1.2	Alle Maßnahmen der Kategorie „MB“ und „WB“ sollten – so wie dies beim Maßnahmenpaar M_B.10.a/M_B.10.b im Ansatz vorbildlich praktiziert wurde – dahingehend überprüft werden, ob im Rahmen bestehender Verkehrsverträge (Zu-/Abbestellquote) zumindest eine teilweise Umsetzung des Zielzustandes vor dem nächsten Vergabetermin des betroffenen Linienbündels möglich ist. Es sollen also mögliche Teilmaßnahmen identifiziert und auf eine zügigere Umsetzung hin kategorisiert werden (z.B. statt tagesdurchgängiger Taktverdichtung, Verdichtung zur Hauptverkehrszeit). Der FGB hat folgende hiervon betroffene Maßnahmen identifiziert: M_B.3.b, M_B.10.a, M_B.12, M_B.18, M_R.5, M_R.9	H	M_B.3.b und M_B.12: Hohe Kosten und Einstufung beider Maßnahmen in WB; Verdichtung 643 (M_B.12) sinnvollerweise erst mit nächster Ausschreibung LB Ried; Maßnahmen aus VB und MB haben angesichts der getroffenen Priorisierung und begrenzten Finanzmittel Vorrtritt. M_B.10.a: Wird geprüft M_B.18 und M_R.5: Hohen Kosten und Einstufung in WB derzeit keine allzu große Priorität; Maßnahmen aus VB und MB haben angesichts der getroffenen Priorisierung und begrenzten Finanzmittel Vorrtritt. Vorzeitige (Teil-)Umsetzung von M_R.5 wird geprüft, hier ist aber Mitfinanzierung und Bereitschaft des RNK erforderlich. M_R.9: Hohe Kosten und Einstufung der Maßnahme in WB; Maßnahmen aus VB und MB haben angesichts der getroffenen Priorisierung und begrenzten Finanzmittel Vorrtritt. Zunächst Bereitschaft der Städte LU und MA erforderlich.	BM	Anhang 4.A
ÄW_FGB_3.7.1.3	Die Maßnahmen der Kategorie „PB“ sollten hinsichtlich ihrer Umsetzung weiter differenziert werden. Der FGB schlägt hierzu vor: • PB / Prüfbedarf: Nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar. Kreis kann eine Prüfung der Umsetzung nicht allein veranlassen, da er von Entscheidungen anderer Fachplanungen abhängig ist. • PA / Prüfauftrag: Nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar. Kreis kann substantielle Bestandteile einer Prüfung/Umsetzung selbst veranlassen und mitgestalten. Unter Verweis auf § 2 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG und § 5 Abs. 1 und 2 HÖPNVG weist der FGB darauf hin, dass für die Initialisierung einer Maßnahmenprüfung von SPNV-Maßnahmen allein der Kreis Bergstraße in seiner Rolle als Aufgabenträger für den SPNV zuständig ist. Folglich sollten nach Anwendung der obigen Definitionen sämtliche SPNV- Maßnahmen in die Kategorie „PA“ eingeordnet werden.	H	Eine weitere Untergliederung der Maßnahmen der Kategorie PB ist aus Sicht des Kreises und VRN nicht erforderlich.	KoV	-
ÄW_FGB_3.7.2.1	M.5.a-g: Sollten mindestens mit „MB“ priorisiert werden. Ggf. ist eine schrittweise Umsetzung bis 2025 möglich (Zeit-plan bitte in den NVP aufnehmen). Auf Grundlage der laufenden Verträge können schon jetzt Angebote eingeholt werden. Ggf. macht es Sinn, statt mit zwei Fahrten nur mit einer ersten Nachtfahrt zu starten und bis 2025 (abhängig von der Finanzierung) die zweite Nachtfahrt umzusetzen und/oder alternative, flexible Bedienformen für den Nachtverkehr zu prüfen (OnDemand-Verkehre) Zur Konkretisierung schlägt der FGB vor die Maßnahmen mit „Anbindung an Nachtfahrten des Zugverkehrs“ zu ergänzen, damit klar wird, dass die Anschlüsse herzustellen sind.	H	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahmen M.5.a bis M.5.g).	BM	Anhang 4.A
ÄW_FGB_3.7.2.2	M.6.a, M.6.c bis M.6.t, M.6.v bis M.6.z und M_B.9: Die Priorisierung dieser Maßnahmen mit „PB“ (= Prüfbedarf, nicht innerhalb lokaler Nahverkehrspläne überprüfbar) ist unlogisch, da im Rahmen der Erschließungsanalyse (vgl. Präsentation des VRN in der FGB-Sitzung vom 19.11.2019) für jede Kommune eine Prüfung über die Erforderlichkeit von Haltestellen in bestimmten bisher unerschlossenen Gebieten vorgenommen wurde.	H	Die in Anhang 4.A dargestellten Maßnahmen M.6.d und M_B.9 wurden zwischenzeitlich umgesetzt und sind damit der Kategorie "U" zugeordnet. Die übrigen benannten Maßnahmen behandeln die Ergebnisse der Erschließungsanalyse (Kapitel 3.4) und wurden mit "PB" gekennzeichnet, da für deren Umsetzung die Kommunen zuständig sind. Der beschriebene Widerspruch in der Definition und Anwendung der Kategorie "PB" in den benannten Fällen wird durch einen ergänzenden Absatz in Kap. 4.1.1. klargestellt: "Im Rahmen der aktuellen Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans wurde ein Handlungsbedarf festgestellt. Die Zuständigkeit zur Behebung liegt in der Verantwortung der Kommunen und ggf. weiterer Akteure. Es ergeht daher ein Prüfauftrag an diese Stellen."	BS	Kapitel 4 Tab. 28 Anhang 4.A
ÄW_FGB_3.7.2.3	M.9: Der Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an ein verkehrsunternehmensunabhängiges Intermodal Transport Control System (ITCS) bzw. Rechnergestützte Betriebsleitstelle (RBL) ist in vielen Regionen schon seit Jahren ein Grundstandard. Daher hält der FGB es für dringend notwendig hier möglichst zeitnah „nachzuziehen“ und wünscht diese Maßnahme nicht nur mit „WB“, sondern mind. mit „MB“ zu priorisieren.	H	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahme M.9).	BM	Anhang 4.A M.9
ÄW_FGB_3.7.2.4	M_B.2: Auch auf wiederholten Wunsch des AK FGB hin wurde dieses Thema nicht durch Kreis und VRN für eine abschließende Abwägung in der Facharbeit aufbereitet. Der FGB hält diesen Anschluss nach eigener Abwägung der Sachlage für sehr wichtig (und mit „0€“ für mehr als erschwinglich). Daher soll diese Maßnahme bis auf Weiteres mit der Priorität „VB“ eingestuft werden.	H	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahme M_B.2).	BM	Anhang 4.A M_B.2
ÄW_FGB_3.7.2.5	M_B.6 und M_B.7 sollten aufgrund ihrer sehr starken Potenziale mit „MB“, statt mit „WB“ priorisiert werden. Ggf. sollte eine schrittweise Umsetzung (z.B. mit zunächst einzelnen Fahrten in HVZ im Rahmen von Zubestellquoten in bestehenden Verträgen) als Teilmaßnahmen mit höherer Priorität ausgewiesen werden.	H	Derzeit besteht schon ein über den Standard Grundnetz 2. Ordnung hinausgehendes ÖPNV-Angebot für diese Linien. Der Schwerpunkt dieses Nahverkehrsplans liegt in der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes zwischen den Hauptachsen. Aus diesem Grund wird die Priorisierung dieser Maßnahmen in WB beibehalten.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.7.2.6	M_NO.2: Nach Vorliegen entsprechender Ergebnisse aus der Fahrplan-/Machbarkeitsstudie sollte eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt werden. Der letzte Satz sollte daher wie folgt gefasst werden: „Im Falle eines positiven Ergebnisses zugunsten einer Reaktivierung, sollen im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung einzelne oder regelmäßige Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden.“	H	Dem Vorschlag des FGB wird entsprochen und die bestehende Formulierung "Im Falle eines positiven Ergebnisses zugunsten einer Reaktivierung, sollten einzelne Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden" wird präzisiert in "Im Falle eines positiven Ergebnisses zugunsten einer Reaktivierung, sollten einzelne oder regelmäßige Direktverbindungen mindestens bis Mannheim geprüft werden".	BM	Anhang 4.A M_NO.2
ÄW_FGB_3.7.2.7	M_NO.12: Der Vermerk „Umgesetzt“ erscheint hier nicht richtig. Derzeit besteht täglich „nur“ ein reines Rufbusangebot mit deutlich unter 69 Fahrtenpaaren pro Woche. Der standard „Grundnetz Region“ umfasst aber Festbedienung montags bis freitags mit möglicher Rufbedienung am Wochenende. Der FGB schlägt daher vor, die in M_NO.12 beschriebene Maßnahme als neue Maßnahme „M_NO.12.a“ zu benennen und mindestens mit „MB“ zu kennzeichnen. Eine weitere Maßnahme „M_NO.12.b“ kann den heutigen Umsetzungsstand (täglich Rufbus mit 54 Fahrtenpaaren pro Woche) als „umgesetzt“ ausweisen.	H	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahmen M_NO.12.a und M_NO.12.b).	BM	Anhang 4.A M_NO.12
ÄW_FGB_3.7.2.8	Die Maßnahme M_NO.22 sollte aufgespalten werden in N_NO.22.a und b: M_NO.22.a umfasst zusätzliche Abfahrt ab Fürth um 20.05 Uhr, M_NO.22.b umfasst eine Ausweitung des Angebots mindestens bis 00 Uhr. Beides sollte im Rahmen der Zu- und Abbestellquote des laufenden Verkehrsvertrags mit DB Regio umgesetzt und – abweichend von den Ausführungen unter 3.7.1.3. – entsprechend priorisiert werden (mindestens „MB“).	H	Ein möglicher Bedarf für die Einführung von zusätzlichen Fahrten der Bahnlinie RB69, sowohl ab 20.05 Uhr in Fürth nach Weinheim (Quelle: Bürgeranfrage im Rahmen der 1. Beteiligungsstufe) als auch eine weitere Ausweitung des Angebots auf dieser Achse bis mindestens 0:00 (Quelle: Vorschlag FGB), kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht hinreichend abgeschätzt werden. Der im Zielkonzept vorgesehene Standard "Grundnetz 1. Ordnung" auf der Relation Weinheim - Fürth wird durch das Fahrtenangebot der SPNV-Linie RB69 in Kombination mit der Buslinie 684 schon heute erfüllt. Die Maßnahme M_NO.22 wird daher nicht verändert. Die Einstufung in PB wird beibehalten und es wird ein Prüfauftrag an den regionalen Nahverkehrsplan formuliert.	KoV	-
ÄW_FGB_3.7.2.9	Maßnahmenpriorisierung Stand 12/2019: M_NO.27: Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die mit ausreichendem Potenzial für „Grundnetz Region“ bewertete (also bereits innerhalb des lokalen NVP geprüfte!) Verbindung Hirschhorn – Beerfelden im Unterschied zu den anderen kreisübergreifenden Angeboten in den Odenwaldkreis (vgl. M_NO.13 und M_NO.14 jeweils mit „MB“), nur als „PB“ (= „nicht innerhalb lokaler NVP überprüfbar“) deklariert wurde. Diese (vermutlich versehentliche) Unlogik sollte durch Heraufstufung der Priorisierung mindestens auf „WB“ oder „MB“ aufgelöst werden.	H	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.27).	BM	Anhang 4.A M_NO.27
ÄW_FGB_3.7.2.10	Die Maßnahmen M_R.3.a und b sind vor dem Hintergrund einer möglichst hohen Resilienz des ÖPNV-Netzes zu betrachten und daher gleichstark (beide „MB“) zu priorisieren.	H	Die ÖPNV-Verbindung Lampertheim - Mannheim wird durch die Schaffung der Verbindung MA-Sandhofen - Lampertheim ausreichend resilient gestaltet, da es sich hierbei um die Verdichtung eines vorhandenen ÖPNV-Angebots handelt.	KoV	-
ÄW_FGB_3.8.1	M.7: Gegenstand dieser Maßnahme sollte eine „Ausweitung der Fahrradmitnahme“ sein. Unter einer „gezielten Fahrradmitnahme“ kann sich der FGB nichts Substantielles vorstellen.	EM	Der Vorschlag wurde bereits in die Planungen integriert (vgl. Anhörungsentwurf, Anhang 4.A, Maßnahme M.7).	BM	Anhang 4.A M.7
ÄW_FGB_3.8.2	M.8: Ein Liniennetzplan sollte an allen Haltestellen ausgehängt werden, nicht nur an Haltestellen von zentralen Orten oder nur an Verknüpfungspunkten.	W/FGI	Das örtliche Busliniennetz weist in der Regel überwiegend in zentralen Orten eine gewisse zusätzlich zu kommunizierende Komplexität auf (z.B. durch Stadtverkehre und viele aufeinandertreffende Regionalbuslinien), an den meisten anderen Haltestellen verkehrt nur eine Linie mit klarem Linienverlauf. Daher wird die in Maßnahme M.8 formulierte Zielvorgabe für ausreichend erachtet. Über die VRN-Onlineauskunft können aktuelle digitale Liniennetzpläne heruntergeladen werden.	KoV	-
ÄW_FGB_3.8.3	Bei vielen Maßnahmen ist nicht klar, welche Maßnahmenvariante Gegenstand der Kostenermittlung ist. Hierfür erforderlich ist mindestens die angedachte Linienführung und der zugrunde gelegte Angebotsstandard erforderlich. Bitte entsprechend ausformulieren. Dies betrifft die Maßnahmen M_B.4, M_B.20 (Bus), M_R.1, M_R.4	H	Der Vorschlag wurde in M_B.4, M_R.1, M_R.4 umgesetzt. Die in M_B.20 zugrundegelegte Linienführung wird bewusst noch offen gelassen, da hier eine Abstimmung beider Städte untereinander sowie die Fahrbarkeit der einzelnen Abschnitte noch geklärt werden muss. Diese Maßnahme wird jedoch zu keiner Verdichtung der vorhandenen Buslinie 669 auf ihrem Linienweg führen, sondern weitere Gebiete erschließen und miteinander verbinden.	BM	Anhang 4.A
ÄW_FGB_3.8.4	Die Maßnahmen M_B.20 (Bahn) und M_R.10 hängen inhaltlich zusammen (betrifft gesamte Nibelungenbahn) und sollten daher zusammengefasst und zusammen untersucht werden.	H	Die dem Fahrgastbeirat im Dezember 2019 bereitgestellte Maßnahmenliste war anders nummeriert. Die dortige Maßnahme "M_B.20" heißt aktuell "M_B.21". Die Maßnahmen M_B.21 und M_R.10 wurden inhaltlich nach ihrer Teilraumzugehörigkeit dargestellt. Durch den benannten inhaltlichen Gesamtzusammenhang wird ein Querverweis in beiden Maßnahmen ergänzt.	BM	Anhang 4.A
ÄW_FGB_3.8.5	Die Ruftaxilinen 6960 Fürth – Steinbach und 6993 Fürth – Kröckelbach sollen in Fürth nicht nur den Marktplatz bedienen, sondern zusätzlich auch den Bahnhof sowie Haltestellen an publikumswirksamen Orten (z.B. „Siedlung“, „Finanzamt“ und „Freibad“). Dadurch soll die Erreichbarkeit dieser Orte mit dem ÖPNV von Steinbach und Kröckelbach aus verbessert werden.	AS/VS	Die Ruftaxilinen 6960 Fürth - Steinbach und 6993 Fürth - Kröckelbach wurden im Januar 2020 eingestellt. Im Zielkonzept ist für diese beiden Stadtteile von Fürth eine Bedienung nach dem Standard "Ergänzungnetz Grundversorgung" vorgesehen.	BS	Anhang 4.B

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
ÄW_FGB_3.8.6	Die Ruftaxilini 6961 Rimbach – Mitlechtern und 6968 Heppenheim – Wald-Erlenbach sollen miteinander verknüpft und um Nachfahrten außerhalb der Fahrzeiten der Buslinie 667 ergänzt werden.	AS/VS	Die Gemeinde Rimbach ist für die Ruftaxilinie 6961 und die Stadt Heppenheim für die Ruftaxilinie 6968 zuständig. Veränderte und zusätzliche Fahrten (z.B. Nachfahrten) dieser beiden Ruftaxilini können nur von den zuständigen Kommunen initiiert werden. Seit vielen Jahren besteht bereits ein Angebot 1.Ordnung für diesen Streckenabschnitt, der im Zuge des neuen NVP auch durch zwei zusätzliche Nachfahrten in den Nächsten von Fr/Sa, Sa/So und vor Wochenfeiertagen (MB) erweitert werden soll.	KW	-
ÄW_FGB_3.8.7	Die Ruftaxilini 6963 Rimbach – Unter-Mengelbach und 6990 wald-Michelbach – Ober-Mengelbach sollen miteinander verknüpft und so ausgestaltet werden, dass der unter 3.2.1. definierten Mindeststandard erfüllt werden.	AS/VS	Auf der Relation Rimbach - Zotzenbach - Ober-Mengelbach - Wald-Michelbach wurde ausreichendes Potenzial für eine Verbindung nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region" festgestellt und im Maßnahmenkonzept berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.25). Die Ruftaxilini 6960 Fürth - Steinbach wurde im Januar 2020 eingestellt. Eine vom FGB gewünschte Verknüpfung im Sinne einer Zwischenlösung vor Umsetzung der Maßnahme M_NO.25 ist daher nicht möglich.	BS	Anhang 4.A M_NO.25
ÄW_FGB_3.8.8	Die nach Winterkasten fahrenden Kurse der Buslinie 665 sollen über Winterkasten, Laudenu und Klein-Gumpen nach Reichelsheim geführt und auch unter der Woche bis Erbach verlängert werden. Durch diese Maßnahme soll die kleinräumige Erreichbarkeit von Winterkasten, Laudenu und Klein-Gumpen (zusammen 1800 Einwohner) zum Kleinzentrum Lindenfels, zum Grundzentrum Reichelsheim und den Mittelzentren Bensheim und Erbach/Michelstadt verbessert werden. Sie ist ohne Fahrzeugmehraufwand umsetzbar, wenn eine Durchbindung der Linie 665 auf die Linie ERB 30 (künftig 10) an allen Wochentagen bis Erbach realisiert würde. Hierzu sollen Gespräche mit dem hierfür zuständigen Odenwaldkreis (OREG) aufgenommen werden	AS/VS	Die Potenzialanalyse zeigte, dass eine Verlängerung der Buslinie 665 ab Winterkasten über Laudenu und Klein-Gumpen nach Reichelsheim aufgrund der - im Vergleich zum Bestandslinienweg über Groß-Gumpen - deutlich einwohnerstärkeren Raumstruktur sinnvoll erscheint. Unter Berücksichtigung einer solchen Linienwegänderung, die eine Kooperation mit der OREG voraussetzt (Vermeidung von Parallelverkehren und Fahrzeugmehraufwand) sind ggü. dem Bestandskonzept der Linie 665 östlich Lindenfels zusätzliche Fahrgastpotenziale i.H.v. 880 Fg/Woche erreichbar. Aufgrund anderer Prioritäten seitens VRN und OREG sowie langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen sind derzeit keine Zubestellungen in diesem Umfang möglich.	KoV	-
ÄW_FGB_3.8.9	Die Stadt Zwingenberg soll mittel- bis langfristig dafür Sorge tragen, dass die Straßenunterführung Walter-Möller-Str. am Bahnhof baulich so angepasst wird, dass sie von Standardbussen genutzt werden kann. Dies sollte als Maßnahme in den NVP-Entwurf aufgenommen werden. Derzeit ist die lichte Durchfahrhöhe nicht ausreichend für eine Durchfahrt von Solobussen und sorgt im Umleitungsfall (wie derzeit) zu starken Beeinträchtigungen der Attraktivität der Buslinie 669. Neben der Nutzung dieser Unterführung im Umleitungsfall der Buslinie 669, sollte auch die Möglichkeit geschaffen werden eine neue reguläre Buslinie nach Rodau durch diese Unterführung zu führen.	H	Dieser Vorschlag wird nicht in die Maßnahmenliste des NVP aufgenommen, da ein Umbau der derzeitigen Unterführung nicht vertretbare Kosten für die Stadt Zwingenberg verursachen würde. Eine solche Maßnahme zu initiieren und zu finanzieren liegt im ausschließlich Verantwortungsbereich der Stadt Zwingenberg. Bei künftigen Baumaßnahmen sollten die Kommunen auf eine entsprechende Dimensionierung achten.	KoV	-
ÄW_FGB_3.8.10	Der FGB unterstützt die Forderung der Gemeinde Lautertal die DADINA-Buslinie O über Brandau hinaus bis Gadernheim zu verlängern (QB_Lau.4). Dies sollte in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen werden. Es ist für den Bürger nicht nachvollziehbar, weshalb diese Lücke von nur 3 Kilometern zwischen zwei im 30-Minuten-Takt bedienten Linien aufrechterhalten wird. Wird dies umgesetzt, sollen in Gadernheim möglichst viele Anschlüsse zwischen der Buslinie O und den Buslinien 665 und 666 hergestellt werden	AS/VS	Für die Verlängerung der aus dem Oberzentrum Darmstadt kommenden Buslinie O über Brandau hinaus bis Gadernheim (3,5km) wurde unter den aktuellen Rahmenbedingungen ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 820 Fahrgästen/Woche ermittelt. Aus netzkonzeptionellen Gesichtspunkten ist ein Lückenschluss zwischen den jeweils im 30'-Takt bedienten Linien O und 665 interessant und könnte bei entsprechender Ausgestaltung von Anschlussverbindungen weitere Fahrgastpotenziale heben, die in der angesetzten Potenzialanalyse nicht berücksichtigt werden konnten. Zusammen mit einer Verlängerung der Linie MO2 nach Reichenbach (siehe QB_Lau.1) könnten Synergieeffekte im Schülerverkehr erzeugt werden (Einsparung nachmittäglicher Einzelfahrten auf der Schulbuslinie 664). Langfristig müsste eine ausreichende Nachfrage den erforderlichen Mehraufwand von einem zusätzlichen Fahrzeug rechtfertigen. Aufgrund der hohen Kosten i.H.v. rund 180 000 €/Jahr für eine Verlängerung aller derzeit in Brandau endenden Fahrten und dem ungewissen Nutzen kann dem Vorschlag derzeit nicht gefolgt werden. Ein Vorlaufbetrieb in Form einer bedarfsgesteuerten Bedienform wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen, um eine Mindestbedienung zur Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit zu gewährleisten. (Vgl. Anhang 3.C, Themennennung QB_Lau.4.)	BS	Anhang 3.C QB_Lau.4
ÄW_FGB_3.8.11	Das ÖPNV-Angebot zwischen Gadernheim und Schlierbach soll so umgestaltet werden, dass keine schwer kommunizierbaren Parallelbedienungen zwischen Ruftaxi (Linie 6966) und Rufbus (Linie 666) bestehen (das Angebot sollte in einer Linie abgebildet werden; vorzugsweise Linie 666). Zwischen der Linie 666 und der Linie 665 Richtung Bensheim sollten in Gadernheim häufigere Anschlüsse mit Wartezeiten deutlich unter 15 Minuten in beide Fahrrichtungen hergestellt werden. Durch die unglückliche Ringkonzeption der Linie 666 im Bereich Gadernheim sind große Umwege notwendig, wenn man von Bensheim und Reichenbach nach Knoden, Schannenbach, Seidenbuch, Winkel oder Glattbach möchte. In die Gegenrichtung bestehen in Gadernheim in der Regel Wartezeiten von mindestens 20 Minuten, die wohl kaum zur Attraktivität des Angebots beitragen.	W/FGI	Das Zielkonzept sieht auf der Relation Lindenfels - Seidenbuch - Schannenbach - Gadernheim - Brandau eine Bedienung nach dem Angebotsstandard "Grundnetz Region" vor. An darüber hinausreichenden Angeboten/Doppelbedienungen auf Teilabschnitten wird sich der Kreis nach Umsetzung der im Anhang 4.A beschriebenen Maßnahme M_NO.19, die auch einen Wegfall der Ringkonzeption der Buslinie 666 im Bereich Gadernheim enthält, nicht beteiligen (vgl. Kapitel 5). Über den Fortbestand der Ruftaxilinie 6966 entscheidet damit die Gemeinde Lautertal zu gegebener Zeit.	BS	Anhang 4.A M_NO.19

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt / Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
AW_FGB_3.9	<p>Da die auf jede Kommune ortsbezogenen Ergebnisse der Erschließungsanalyse im bisherigen Beteiligungsverfahren nur am Rande thematisiert wurden, äußert sich der FGB erst nach Vorlage des ersten Planungsentwurfs dazu.</p> <p>Zu den bisher präsentierten Inhalten regt der FGB an bei der Analyse der fußläufigen Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖPNV nicht die Luftlinienentfernung als alleinigen Bewertungsmaßstab anzuwenden. In der Praxis vor Ort wird die Erschließungsqualität viel stärker durch die für Fußgänger tatsächlich nutzbaren, ggü. der Luftlinienentfernung deutlich längeren Fußwege im Wegenetz sowie die topografischen Rahmenbedingungen bestimmt. Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ein wichtiger Aspekt. Der FGB wünscht sich, dass wenigstens sowohl bei der Beschreibung der Methodik, als auch bei der Bewertung der Ergebnisse der Erschließungsanalyse im NVP-Entwurf auf diesen Sachverhalt hingewiesen wird, sofern die Aktualisierung auf netz- und geländefeine Kartendarstellungen nicht mehr realisierbar erscheint.</p> <p>In jedem Fall empfiehlt der FGB dem Kreis in seiner nächsten Entscheidung über eine Fortschreibung des NVP eine netz- und geländefeine Erschließungsanalyse zum fußläufigen Einzugsbereich von Bushaltestellen zu beauftragen, um eine Bewertung auf Basis realitätsnäherer Ergebnisse vorzunehmen.</p>	ES	Der Vorschlag wurde sowohl textlich als auch als Maßnahme (PB) bereits in die Planungen integriert (vgl. Kapitel 3.4.1. und Anhang 4.A, Maßnahme M.18).	BS	Kap. 3.4.1. Anhang 4.A M.18