



8.3.E Synopse zu eingegangenen Stellungnahmen aus förmlichem Anhörungsverfahren (2. Beteiligungsstufe)

Verwendete Abkürzungen in der Synopse

| | | | |
|----------------|--|----------------|--|
| Themenbereiche | A = Allgemeine Anmerkungen AQ = Aufenthaltsqualität AS/VS = Anbindungs- und Verbindungsstandard B = Barrierefreiheit EM = Ergänzende Mobilität ES = Erschließungsstandard H = Sonstige Hinweise S = Service, Kommunikation & Verhalten des Fahr-/Betriebspersonals SPNV = Schienenpersonennahverkehr T = Tarife W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots | Prüfergebnisse | KoV = Kenntnisnahme ohne weitere Veranlassung KW = Kenntnisnahme & Weiterleitung an zuständige Stelle BM = Berücksichtigung im Nahverkehrsplan als Maßnahme mit Priorisierung BS = Sonstige Berücksichtigung im Nahverkehrsplan |
|----------------|--|----------------|--|

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüfergebnis | Ort |
|----------|----------------------|---------|--------------------|---|--------|--|--------------|-----|
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.1 | Anhang 3.C, QB_A.3 | Unsere Eingabe bezieht sich auf die recht langen Wartezeiten von ca. 20 Minuten beim Umstieg in Mörlenbach bei der Fahrt von Bensheim, Karl-Kübel-Schule nach Mackenheim / Kreidach / Wald-Michelbach. | AS/VS | Eine Verkürzung der Umsteigezeit in Mörlenbach ist aufgrund von Fahrplanzwängen der Linie 683 derzeit nicht möglich. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.2 | Anhang 4.A | M.2.d und M.NO.1 = Die Neueinrichtung einer Ruftaxi-Linie mit Anbindung Mackenheim mit 25 Fahrtenpaaren/Woche im Zusammenhang mit der Neueinrichtung einer Ruftaxi-Linie Ober-Abtsteinach – Heiligkreuzsteinach und dortigem Anschluss nach Neckarsteinach mit der Priorität „Vordringlicher Bedarf“ wird positiv zur Kenntnis genommen. Bei der Einrichtung sollte die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern besonders berücksichtigt werden. | AS/VS | Eine Mitnahme von Fahrrädern in der künftigen Ruftaxilinie 6924 Mackenheim – Ober Abtsteinach – Heiligkreuzsteinach wird im Rahmen der Vergabe, an der die Gemeinde Abtsteinach beteiligt wird, geprüft. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.3 | Anhang 4.A | M.4 = Der als mittelfristiger Bedarf priorisierte barrierefreie Ausbau der Haltestellen- Infrastruktur, welcher als Kommunale Aufgabe auch eine Finanzierung durch die Kommune bedeutet, muss unter den Vorbehalt der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune gestellt werden. Gerade durch die Corona bedingten ungewissen Finanzauswirkungen der kommenden Jahre, darf hieraus keine Verpflichtung für die Kommunen entstehen. | B | Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 1.1.2022 definiert. Im Nahverkehrsplan wird durch die Priorisierung der Maßnahmen der Umsetzungshorizont unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Beteiligten definiert. Bzgl. des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen, die eine Kostenbeteiligung der Kommunen erfordern, wurde eine mit allen Kommunen abgestimmte Prioritätenliste im Rahmen des Haltestellenausbaukonzeptes erarbeitet (vgl. Kapitel 4.4.1. und Anhang 4.E) und über die Maßnahmenpriorisierung unter Finanzierungsvorbehalt deklariert (vgl. Tabelle 28 im Bericht bzw. Anhang 4.A, S.1). Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsförderungsgesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur?f%C3%B6rderung-vjf . Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsförderungsgesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur?f%C3%B6rderung-vjf . | KoV | - |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|----------------------|----------|------------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.4 | Anhang 4.A | M.5.f = Die zusätzliche Einrichtung von 2 Nachtfahrten der Linie 681 Weinheim – Gornheimertal – Wald-Michelbach in Nächten von Fr auf Sa, Sa auf So und vor Wochenfeiertagen wird positiv zur Kenntnis genommen. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.5 | Anhang 4.A | M.6.I = Der Prüfbedarf einer neuen Bushaltestelle im Bereich „Gewerbegebiet (Im Steinböhl)“ in Ober-Abtsteinach wird auch im Hinblick auf die Nähe zum Sportgelände (Tennisplätze und Sportplatz) positiv zur Kenntnis genommen. | ES | Die Umsetzung der Maßnahme M.6.I liegt in der Verantwortung der Gemeinde Abtsteinach. | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.6 | Anhang 4.A | M.7 = Die Berücksichtigung von erweiterten Fahrradmitnahmemöglichkeiten auf möglichst allen Buslinien sollte im Hinblick auf die touristische Ausrichtung des Kreises und speziell auch der ländlichen Regionen vom Prüfbedarf in die Priorisierung eines mittelfristigen Bedarfs aufgenommen werden. | EM | Eine erweiterte Fahrradmitnahme muss aus betrieblichen Gründen (insbesondere Fahrplanstabilität) und zur Wahrung der Verkehrssicherheit für jede Linie im Einzelfall geprüft werden. Eine mittelfristige Umsetzung (bis Dezember 2025) der auf alle Linien im Kreis Bergstraße bezogenen Maßnahme M.7 erscheint aus Sicht des Kreises und VRN daher nicht realistisch. | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.7 | Anhang 4.A | M.10, M.11, M.13, M.16, M.17 = Die vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die Tarifgestaltungen lediglich als Priorität „Prüfbedarf“ zu bewerten, wird als nicht ausreichend angesehen. Diese sollten zumindest als mittelfristiger Bedarf festgelegt werden, um so auch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu fördern. | T | Da Verhandlungen mit allen an der Tarifgestaltung beteiligten Institutionen geführt werden müssen und eine Zusage dieser Stellen zu den aufgelisteten Maßnahmen derzeit nicht vorliegt, kann die Priorisierung nicht auf einen verbindlichen Zieltermin festgelegt werden. Der Kreis Bergstraße und die VRN GmbH bemühen sich um eine möglichst zeitnahe Prüfung. | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Abtsteinach | AE_A.8 | Anhang 4.A | M.NO.2 = Die Erstellung einer Fahrplan-/Machbarkeitsstudie für eine Reaktivierung der Überwaldbahn mit Anschluss an die Weschnitzalbahn in Mörlenbach wird positiv zur Kenntnis genommen. | SPNV | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Biblis | AE_Bib.1 | k.A. | [Es werden 858 Unterschriften zugunsten des Begehrens „Ich bin für den Erhalt der Buslinie 642, die von Biblis über Wattenheim, Nordheim und Hofheim nach Worms führt“ übermittelt.] die von Biblis über Wattenheim, Nordheim und Hofheim nach Worms führt“ übermittelt.] | AS/VS | Das Anliegen die Buslinie 642 wieder über Hofheim hinaus bis Worms durchzubinden wurde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Potenzialanalyse ausführlich untersucht. Im Anhang 3.B, Seite 31, QB_R.20 wurde ausführlich dargelegt, weshalb eine Wiederherstellung mit üblicher Finanzierung (Kosten: Rund 219.000 € bei Durchbindung ab Hofheim über Wehrzollhaus, Worms Mathildenplatz, WO WEP, WO Marktplatz nach WO Hbf. nach Angebotsstandard „Grundnetz Region“) derzeit nicht weiter verfolgt wird. Da auch seitens der Gemeinde Biblis der Wunsch geäußert wird, die Linie wieder in Betrieb zu nehmen, gibt es außerhalb des Nahverkehrsplans Möglichkeiten mittels Kostenaufteilung zwischen der Kommune und dem Kreis eine Wiederherstellung zu regeln, so wie dies auch bei vergleichbaren kommunalen Wünschen in der Vergangenheit der Fall war (z.B. über die Infrastrukturkostenhilfe). | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Birkenau | AE_Bir.1 | k.A. | Die Gemeinde Birkenau begrüßt die ausgeweiteten Verbindungen im Bereich Nieder-Liebersbach durch die Anbindung von Ober-Liebersbach und Mörlenbach sowie die bessere Anbindung von Hornbach. Auch die anderen Maßnahmen werden als vorteilhaft für die Gemeinde und deren Anbindung im Weschnitztal gesehen. | AS/VS | Kenntnisnahme. | KoV | – |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------------|-----------|-------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Kommunen | Gemeinde Birkenau | AE_Bir.2 | k.A. | Solange sich die Zuständigkeit für das Ruftaxi auf der kommunalen Ebene befindet, würde eine Vergünstigung der Ruftaxi-Tarife (M. 14) nicht befürwortet werden. Die Selbstbeteiligung der Bürger in Höhe von 2 € wird als passend angesehen. Auf Grund des gut ausgebauten Ruftaxiverkehres in Birkenau und seinen Ortsteilen erscheint uns die Bereitschaft auf den Busverkehr zu wechseln sowieso geringer, dies würde sich bei günstigen Tarifen sicherlich verstärken. Hierbei würden sich auch die Kosten für die Gemeinde erhöhen. | T | Eine Beteiligung der Gemeinde Birkenau an den Kosten, die mit der Maßnahme M.14 oder den im Kapitel 3.2.2 definierten Leistungen im Busverkehr (Mindestbedienungsstandard) verbunden sind, ist nicht geplant. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Bürstadt | AE_Bür.1 | k.A. | Der Kreis Bergstraße [wird darum gebeten], den Nahverkehrsplan vor einer Beschlussfassung den Kommunen des Kreises Bergstraße zur Kenntnisnahme vorzulegen. | H | Der Nahverkehrsplan wird im weiteren Verfahren in öffentlichen Sitzungen der Kreistagsgremien beraten und abschließend behandelt. Kreistagsgremien beraten und abschließend behandelt. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Bürstadt | AE_Bür.2 | k.A. | Die Schulbusse im Kreis Bergstraße sollen so ausgestaltet werden, damit sie den Anforderungen eines Schulbusses genügen. So soll beispielsweise die Möglichkeit bestehen, dass alle zu befördernden Schülerinnen und Schüler einen Sitzplatz erhalten und Stehplätze vermieden werden. Darüber hinaus sollen sich alle Passagiere auf den Sitzplätzen anschnallen können. | AQ | Die im Kreis Bergstraße zur Schülerbeförderung eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den gesetzlichen Vorgaben. Situationen, in denen einzelne Fahrgäste alternativlos über längere Dauer stehen müssen, treten i.d.R. selten auf. Vor diesem Hintergrund kann eine generelle Sitzplatzgarantie für alle im ÖPNV zu befördernden Fahrgäste aus wirtschaftlichen Gründen nicht gewährleistet werden. Hinweise zu konkreten Überlastungssituationen werden laufend untersucht. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Fürth | AE_F.1 | k.A. | Die Gemeinde stimmt dem vorliegenden Entwurf ohne Änderungswünsche zu. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Fürth | AE_F.2 | k.A. | Die bestehende 30min Vertaktung zu den Bahnhöfen nach Weinheim (RB 69) als auch nach Heppenheim (Linie 667) ist der Garant für einen nutzerfreundlichen, planbaren und verlässlichen ÖPNV und stellt für die Gemeinde Fürth das absolute Rückgrat des Nahverkehrsplanes dar. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Fürth | AE_F.3 | k.A. | Der Gemeinde Fürth ist es wichtig, dass, so wie geplant, die Linie 667 auf direktem und somit zeitlich kürzestem Weg nach Heppenheim führt. Eine Schleife über Rimbach würde die Fahrt für alle Nutzer aus Grasellenbach und Fürth uninteressanter machen und zwangsläufig zu einer Mindernutzung führen, da die Fahrt per Individualverkehr (PKW; Moped; Motorrad, etc.) ggü. dem ÖPNV Angebot zeitlich bedeutend attraktiver werden würde. Nur durch kurze Verbindungen und gute Vernetzung einzelner Linien ist das Ziel einer hohen ÖPNV Nutzung durch Fahrgäste zu erreichen. Nur durch kurze Verbindungen und gute Vernetzung einzelner Linien ist das Ziel einer hohen ÖPNV Nutzung durch Fahrgäste zu erreichen. | AS/VS | Der Kreis Bergstraße und der VRN halten an der direkten Verbindung zwischen Fürth und Heppenheim im 30 Minuten Takt fest. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Gorxheimertal | AE_Gorx.1 | k.A. | Im Zuge der Anhörung zum Nahverkehrsplan 2020–2024, hat der Gemeindevorstand in seiner Sitzung am 29.06.2020 beschlossen, dass im Rahmen der Anhörung keine Bedenken geltend gemacht werden. | - | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------------|-----------|-------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Kommunen | Gemeinde Grasellenbach | AE_Gras.1 | k.A. | <p>Im vorgelegten Maßnahmenkonzept konnte festgestellt werden, dass auf der Maßnahmenliste der Gemeinde Wald- Michelbach unter der Lfd. Nr. M.5.f zwei zusätzliche Nachtfahrten der Linie 681 Weinheim- Gorchheimertal- Abtsteinach- Wald-Michelbach von FR auf SA, von SA auf SO sowie vor Feiertagen mit der Priorität MB vorgesehen sind, obwohl Freitags und Samstags der letzte Bus von Weinheim nach Wald-Michelbach um 00:52 Uhr fährt. Die beiden letzten Fahrten der Linie 681 von Weinheim fahren lediglich nach Wald-Michelbach; Grasellenbach wird hierbei nicht berücksichtigt.</p> <p>Somit sollte aus Sicht der Gemeinde Grasellenbach im Anhörungsverfahren darauf Wert gelegt werden, dass die beiden letzten Busse der Linie 681 ab Weinheim zukünftig auch Grasellenbach bedienen und die Endhaltestelle nicht wie bisher Wald-Michelbach ist. Ob diese beiden Fahrten in umgekehrter Richtung, also von Gras-Ellenbach nach Weinheim erforderlich sind, ist daher eher unwahrscheinlich. Man fährt eher nachts aus der Stadt an seinen Wohnort als umgekehrt. (Siehe hierzu beiliegende Fahrplanauszüge von Linie 681)</p> | AS/VS | Dem Wunsch der Gemeinde Grasellenbach den momentanen letzten Bus der Linie 681 bis nach Grasellenbach durchzubinden wird aus betrieblichen Gründen entsprochen. Die unter M 5.f geplante zusätzliche Verbindung stellt den Anschluss zum überregionalen SPNV Angebot in Weinheim her. Die Infrage gestellten Rückfahrten sind umlauftechnisch notwendig. | BS | - |
| Kommunen | Gemeinde Grasellenbach | AE_Gras.2 | k.A. | Was die Linie 667 Heppenheim – Grasellenbach betrifft, besteht eigentlich kein Handlungsbedarf, da der letzte Bus von Heppenheim nach Gras-Ellenbach sowohl Freitags als auch samstags um 00:07 Uhr fährt (Ankunft Gras-Ellenbach 00:55 Uhr). | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Grasellenbach | AE_Gras.3 | k.A. | Der Gemeindevorstand beschließt, im Zuge des Anhörungsverfahrens dem Kreis Bergstraße, – Abteilung Öffentlicher Personennahverkehr-, mitzuteilen, dass von Fr. auf Sa. und von Sa. auf So. sowie vor Feiertagen, die beiden letzten Busse der Linie 681 nicht wie bisher in Wald-Michelbach sondern in Gras-Ellenbach ihre Endhaltestelle haben. Eine noch spätere Linie, so wie es die Gemeinden Abtsteinach und Wald-Michelbach erwägen (Abfahrt in Weinheim: 01:52 Uhr !!) wird zunächst nicht für erforderlich gehalten. Wald-Michelbach, sondern in Gras-Ellenbach ihre Endhaltestelle haben. Eine noch spätere Linie, so wie es die Gemeinden Abtsteinach und Wald-Michelbach erwägen (Abfahrt in Weinheim: 01:52 Uhr !!) wird zunächst nicht für erforderlich gehalten. | AS/VS | Dem Wunsch der Gemeinde Grasellenbach den momentanen letzten Bus der Linie 681 bis nach Grasellenbach durchzubinden wird entsprochen. Die unter M 5.f geplante zusätzliche Verbindung stellt den Anschluss zum überregionalen SPNV Angebot in Weinheim her. | BS | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------------|----------|-------|--|--------|---|-------------------|-----|
| Kommunen | Gemeinde Groß-Rohrheim | AE_GrR.1 | | Bereits im Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2014–2018 war eine Einbindung von Groß-Rohrheim in die Linie (643 Heppenheim–Lorsch–Einhausen–Bürstadt) vorgesehen. Dies muss auch das Ziel für den neuen Nahverkehrsplan sein. Für Fahrten nach Einhausen und Lorsch (Schwimmbad, Arbeitsplätze, Krankenhaus, Einzelhandelsgeschäfte, Tourismus) lassen sich deutlich mehr Gründe aufzählen als für eine Verbindung nach Langwaden und Schwanheim. Zudem würden Einhausen und Lorsch an die S-Bahn nach Mannheim angeschlossen. Außerdem sollte Groß-Rohrheim auch an die Kreisstadt Heppenheim, mit Kreisverwaltung, Kreiskrankenhaus sowie den diversen kulturellen und touristischen Schwerpunkten angeschlossen sein. | AS/VS | Im Rahmen der Potenzial- und Variantenuntersuchung zur Themennennung QB_GrR.2 (Anhang 3.C) wurden sechs mögliche Varianten hinsichtlich verschiedener Ziele (Erschließung möglichst vieler Fahrgastpotenziale unter möglichst geringem Kostenaufwand und Berücksichtigung einer sinnvollen Integration in die Gesamtkonzeption) geprüft. Hierbei wurde auch eine Führung über Einhausen nach Heppenheim oder Bensheim untersucht. Diese Varianten vermögen zwar zusätzliche Potenziale zu erreichen, sind jedoch derzeit nicht unter darstellbarem Kostenumfang in die Gesamtkonzeption in Form einer fest bedienten Buslinie integrierbar (Zusatzkosten i. H. v. rund 180.000 € ggü. Variante über Langwaden). Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass die Relation Groß-Rohrheim – Bensheim mit einem deutlich größeren Fahrgastpotenzial im Vergleich zur Linienführung Groß-Rohrheim – Heppenheim als Direktverbindungsziel für die neue ÖPNV-Linie zu priorisieren ist und im Zielkonzept attraktive Umsteigebeziehungen mit geringen Wartezeiten nach Heppenheim (Linien RB67/68, 649 und 669) und Lorsch (Linie 641) in Bensheim berücksichtigt wurden. Des Weiteren liegt die Führung über Langwaden in der Herstellung einer Ersatzanbindung für diesen Ort infolge der Umsetzung der Maßnahme M_B.3.a begründet. Da diese Ersatzanbindung erst nach Umsetzung der Maßnahme M_B.3.a notwendig wird, könnte eine Anbindung Langwadens bis dahin zunächst zurückgestellt werden | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.1 | k.A. | Die Berücksichtigung der von uns angeregten Linienführung nach Mörlenbach (Bereits verwirklicht), nach Lampertheim und in Richtung Weinheim im Nahverkehrsplan wird von uns begrüßt. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.2 | k.A. | Die im Plan enthaltenen Überlegungen zu einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV-Angebotes mittels der dargestellten Linienführungserweiterungen in die Stadtteile Sonderbach, Hambach (einschließlich Ober-Hambach) und Ober-Laudenbach werden von uns grundsätzlich positiv bewertet. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.3 | k.A. | Die Überlegungen der Verlängerung der Linie 667 über den Bahnhof Heppenheim (und ggfs. über Langnese) an das Kreiskrankenhaus werden befürwortet und tragen zu einer weiteren Stärkung des Gesundheitsstandorts (Kreiskrankenhaus mit Facharztzentrum, Vitos) in Heppenheim bei. Möglicherweise bringt die durch den Kreis beauftragte Versorgungsanalyse zur Betrachtung der medizinischen Versorgung im Kreis Bergstraße noch weitere Erkenntnisse bzw. Verbesserungen hinsichtlich des genannten Gesundheitsstandortes. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.4 | k.A. | Auch die Überlegungen zur Einführung einer Busverbindung von Groß-Rohrheim über Biblis nach Heppenheim führt zu einer weiteren Stärkung des Arbeitsstandorts Heppenheim mit seinen rund 12.000 Arbeitsplätzen. | AS/VS | Das Maßnahmenkonzept sieht eine Verbesserung der Verbindungen zwischen Biblis/Groß-Rohrheim und Heppenheim in Form einer Umsteigeverbindung über Bensheim oder Lampertheim (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M_R.1 und M_R.2 sowie Anhang 4.B). Eine direkte Busverbindung wurde im Rahmen der Angebotskonzeption untersucht und nach sorgfältiger Abwägung nicht mehr weiterverfolgt (Details siehe AE_GrR.1). | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------|----------|---------------------------------------|--|--------|---|-------------------|-----|
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.5 | k.A. | Abgerundet werden die Linienoptimierungen für Heppenheim nach unserer Auffassung mit den im Plan enthaltenen Überlegungen zur Einführung von zwei zusätzlichen Nachtfahrten auf den beiden Regionalbushauptlinien 669 und 667. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.6 | k.A. | Die Maßnahmen im Plan bedeuten für die Stadt Heppenheim ein hohes Anbindungsniveau in Richtung Norden, Westen und Osten sowie eine Neuausrichtung nach Süden und tragen damit auch dem vorherrschenden Überschuss an Einpendlern weiter Rechnung. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.7 | Anhang 4.A | Die im Planentwurf mit Priorität WB vorgesehene Einrichtung einer neuen Buslinie zwischen Heppenheim und Bensheim nach dem Angebotsstandard „Grundnetz 1. Ordnung“ über die A5 ist im Zusammenhang mit der künftigen Führung der Linie 669 zu betrachten. Zurzeit besteht in Heppenheim eine hohe Unzufriedenheit bei den Kunden der 669 aufgrund der Unterbrechung der Linienführung am Bahnhof Heppenheim. Trotz massiver und vor allem berechtigter Kundenbeschwerden war es bislang nicht möglich, die seitherige, jahrzehntelang bewährte Linienführung wiederherzustellen. Es wurden zwar Gespräche geführt und entsprechende Vorschläge erörtert. Kreis, VRN und VGG arbeiten an einer Wiederherstellung der durchgebundenen Fahrtmöglichkeit auf der Linie 669. Ein befriedigendes Ergebnis steht allerdings noch aus. | AS/VS | Die im Anhang 4.A, Maßnahme M_B.20 sowie im Anhang 4.B dargestellte neue Buslinie zwischen Heppenheim und Bensheim, die aus konzeptioneller Sicht sinnvollerweise mit der vorhandenen Linie 669 zu verknüpfen wäre, wurde dem „Weiteren Bedarf“ (WB) zugeordnet. Eine Umsetzung vor Dezember 2025 ist damit zunächst nicht zwingend vorgesehen. Der Kreis Bergstraße, die VRN GmbH und die VGG mbH sind weiterhin an einer Besserung der Situation für die heutigen Reisenden der Linie 669 in Heppenheim bemüht und streben weiterhin eine Wiederherstellung der seitherigen Linienführung an. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.8 | Anhang 4.A, M.6.c, Anhang K.3.h | [Im Zusammenhang mit AE_Hep.7] ist die (künftige) Gestaltung des Stadtbusverkehrs Heppenheim (Linie 678 und 679) zu betrachten. Stadtverkehre haben die überwiegende Aufgabe, im Hauptort der jeweiligen Kommune Gebiete zu erschließen, die durch Linien des Kreises oder den SPNV nicht erschlossen sind. Wegen der herausragenden Bedeutung der Linie 669 für den ÖPNV in Heppenheim wurde die seinerzeitige Linienführung der beiden Linien 678 und 679 stark an den Belangen der Regionalbuslinie 669 ausgerichtet. Da erfahrungsgemäß Angebotsgestaltung und Akzeptanz neuer Linien im ÖPNV für gewöhnlich mindestens 2 – 3 Jahre benötigen trägt diese unbefriedigende Gesamtsituation zurzeit sicherlich nicht zu einem erhöhten Nutzeraufkommen im Stadtbusverkehr Heppenheim bei. Leider liegen trotz der in den Bussen vorhandenen Zählrichtungen für eine haltestellenscharfe Kundenfrequenzfassung noch keine verlässlichen Zahlen zur Beurteilung vor. Die unter M.6.c im Planentwurf als Priorität PB ausgewiesene Errichtung neuer Haltestellen in Heppenheim ist in diesem Gesamtkontext ebenso wie im Zuge der vorgenannten Linienführungserweiterungen insbesondere in die Stadtteile Hambach und Sonderbach zu sehen. Dies gilt gleichfalls für die im Kartenband Anhang K.3.h ausgewiesenen nicht ausreichend an den ÖPNV angebotenen Siedlungsflächen. | H, ES | Es trifft zu, dass die Umsetzung der in Anhang 4.A, Maßnahme M.6.c. auf Grundlage des Anhangs K.3.h benannten Haltestellenvorschlägen mit den geplanten neuen Buslinienführungen geprüft werden müssen. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------|-----------|-------|--|--------|---|-------------------|-------------|
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.9 | k.A. | Abschließend möchten wir an dieser Stelle aber bemerken, dass Ausgaben zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse dem allgemeinen Haushaltsgrundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit unterworfen sind. Mittel zur Finanzierung des ÖPNV sind nicht uneingeschränkt verfügbar. Daher ist insbesondere aus finanziellen Gründen nicht jede Verbesserung (sofort) finanzierbar. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.10 | k.A. | Die Stadt Heppenheim befürwortet die Überlegungen im Nahverkehrsplan hinsichtlich der Ausrüstung von regional bedeutsamen Haltestellen mittels DFI und plant daher zurzeit den weiteren Ausbau von vier weiteren Haltestellen (Kreis Krankenhaus, Lehrstraße Südseite, Langnese Ostseite und Westseite) mittels DFI. | W/FGI | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.11 | k.A. | Die Stadt Heppenheim begrüßt die Überlegungen hinsichtlich eines einheitlichen Ruftaxitarifs von 1 Euro pro Fahrt mittels Kompensation durch den Kreis. Unabhängig hiervon bestehen Überlegungen hinsichtlich einer Fahrpreisreduzierung für den Ruftaxiverkehr in Heppenheim auf das Niveau des Preises für eine Busfahrkarte. | T | Im Kapitel 2.4.2 wird ergänzt, dass die Stadt Heppenheim gegenwärtig (07/2020) Überlegungen zugunsten einer Fahrpreisreduzierung für den Ruftaxiverkehr in Heppenheim auf das Niveau des Preises für eine Busfahrkarte anstellt. | BS | Kap. 2.4.2. |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.12 | k.A. | Die Verlagerung der Zuständigkeiten für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten Ruftaxiverkehre dürfte sicherlich Synergieeffekte insbesondere im Zuge von Ausschreibungen bzw. Vergaben mit sich bringen. Inwieweit die speziellen Belange der besonderen örtlichen Gegebenheiten dann auch Berücksichtigung finden können bliebe aber abzuwarten. | H | Die Verlagerung der Zuständigkeit für die Ruftaxi-Linien auf die Kreisebene (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.15) soll unter umfassender Beteiligung der Kommunen erfolgen. Dies gilt sowohl für die Prozesse während der Umstellung, als auch in den nachgelagerten Planungsprozessen, in denen die Kommunen in Zukunft regelmäßig angehört werden sollen. Ruftaxilinen, die im Nahverkehrsplan der Netzkategorie „Stadtverkehr“ zugeordnet werden, verbleiben gemäß Definition im Kapitel 3.2.2. weiterhin in der Planungs- und Finanzierungshoheit der Kommunen. Dies gilt ebenso für Angebote, die das Grundangebot des Kreises erweitern. | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.13 | k.A. | Die Preisstufe 0 im Busverkehr wurde im Stadtgebiet Heppenheim mit Beginn des Jahres 2020 eingeführt | T | Der Hinweis wurde in das Kapitel 2.4.1. aufgenommen. | BS | Kap. 2.4.1 |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.14 | k.A. | Am ZOB im Bereich des Bahnhofs Heppenheim hat sich die ÖPNV-Angebotsituation seit dessen Umbau im Jahr 2004 sehr positiv entwickelt. Mittlerweile werden fast alle Buslinien über den Bahnhof geführt. Dies erfordert eine Neubewertung der dortigen Infrastruktur. | AQ | Der Hinweis einer Neubewertung der Infrastruktur am Bahnhof Heppenheim wird in das Kapitel 4.3.1. aufgenommen. | BS | Kap. 4.3.1 |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.15 | k.A. | Im Zuge [der unter AE_Hep.14 beschriebenen] Infrastrukturüberprüfung wird u.a. auch die Modernisierung der Fahrradboxen sowie die Optimierung des damit verbundenen Verleihsystems, mit dem Ziel einer besseren Auslastung, angestrebt. | EM | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.16 | k.A. | Der Fahrgastbeirat hat in der Vergangenheit die unzureichende Durchfahrtshöhe für Standardbusse und damit die Verhinderung von Regellinienwege über die Ernst Schneider- Straße bzw. Mozartstraße moniert. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Aspekte wird ein solches Erfordernis zurzeit nicht gesehen. Hier gibt es alternative und besser ausgebaute Linienwege in Ost-West-Richtung. | H | Kenntnisnahme | BS | Kap. 4.3.1 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|-----------|-------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.17 | k.A. | Der im Plan genannte Ansatz zum Ausbau von Sharing-Angeboten insbesondere in den städtischen Bereichen des Kreises wird befürwortet. Neben dem bereits in Heppenheim etablierten Fahrradvermietsystem VRNnext-bike finden zurzeit Überlegungen zur Einführung von Carsharing statt. | EM | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.18 | k.A. | Mit Blick auf die im Entwurf des Nahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung des ÖPNV-Angebots in Heppenheim einschließlich der ergänzenden Mobilitätsformen wird im Falle der entsprechenden Umsetzung der Maßnahmen auch die Stadt Heppenheim nicht an Überlegungen zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale vorbeikommen. | EM | Die Überlegungen zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Heppenheim werden begrüßt. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Heppenheim | AE_Hep.19 | k.A. | Dem Planentwurf ist zu entnehmen, dass zurzeit die Möglichkeit der Verlängerung der Straßenbahn von Alsbach über Zwingenberg bis Bensheim untersucht wird. Gibt es einen Grund warum eine solche Untersuchung nicht bis Heppenheim erfolgt? | AS/VS | Ab Bensheim verkehrt nicht nur die Buslinie 669 im 30'-Takt, sondern auch die S6 über Heppenheim weiter nach Mannheim. Insofern besteht ab Bensheim in südliche Richtung, aber auch von Heppenheim aus in Richtung Norden, bereits heute ein umfangreiches ÖPNV-Angebot. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.1 | k.A. | A. Grundsätzliche Feststellung der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für das Gebiet der Stadt Lampertheim, gem. § 5 ÖPNVG Hessen – Aufgabenträger [...] Organisation des ÖPNV in der Stadt Lampertheim: Die Stadt Lampertheim nimmt im Einverständnis mit dem Kreis Bergstraße und der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH die Aufgaben der Planung und Bestellung des öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtverkehr Lampertheim (Linienbündel Lampertheim) in eigener Verantwortung wahr. Die Stadt Lampertheim stellt eine ausreichende Verkehrsbedienung in ihrem Stadtgebiet sicher und bedient sich für Umsetzung ihrer Aufgaben bei der Entwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV in Lampertheim ihrer städtischen Tochtergesellschaft Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungsgesellschaft mbH (VTL). Die VTL ist gleichzeitig auch Betreiberin der VRN-Mobilitätszentrale Lampertheim. Bei der Ausgestaltung des Nahverkehrsangebotes beachtet die VTL die Rahmenbedingungen des Nahverkehrsplanes des Kreises Bergstraße. Dabei bildet der Nahverkehrsplan gemäß dem Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV. Folgende städtische Ziele werden verfolgt: [...] Wir bitten im Nahverkehrsplan ausdrücklich festzustellen, dass die Stadt Lampertheim die Aufgaben als Aufgabenträger im Sinne des § 5 Abs. 3 Satz 1 in eigener Verantwortung wahrnimmt | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.2 | k.A. | Ungeachtet der genehmigungsrechtlichen Zuordnung der Linien und deren Betreiber halten wir es für notwendig alle Linien und deren Beförderungsangebote im südhessischen Ried zu überplanen und abzustimmen. Wir schlagen vor alle Linien des ÖPNV und SPNV im südhessischen Ried zu analysieren und anschließend auf Ebene des Kreises gemeinsam mit den Betreibern zu überplanen und abzustimmen. Wir schlagen vor alle Linien des ÖPNV und SPNV im südhessischen Ried zu analysieren und anschließend auf Ebene des Kreises gemeinsam mit den Betreibern zu überplanen und abzustimmen. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|----------|-------|---|--------|--|-------------------|-------------|
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.3 | k.A. | Die Verkehrsentwicklung auf den Autobahnen und Bundesstraßen in der Region, sowie die Sanierung der Hochstraßen Nord und Süd in Ludwigshafen fordern ein überregionales Handeln. Vor allem sind die verkehrlichen Auswirkungen in und für die Region zu analysieren und geeignete Maßnahmen gegen einen Verlust von Mobilität und regionaler Wirtschaftskraft zu stabilisieren. Es soll ein Gremium geschaffen werden, das sich mit der überregionalen Verkehrsplanung während der Gesamtauflaufzeit des Nahverkehrsplans mit dem Themenkreis beschäftigt und zügig geeignete Maßnahmen entwickeln und ergreifen kann | H | Der VRN als Aufgabenträgerorganisation für den lokalen Nahverkehr im Kreis Bergstraße deckt schon seit langem und umfassend dieses Aufgabenspektrum erfolgreich ab und bindet zusammen mit dem Kreis Bergstraße betroffene Organe ein. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.4 | k.A. | Zuständigkeiten und Netzhierarchien Aufgrund historischer Entwicklungen hat sich die Zuständigkeit und Finanzierung verschiedener Verkehrsverbindungen verschoben. Um die nötige Planungs- und Finanzierungssicherheit künftig sicherzustellen zu können ist es notwendig die folgenden Verbindungen neu zuzuordnen: 1. La-Hüttenfeld nach Heppenheim-Kreiskrankenhaus (beide Richtungen) 2. Lampertheim Bahnhof nach Mannheim –Sandhofen (IKEA) Wir schlagen vor, die Verbindung die Lampertheim-Hüttenfeld/Heppenheim-Kreiskrankenhaus in die Zuständigkeit des Kreises Bergstraße zu übergeben und die Verbindung zwischen Lampertheim Bahnhof und Mannheim Sandhofen (IKEA) im Zuständigkeitsbereich der Stadt Lampertheim/VTL/RNV GmbH zu belassen. Aufgrund historischer Entwicklungen hat sich die Zuständigkeit und Finanzierung verschiedener Verkehrsverbindungen verschoben. Um die nötige Planungs- und Finanzierungssicherheit künftig sicherzustellen zu können ist es notwendig die folgenden Verbindungen neu zuzuordnen: 1. La-Hüttenfeld nach Heppenheim-Kreiskrankenhaus (beide Richtungen) 2. Lampertheim Bahnhof nach Mannheim –Sandhofen (IKEA) Wir schlagen vor, die Verbindung die Lampertheim-Hüttenfeld/Heppenheim-Kreiskrankenhaus in die Zuständigkeit des Kreises Bergstraße zu übergeben und die Verbindung zwischen Lampertheim Bahnhof und Mannheim Sandhofen (IKEA) im Zuständigkeitsbereich der Stadt Lampertheim/VTL/RNV GmbH zu belassen. | AS/VS | Der Vorschlag die Verbindung Lampertheim – Hüttenfeld – Heppenheim in die Aufgabenträgerschaft des Kreises Bergstraße zu überführen wurde bereits berücksichtigt. Da es sich bei der geplanten Busverbindung Lampertheim – MA Sandhofen (Maßnahme M_R.3.a) um eine Stadtgrenzen überschreitende Verbindung handelt, soll diese künftig nach den Maßgaben des Hessischen ÖPNV-Gesetzes und den Ausführungen im Kapitel 3.2.2., Abschnitt „Stadtverkehre“ (vgl. QB_TöB_VTL.1) auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße in der Aufgabenträgerschaft und Finanzierungshoheit des Kreises Bergstraße liegen. Dasselbe gilt auch für künftig geplante stadtgrenzenübergreifende Verbindungen. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.5 | k.A. | Überwachung des betrieblichen Angebotes (Betriebsleitzentralen) Das ÖPNV betriebliche Angebot des Kreises Bergstraße wird durch einen digitalen Soll/Ist Vergleich des Fahrplanangebotes überwacht und per App oder digitalen Anzeigetafeln dem Nutzer mitgeteilt. Bei Verspätungen und Betriebsstörungen wäre es jedoch notwendig, dass eine Betriebsleitzentrale geeignete Maßnahmen zur Sicherstellung der Mobilitätsketten einleiten könnte. Wir schlagen vor, eine Betriebsleitzentrale beim Kreis Bergstraße für das Kreisgebiet zu installieren und durch Umlage zu finanzieren. | H | Der Anschluss aller ÖPNV-Linien im Kreis Bergstraße an eine rechnergestützte Betriebsleitstelle / Intermodal Transport Control System ist als Maßnahme des mittelfristigen Bedarfs bereits Bestandteil des Nahverkehrsplans (vgl. Anhang 4.A, M.9) | BS | Kap. 2.4.2. |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|----------|-------|--|--------|--|-------------------|-------------|
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.6 | k.A. | Einheitliche Manteltarif- und Entgelttarifverträge für das Fahrpersonal Die unterschiedlichen Tarifverträge führen zu einer massiven Verschiebung der Wettbewerbsfähigkeit und zu großen Problemen bei der Personalbeschaffung im Dreiländereck (Hessen/Baden Württemberg und Rheinland-Pfalz). Wir schlagen vor, einen einheitlichen Mantel- und Entgelttarifvertrag für das Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein- Neckar (VRN) zu schaffen und bei Ausschreibungen als verpflichtende Grundlage (Tariftreue) anzuwenden | H | Die Ausgestaltung einheitlicher Manteltarif- und Entgelttarifverträgen für das VRN Verbundgebiet ist nicht Bestandteil eines lokalen Nahverkehrsplans. Daher keine Berücksichtigung im Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.7 | k.A. | Einheitliches Marketing im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) Es existiert faktisch kein Verbundmarketing in dem die Verkehrsunternehmen über ein professionelles Marketing austauschen können und künftige Produkte und Dienstleistungen weiterentwickeln können. Wir halten es für notwendig, dass ein einheitliches Marketing definiert wird und somit dann, auch auf der Ebene des Kreises Bergstraße, eine einheitliche Vermarktung der „Mobilität“ und eine Stärkung des Emissions- und Klimaschutzes langfristig erreicht werden kann. Unter Beachtung des Marketing-Mix sind folgende Maßnahmen von großer Bedeutung: a) Produkt [...] b) Vertrieb [...] c) Preis [...] d) Kommunikation [...] Wir schlagen vor, dass einen VRN-Marketingplan aufgestellt wird, der verschiedene Teilpläne (beispielsweise den Marketing-Teil-Plan „Kreis Bergstraße“) beinhaltet. Somit kann eine einheitliche Zielsetzung definiert, erreicht und kontrolliert werden. | AS/VS | Die VRN GmbH betreibt seit Verbundgründung in ihrer Funktion als lokale Aufgabenträgerorganisation Marketingaktivitäten auch und insbesondere auch für das Gebiet des Kreises Bergstraße. Der Kreis Bergstraße war in diesem Zusammenhang sehr häufig Pilotlandkreis. Auch künftig sind auf den Kreis Bergstraße abgestimmte Marketingmaßnahmen vorgesehen | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lampert- heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.8 | k.A. | VRN Mobilitätszentralen Zurzeit gibt es 8 VRN-Mobilitätszentralen im Verbundgebiet. Die Mobilitätszentralen werden überwiegend mit mindestens 3 Personen betrieben. Nach dem bisherigen VRN-Konzept wird ein Investitionszuschuss in Höhe von mx. 50 T€ seitens der VRN GmbH dem Betreiber gewährt. Eine finanzielle Beteiligung für den laufenden Betrieb ist jedoch nicht vorgesehen. Wir sind der Auffassung, dass die installierten VRN Mobilitätszentralen einen Beitrag für alle VU im Einzugsbereich leisten und somit über eine Kostenbeteiligung bzw. über ein Betriebs- und Marketingkonzept im Rahmen des Verbundmarketing nachgedacht werden muss. | H | Kenntnisnahme bzw. vgl. Ausführungen im Nahverkehrsplan unter 3.2.1. | BS | Kap. 2.4.2. |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|----------|------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Kommunen | Stadt Lampert-heim/ Verkehr und Tourismus Lampertheim Verwaltungs- gesellschaft mbH | AE_VTL.9 | k.A. | <p>Künftige Antriebstechnik der Fahrzeuge Neuausschreibungen von ÖPNV Liniengenehmigungen mit einer Genehmigungsdauer von 8–10 Jahren setzen voraus, dass im neuen Nahverkehrsplan auch Aussagen zur künftigen favorisierten Antriebstechnik getroffen werden.</p> <p>Die Sinnhaftigkeit von Elektrobussen im ÖPNV stellt heute niemand mehr infrage. Der einstige Markt der Zukunft mit all seinen Unwägbarkeiten ist längst ein Markt der Gegenwart geworden. Rund 50 ÖPNV-Unternehmen in Deutschland testen und betreiben inzwischen Elektrobusse im Linienbetrieb. Busfahren wird im deutschen Nahverkehr schrittweise elektrisch. Und das ist mit Blick auf die kommenden Herausforderungen, die in der Verkehrsbranche angesichts von mehr und mehr Dieselfahrverboten in vielen Städten zu bewältigen hat, eine wichtige Entwicklung. Elektromobilität eröffnet, nicht nur beim Bus, einen Weg zur schadstofffreien Mobilität, wie sie durch das Klimaschutzabkommen von Paris weltweit als Ziel gefordert wird. Wir gehen davon aus, dass der Kreis Bergstraße bei der Fortschreibung des NVPL alternativen Antriebstechnologien (Elektro-, Wasserstoff-, oder Erdgasfahrzeuge) berücksichtigt und entsprechende Handlungsrichtlinien abbildet.</p> | H | Im Zuge der Vergabe der Linienbündel haben VRN und Kreis Bergstraße stets die Einhaltung der aktuellen EU Umweltstandards von den Bewerbern gefordert. Ergänzend wurde beim Linienbündel Nördliche Bergstraße die Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebsformen (Elektrobus) gefordert. Da sich die alternativen Antriebstechnologien derzeit noch in Entwicklung befinden und deren Kosten stark an individuelle Rahmenbedingungen gekoppelt sind, ist es heute noch nicht möglich für zukünftige Ausschreibungszeiträume valide Kostenschätzungen für die Betriebsleistung anzustellen. | KoV | – |
| Kommunen | Gemeinde Lautertal | AE_Lau.1 | Anhang 3.C | Die Gemeindevertretung der Gemeinde Lautertal beschließt, die in der beiliegenden Übersicht enthaltenen Stellungnahmen bzw. Anregungen zu den Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Kreis Bergstraße 2020–2024 und beauftragt den Gemeindevorstand diese an den Kreis Bergstraße weiterzuleiten. | | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.1 | Anhang 4.A | Eine Umsetzung der Maßnahmen MB M_NO9 und M_NO.19 / M_NO.18 / M.6.t / M_NO.18 und M_NO.11 ist sicher wünschenswert, aber aus Sicht der Ausgabenseite bzw. in Verbindung mit einer finanziellen Beteiligung durch die Stadt nicht erstrebenswert. | AS/VS | Die Maßnahmen M_NO.9, M_NO.11, M_NO.18 und M_NO.19 erfordern keine unmittelbare finanzielle Beteiligungen der Stadt Lindenfels, da es sich hierbei um die Sicherstellung des im Kapitel 3.2.2. definierten Mindestbedienstandards handelt. Dieser wird durch den Kreis Bergstraße finanziert. Die Maßnahme M.6.t (Einrichtung neuer Bushaltestellen) lässt sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur/f%C3%B6rderung-vif . Eine Beteiligung der Stadt Lindenfels an den Kosten für zur Andienung neuer Haltestellen ggf. notwendige Linienführungsänderungen im laufenden Betrieb wird in Maßnahme M.6.t nicht gefordert. | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.2 | Anhang 4.A | Die Maßnahme M_NO.16 wird als nicht erstrebenswert betrachtet, wenn sich dies nachteilig auf die bestehenden Linien auswirkt. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.3 | Anhang 4.A | Aus touristischer Sicht ist die Maßnahme M.13, auch für uns als heilklimatischer Kurort, eine erstrebenswerte Maßnahme. Dies sollte vom Kreis Bergstraße in seiner Funktion als lokaler ÖPNV-Aufgabenträger weiterverfolgt werden. | T | Kenntnisnahme | KoV | – |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|------------------|----------|------------|--|--------|---|-------------------|-------------|
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.4 | Anhang 4.A | Zur Erreichung der Ziele des § 8 Personenbeförderungsgesetz muss die Maßnahme M.4 in Angriff genommen werden. | B | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.5 | Anhang 4.A | Die Verbindung Gadernheim – Brandau als Ersatz für die Maßnahme M_NO.19 zu prüfen und zu realisieren. | AS/VS | Da die Maßnahme M_NO.19 geringere Kosten mit durch die Potenzialanalyse ermittelten nachweislich höherem Nutzen im Vergleich zur Verlängerung der Buslinie 0 nach Gadernheim aufweist und die Verlängerung der Buslinie 0 keinen Ersatz für die in M_NO.19 enthaltene Anbindung der Orte Knoden, Schannenbach, Raidelbach, Seidenbuch, Glattbach und Winkel (insgesamt rund 700 Einwohner) darstellt, hält der Kreis Bergstraße weiterhin an der Maßnahme M_NO.19 fest. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.6 | Anhang 4.A | Die Maßnahme M.5.c zu realisieren. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lindenfels | AE_Lin.7 | Anhang 4.A | Der Kreis wird aufgefordert für ein attraktives Preisniveau bei Berufspendlern im ländlichen Bereich einzutreten. | T | Die Maßnahmenkonzeption sieht vor zu prüfen, ob die Beauftragung eines Gutachtens zur Optimierung des RMV-VRN- Übergangstarifs (Anhang 4.A, Maßnahme M.11) erfolgt. Zudem soll eine Vereinfachung und Vergünstigung der Ruftaxi- Tarife (Anhang 4.A, Maßnahme M.14) geprüft werden. Dadurch sollen Ansätze zur Verbesserung der ÖPNV- Tarife im gesamten Kreis Bergstraße erreicht werden. | KoV | - |
| Kommunen | Stadt Lorsch | AE_Lor.1 | Anhang 4.A | Unter lfd. Nr. M.6.b [ist] festgelegt, dass in der Hirschstraße in Höhe der Sparkassen-Zweigstelle Süd eine zusätzliche Bushaltestelle für den Linienverkehr des Buslinien 641 und 646 eingerichtet werden soll. Es ist seitens der Stadt Lorsch geplant, noch in diesem Jahr die beidseitig angelegten Bushaltestellen „Platanenstraße“ barrierefrei umzubauen. Im Rahmen dieser Baumaßnahmen werden die beiden Haltestellen weiter in nördliche Richtung (stadteinwärts) verlegt, da am neu geplanten Standort auch die Möglichkeit besteht, eine Querungshilfe für den Fußgängerverkehr zu errichten. Eine Förderung dieser Maßnahme im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurde beantragt und bereits mündlich zugesagt. Im Hinblick darauf, dass in der Hirschstraße in Höhe der Süd-Apotheke bereits die nächsten beidseitigen Bushaltestellen für den Linienverkehr sind, wird die im Nahverkehrsplan vorgesehene zusätzliche Haltestelle in Höhe der Sparkassen-Zweigstelle Süd als nicht erforderlich angesehen und sollte daher aus dem Maßnahmenkatalog gestrichen werden. | ES | Da die Haltestelle „Platanenstraße“ in Richtung Norden verlegt wird und die Haltestelle „Hirschstraße“ damit wegfällt, ist die bisherige Maßnahme M.6.b obsolet geworden. | BM | Anhang 4.A. |
| Kommunen | Stadt Lorsch | AE_Lor.2 | k.A. | Bezüglich der Umsetzung der restlichen Maßnahmen, die im Entwurf des Nahverkehrsplans des Kreises Bergstraße 2020–2024 für Lorsch vorgesehen sind, bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken. | H | Kenntnisnahme. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|----------|---------------------|----------|-------|--|--------|---|---------------|--------|
| Kommunen | Gemeinde Mörlenbach | AE_M.1 | k.A. | [...] im Jahr 2021 [ist] eine Deckenerneuerung der L 3120 von Hessen Mobil geplant. In diesem Zusammenhang sollen auch die vorhandenen Bushaltestellen ausgebaut werden. In Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und den zuständigen Stellen des ÖPNV im beidseitig barrierefrei ausgebaut. Drei der vorhandenen Haltestellen müssen aufgrund der derzeitigen Lage (Kurvenbereich bzw. Höhenprobleme zu Privatgrundstücken) an einen anderen Standort verschoben werden. Die fünfte Haltestelle (gegenüber der Einmündung nach Klein-Breitenbach) wird vermutlich im nächsten Nahverkehrsplan aufgegeben und kann derzeit aufgrund der Örtlichkeit nicht barrierefrei ausgebaut werden. | B | Der Anhang 4.E wird wie folgt angepasst: - Haltestelle Mörlenbach, Bonsweierer Str.: Zuordnung zur Prioritätsstufe I, Entfernen der Bemerkung „Ausbau bis 2022 nicht möglich“ - Haltestelle Mörlenbach, Sudetenstraße: Zuordnung zur Prioritätsstufe I, Entfernen der Bemerkung „Ausbau bis 2022 nicht möglich“ - Haltestelle Mörlenbach, Abzw. Klein-Breitenbach: Zuordnung zur Kategorie D und Prioritätsstufe IV. Begründung: Haltestelle wird vsl. aufgegeben | BS | Anhang |
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.1 | k.A. | Die Gemeindevertretung begrüßt grundsätzlich, dass mit der Einführung einer neuen Buslinie zwischen Rimbach- Zotzenbach und Fürth-Lörzenbach der Ortsteil Zotzenbach besser eingebunden wird und zusätzliche Haltepunkte innerhalb von Rimbach geschaffen werden. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.2 | k.A. | Leider wird mit dieser Maßnahme das von der Gemeindevertretung in einem einstimmigen Beschluss formulierte Ziel einer umstiegsfreien Verbindung zwischen Rimbach und Heppenheim nicht realisiert, sondern lediglich eine Busverbindung nach Fürth-Lörzenbach angeboten. In Lörzenbach wäre gemäß diesem Konzept für Fahrgäste in Richtung Heppenheim ein Umstieg in die Linie 667 mit der entsprechenden Wartezeit erforderlich. | AS/VS | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Kreis und VRN prüfen die im NVP vorgeschlagene Maßnahme (Anhang 4A, M_03i) hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzung. Der Kreis Bergstraße und der VRN halten an der direkten Verbindung zwischen Fürth und Heppenheim im 30 Minuten Takt fest | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.3 | k.A. | Die Gemeindevertretung spricht sich dafür aus, die Anbindung von Rimbach-Zotzenbach zu verbessern und zugleich eine Direktverbindung nach Heppenheim zu schaffen, indem die Linie 667 von Heppenheim bzw. von Fürth kommend durch die B38 über die Haltestelle Trommhalle oder/und Bahnhofstraße Zotzenbach geführt wird und dabei die bereits vorhandenen und ausgebauten Haltestellen „Friedhofsweg/kath. Kirche“ und „Bahnhof Rimbach“ als Bedarfshaltestellen angefahren werden. Der weitere Verlauf der Linie 667 bleibt unverändert. | AS/VS | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Kreis und VRN prüfen die im NVP vorgeschlagene Maßnahme (Anhang 4A, M_03i) hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzung. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.4 | k.A. | Die Buslinie 667 Heppenheim-Fürth-Grasellenbach fährt im stündlichen Rhythmus nach Grasellenbach bzw. nur bis Fürth. An Stelle der Endstation in Fürth sollte der Bus nach Rimbach fahren. Fahrgäste, die weiter nach Fürth fahren möchten können dann von Rimbach aus die Bahn benutzen; (sowie es bisher umgekehrt für Personen galt, die vom Fürther Bahnhof nach Rimbach fahren mussten). | AS/VS | Die halbstündliche Direktverbindung von Fürth nach Heppenheim bestätigt sich durch eine gute Nachfrage. Im alten Betriebskonzept der Linie 667 – mit einzelnen über Rimbach durchgebundenen Direktfahrten – war nur eine äußerst geringe Nachfrage in Rimbach festzustellen. Eine Stichfahrt der Linie 667 von Fürth über Rimbach nach Heppenheim würde die Linie auf der Relation Heppenheim – Fürth aufgrund der längeren Reisezeit und möglicher Anschlussverluste deutlich unattraktiver machen. Die Gemeinde Fürth wies in ihrer Stellungnahme zum NVP-Entwurf darauf hin, dass diese Verbindung unbedingt aufrecht erhalten bleiben müsse. Kreis und VRN prüfen die im NVP vorgeschlagene Maßnahme (Anhang 4A, M_03i) hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzung. | KoV | - |
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.5 | k.A. | Eine weitere Möglichkeit [zu AE_Rim.3] wäre, Schulbusse bei leerer Rückfahrt für den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. | AS/VS | Die in den ÖPNV integrierten Schulbusfahrten bedienen vorrangig die Nachfrage im Ausbildungsverkehr (kein tagesdurchgängiges getaktetes Angebot) und nehmen daher auch schulstandortbezogene Erschließungsaufgaben wahr. Die Einrichtung einzelner zusätzlicher Fahrten an Schultagen vermögen daher nicht die Potenziale zu erreichen, die eine getaktete tagesdurchgängige ÖPNV-Verbindung für den Jedermannverkehr (bei der Anschlussbeziehungen zu anderen Linien zu berücksichtigen sind) erreichen kann. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|----------|--|--|--------|--|-------------------|---------|
| Kommunen | Gemeinde Rimbach | AE_Rim.6 | k.A. | Sollte eine Verbindung der Buslinie 667 von Heppenheim nach Rimbach nicht realisierbar sein, wäre eine Alternative eine direkte Buslinie von Rimbach über Zotzenbach Haltestelle Trommhalle nach Heppenheim über Mörlenbach, Bonsweiher, Juhöhe. | AS/VS | Zwischen Mörlenbach und Heppenheim besteht mit der Buslinie 683 Heppenheim – Mörlenbach – Wald-Michelbach ein den dortigen Fahrgastpotenzialen entsprechendes Angebot nach dem Standard „Grundnetz 2. Ordnung“. Für eine Verdichtung durch eine zusätzliche von/nach Rimbach fahrende Buslinie konnten keine ausreichenden Fahrgastpotenziale festgestellt werden. | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.1 | Kap. 3.3.2, S.94 | Korrektur Tabelle 24, „Verkehrsunternehmen“. Es muss heißen Stadtwerke Viernheim GmbH statt Stadtwerke Viernheim AG. statt Stadtwerke Viernheim AG. | H | Wurde berücksichtigt. | BS | Tab. 24 |
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.2 | Kap. 3.2.7, S.86ff | Die bauliche Gestaltung der Haltestellen bezüglich Barrierefreiheit finden nach Vorgaben (Kategorisierung) des Nahverkehrsplanes statt. Die finanziellen Mittel müssen allerdings von der Kommune aufgebracht werden. Grundsätzlich unterstreichen wir die Notwendigkeiten zur Barrierefreiheit im vollen Umfang. | B | Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur/C3%B6rderung-vif . | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.3 | Kap. 2.4.2 (S.65), Kap. 4.8.2 (S.150) | Bezug auf M.14: Die Ruftaxifahrten stellen eine besondere Form der Beförderung dar und werden freiwillig von den Kommunen angeboten. Die Fahrpreise orientieren sich am Einzelfahrschein, zum Teil mit geringen Aufschlag für eine besonders kostenintensive und individuelle Leistung. Wir lehnen es deutlich ab, die Ruftaxifahrten noch günstiger (Vorschlag 1 €) als einen Einzelfahrschein zu gestalten. Für einen günstigen und effektiven ÖPNV ist es notwendig, die vorhandenen Kapazitäten der geräumigen Fahrzeuge bestmöglich auszunutzen. Ruftaxis wirken diesem Prinzip eindeutig entgegen und sollten nur eingesetzt werden, wo keine andere Möglichkeit besteht. Eine Ausweitung oder zusätzliche Bewerbung der Ruftaxis entspricht höheren spezifischen Kosten pro Fahrgast und wäre, falls eine direkte Konkurrenz besteht, im Sinne aller im Verkehrsverbund organisierten Unternehmen besser zu vermeiden statt zu forcieren. | T | Die Maßnahmenkonzeption sieht vor, die Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten (und nicht als „Stadtverkehr“ (vgl. Kapitel 3.2.2.) klassifizierten) Ruftaxi- Linien, auf die Kreisebene zu verlagern (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.15 i.V.m. Kapitel 3.2.2.). Da in Viernheim ausschließlich Ruftaxiliniien der Kategorie „Stadtverkehr“ bestehen, keine Änderungen aus dem Nahverkehrsplan diesbezüglich hervorgehen und der Kreis Bergstraße auch künftig keine Stadtverkehre finanzieren wird, verbleibt die planerische und finanzielle Verantwortung für Ruftaxiliniien in Viernheim auch nach Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2020–2024 vollständig bei der Stadt Viernheim. Mit der Vereinfachung und Vergünstigung der Ruftaxi-Tarife (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.14) wird das Ziel verfolgt die gegenwärtig stark heterogene Tarifstruktur im Kreis Bergstraße zugunsten einer nutzerfreundlicheren Gestaltung vollständig in bestehende Verbundangebote zu integrieren. Dort wo dies nicht möglich erscheint, soll eine Fahrpreisvergünstigung zur Attraktivität des Ruftaxis v.a. auf Umsteigeverbindungen für Kunden ohne VRN- Verbundzeitkarten beitragen. Mit den benannten Maßnahmen ist nicht beabsichtigt vorhandene Buslinien zu ersetzen oder zu konkurrieren, sondern – wie bisher praktiziert – sinnvoll zu ergänzen. Weiter ist seitens des Kreises Bergstraße nicht beabsichtigt Ruftaxiliniien über den im Angebotskonzept beschriebenen Umfang hinaus zu erweitern (vgl. Kapitel 3 und 4 sowie Anhang 4.A). | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|----------|---|---------|-----------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.4 | Anhang 4.A, M.15 | Verlagerung Ruftaxis auf Kreisebene: Wenn hiermit eine Kostenübernahme durch den Kreis abgebildet werden kann, wäre dieser Vorschlag im Sinne des Verkehrsunternehmens zu begrüßen. Sollte jedoch nur Vergabe und Organisation verlagert werden, so ist das Vorgehen frei von jeden Vorteilen. Die kommunalen Unternehmen können bedarfsgerechter die Notwendigkeiten an Hand von Demographie und konkreten Nachfragen beurteilen als die Kreise. Somit sollte eine Abwicklung wie bisher effizienter und damit kostengünstiger zu organisieren sein. | B | Die Maßnahmenkonzeption sieht vor, die Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten (und nicht als „Stadtverkehr“ (vgl. Kapitel 3.2.2.) klassifizierten) Ruftaxi-Linien, auf die Kreisebene zu verlagern (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.15 i.V.m. Kapitel 3.2.2.). Da in Viernheim keine per Ruftaxi anzubindenden Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern bestehen, ausschließlich Ruftaxiliniennetze der Kategorie „Stadtverkehr“ bestehen, keine Änderungen aus dem Nahverkehrsplan diesbezüglich hervorgehen und der Kreis Bergstraße auch künftig keine Stadtverkehre finanzieren wird, verbleibt die planerische und finanzielle Verantwortung für Ruftaxiliniennetze in Viernheim auch nach Inkrafttreten des Nahverkehrsplans 2020 – 2024 vollständig bei der Stadt Viernheim. Die Beurteilung von Nachfragestrukturen bzw. Kundenbedürfnissen im ÖPNV ist nicht zwingend an bestimmte Verwaltungsebenen gekoppelt, sondern vielmehr abhängig von der Verfügbarkeit notwendiger beurteilungsrelevanter Daten. | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.5 | Anhang 4.A, M.6.z. | Zusätzliche Haltestellen in Viernheim: Durch Entschleunigungsmaßnahmen im gesamten Stadtbereich, hohen Parkdruck am Fahrbahnrand und generell wenig breiten Straßen sind zusätzliche Haltestellen auf den Linien 611 und 612 nicht möglich, ohne den Halbstundentakt aufzugeben oder auf andere Haltestellen zu verzichten. Andere Situationen werden regelmäßig untersucht und auf Kundenwünsche- und Anreize wird im Rahmen der Möglichkeiten eingegangen. aufzugeben oder auf andere Haltestellen zu verzichten. | ES | Der Hinweis, dass eine Erschließung der in M.6.z beschriebenen Gebiete durch vorhandene ÖPNV-Angebote nicht möglich ist, wird zur Kenntnis genommen. | KoV | – |
| Kommunen | Stadt Viernheim/ Stadtwerke Viernheim GmbH | AE_V.6 | Kap. 4.6.5, S.144 | Korrektur im Text. Es wird auf Abbildung 35 verwiesen, diese ist aber einige Seiten zuvor. Korrekt wäre ein Verweis auf Abb. 38. | H | Wurde berücksichtigt. | BS | Kap. 4.6.5 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|---------------------|---------|-------------|---|-------------|---|-------------------|------------|
| BürgerInnen | Teilraum Bergstraße | AE_B.1 | S.100 – 120 | Der Nahverkehrsplan 2020–2024 vermittelt den Eindruck, dass durch die Vielzahl an beteiligten ÖPNV-Unternehmen und Behörden eine große, regional übergreifende Konzeption verhindert wird. Dies möchte ich am Beispiel Laudenbach darstellen. Laudenbach liegt nicht nur an der Landesgrenze Baden-Württemberg zu Hessen, sondern auch an der Kreisgrenze Bergstraße zum Rhein-Neckar-Kreis. Es wird damit immer zu den Problemen von zwei getrennt verwalteten Schnittstellen bezüglich ÖPNV führen. Etwas provokant lässt sich Laudenbach als ÖPNV-Niemandland beschreiben. Tatsächlich besteht aber ein ausgeprägtes Mobilitätsanforderungsprofil sowohl nach Norden (Arbeitgeber, Einkaufszentren und Schulen in HP und Bensheim) als auch nach Süden mit den gleichen Zielinfrastrukturen (Hemsbach und Weinheim). Die südliche Anbindung wird vom VRN und der Bahnverbindung einigermaßen regelmäßig abgedeckt, die nördliche fast ausschließlich durch die Bahn. Damit ist es für Laudenbacher (mehr als 6000 Einwohner) vorwiegend attraktiv mit dem Auto nach HP oder Bensheim zu fahren. Die von HP angebotene Schülerverbindung nach und von Oberlaudenbach (Linie Bus 687, durch Laudenbach hindurch!), kann nur als weiterer Beleg für die Schnittstellenproblematik „ÖPNV- Fingerloch von Laudenbach nach Hessen hinein“ dienen. Eben Stückwerk! | H, AS/VS | Im Rahmen des Nahverkehrsplans wurden Relationen, die über Aufgabenträgergrenzen hinweg verlaufen detailliert untersucht und geeignete Maßnahmen entwickelt (vgl. Anhang 4.A). Im geschilderten Beispiel wurde der Wunsch die ÖPNV-Anbindung nach Heppenheim zu verbessern bereits im Rahmen der ersten Beteiligungsstufe geäußert (vgl. u.a. Anhang 3.C, QB_Hep.3) und daraufhin durch die Gutachterin überprüft. Im Ergebnis wurde ein ausreichendes Potenzial zugunsten einer Ergänzung der bestehenden Bahnanbindung, die aufgrund ihrer Systemeigenschaften nicht in der Lage sein kann, die kleinräumige Nachfrage –wie geschildert –vollständig zu bedienen, zu ergänzen (vgl. Anhang 4.A, M.3.f und M_B.4). Für eine Umsetzung der benannten Maßnahmen ist eine Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis erforderlich. Diese wurde über die o.g. Maßnahmenformulierung im Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2020–2024 angefragt. | BS | Anhang 4.A |
| BürgerInnen | Teilraum Bergstraße | AE_B.2 | S.100 – 120 | Wie könnte eine Lösung dieses Dauerproblems [Anm.: Vgl. AE_B.1] aussehen? Die Ortschaften, z.B. von Bensheim bis Weinheim, liegen wie Perlen an einer Perlenkette geordnet entlang der Bergstraße. Neben der derzeit halbständig möglichen durchgehend schnellen Bahnverbindung, müssten entlang der Bergstraßensohle ebenso schnelle (!) durchgehende (!) Busverbindungen existieren. In jeder Ortschaft wäre dann ein Ortsbussystem (analog HP!) anzubieten, welches sowohl die zeitlich getaktete Anbindung zwischen Bahn- und Buslinie, als auch die Anbindung an die wichtigsten innerörtlichen Stellen ermöglichen muss. In Laudenbach könnte dieses Ortsbussystem mit Oberlaudenbach gekoppelt werden. Damit wäre eine viel elegantere ÖPNV-Verbindung nach Norden und Süden für Gesamt-Laudenbach möglich. Die jetzige Linie 687 könnte entfallen. Ein solches System wurde bereits 1998 von Studenten der Hochschule Mannheim ausgearbeitet, doch wegen zu vieler gegensätzlicher Zuständigkeiten (s.o.) wieder zu den Akten gelegt. Die Datei existiert noch und kann den Planern zur Verfügung gestellt werden. Fazit: Die derzeitige gewachsene Stückelung an Zuständigkeiten und Lizenzvergaben (Bus-, Bahnunternehmen, Behörden ...) verhindert eine am tatsächlichen Bedarf orientierte ÖPNV- Planung entlang der Bergstraße. Ziel muss es werden, „schnell“ zwischen und innerhalb der Ortschaften mobil zu sein. Dazu muss es eine länder- und kreisüberschreitende Kooperation der betroffenen Kommunen geben! | AS/VS | Im Rahmen der Potenzialanalyse wurden neue ÖPNV-Linien auf verschiedenen Relationen geprüft (vgl. Kapitel 3.4. und Anhänge 3.B, 3.C und 3.D) und auf Grundlage des Anforderungsprofils des Kreises Bergstraße Schlussfolgerungen zur Angebotsgestaltung abgeleitet (vgl. Kapitel 3 und 4 sowie Anhang 4.A). Hierbei bildete die geschilderte Gestaltung des ÖPNV-Netzes im Sinne eines als hierarchischen Produktkonzeptes eine Planungsgrundlage. In einigen Mittelzentren des Kreises Bergstraße (Bensheim, Bürstadt, Heppenheim und Lampertheim) bestehen bereits Stadtbuskonzepte, die die Regionalbuslinien ergänzen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden an verschiedenen Stellen Anregungen und Empfehlungen zur Gestaltung von Stadtverkehren gegeben (vgl. Anhang 4.A und Tabelle 16). Eine Finanzierung dieser Verkehre erfolgt jedoch nicht durch den Kreis Bergstraße. Der Kreis Bergstraße ist für die detaillierte Ausgestaltung des ÖPNV in Laudenbach (Rhein-Neckar-Kreis) nicht zuständig. Im Rahmen der ITF-Konzeption (vgl. Anhang 4.B) wird jedoch ein möglicher Gestaltungsvorschlag der bereits unter AE_B.1 benannten grenzüberschreitenden Maßnahmen, die Laudenbach (Rhein-Neckar-Kreis) und Ober-Laudenbach (Kreis Bergstraße) betreffen, dargestellt. Für die Umsetzung im Detail ist eine Kooperation unter Beteiligung des Rhein-Neckar- Kreises, den betroffenen Verkehrsunternehmen und der Gemeinde Laudenbach erforderlich. Die VRN GmbH steht mit diesen Institutionen in einem engen Austausch. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|---------|-------|--|--------|---|---------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Bergstraße | AE_B.3 | k.A. | Bensheim: Wäre es nicht möglich, daß eine Buslinie den Berliner Ring entlang fährt? Es ist mir unverständlich, daß diese Straße, in der es so viele Geschäfte, Häuser, Sportstätten, Lokale und jetzt auch Ärzte gibt, vollkommen ignoriert wird. Warum eigentlich?? | ES | Gegenwärtig wird der mittlere und südliche Berliner Ring in Bensheim durch die Buslinien 640, 673 und 676 erschlossen. Der nördliche Berliner Ring (mit Sportplätzen, Ärztehaus und Einkaufszentrum) wird durch die Ruftaxilinie 6970 erschlossen. Eine Umwidmung dieser Linie zu einer Buslinie liegt im Verantwortungsbereich der Stadt Bensheim, da der Betrachtungsraum außerhalb von für den überörtlichen Verkehr relevanten Bedienungskorridoren liegt. | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Bergstraße | AE_B.4 | k.A. | Wäre es möglich, daß die Buslinie 669 Bensheim-Heppenheim nicht am Bahnhof [Heppenheim] endet, sondern bis zum Kreiskrankenhaus durchfährt? Das wäre sehr hilfreich und würde umständliches Umsteigen mit oft langen Wartezeiten (da die Anschlüsse oft nicht funktionieren) ersparen. | AS/VS | Der Kreis Bergstraße, die VRN GmbH und die VGG mbH streben eine Wiederherstellung der seitherigen Linienführung mit Durchbindung aller Fahrten bis zum Kreiskrankenhaus ohne Umstieg an. | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Bergstraße | AE_B.5 | k.A. | Zum Preis (Fahrkarten sind nicht gerade billig!) Wäre eine Staffelung möglich? Fahrt jemand z.B. von Bensheim nach Zwingenberg, zahlt er 2,20 €. Das ist viel Geld, kann man aber noch akzeptieren. Fahrt jemand aber z.B. vom Caritasheim in Bensheim zum Hl.Geist-Krankenhaus (1 Haltestelle, ca. 100 m) zahlt er auch 2.20! Das ist nicht o.k. | T | Der heutige VRN-Tarif ist bereits gestaffelt. In einem Flächenzonentarif sind Preissprünge zwischen den Tarifzonen ein für Kunden ärgerliches, organisatorisch aber unvermeidbares Phänomen. Dem kann nur mit einer (sehr aufwändigen) kleinräumigeren Untergliederung der Tarifzonen und/oder neuen digitalen Anwendungen begegnet werden. Schon heute können Smartphone-Inhaber mit mobilem Internet mithilfe des VRN-Luftlinien-Tarifs eine stärker leistungsorientierte Tarifierung auf den beispielhaft benannten Strecken in Anspruch nehmen. | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.1 | k.A. | Wir haben in unserer Wohnsiedlung „Aue“ in Birkenau ca. 12 Kinder (alleine in unserer Straße, die Siedlung hat 6 Straßenzüge). 10 dieser Kinder gehen auf die MLS in Rimbach. Auch gibt es kleinere Kinder, die bald zur Schule kommen. Die Siedlung ist am Freibad Birkenau. Genau in der Mitte zu den beiden Birkenauer Bahnhofstestellen. Jede Richtung ist über einen Kilometer entfernt. Der Zug nach Rimbach fährt ca. gegen 07:00 Uhr. Da bei uns zwar Bus-Haltestellen „vor der Tür“ sind, aber die Busverbindung mindestens 23 Minuten (am Morgen) zu den jeweiligen Bahnhofstestellen dauert, fahren eigentlich alle Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Bahnhofstestelle. Zwei der Kinder fahren manchmal mit dem Rad zum Bahnhof. Vielleicht wäre es möglich die neue Linie 684 dahingehend anzupassen, dass wenigstens morgens und nachmittags eine Buslinie eingeplant werden könnte, die die Kinder zum Bahnhof fährt und nach der 6. Stunde auch wieder zum Schwimmbad Birkenau zurück bringt? Anmerkung: Anfang diesen Jahres wurde eine neue Buslinie „Auf der Aue“ (Linie 688) eingeführt, die Grundschüler zur Schule nach Nieder-Liebersbach bringen soll. Leider kennen wir kein einziges Kind, welches derzeit in die Grundschule nach NL geht. Vor zwei Jahren war das noch der Fall, aber seither nicht mehr. entfernt. | AS/VS | Die Angebotskonzeption (Kapitel 4) sieht auf der Relation Birkenau, Schwimmbad – Rimbach regelmäßige Anschlussverbindungen am Bahnhof Birkenau mit Wartezeiten von 5 Minuten vor. Die Buslinie 688 ist nicht allein auf den Schülerverkehr ausgerichtet, sondern bedient auch die Verkehrsnachfrage im Jedermannverkehr (z.B. Erreichbarkeit Schwimmbad, Rathaus und EKZ von Nieder-Liebersbach aus). Mit zusätzlichem Halt der Linie 692 an der Haltestelle Birkenau Schwimmbad zum Schuljahresbeginn 2020/2021 ist dieser Bedarf gedeckt. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|---------|------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.2 | k.A. | Nachdem auf der Strecke der Weschnitztalbahn ein defektes Signal vor Birkenau für Verspätungen gesorgt hat, war heute die verspätete Abfahrt um 16:57 Uhr in Weinheim Grund für eine minimale Verspätung. Wir fuhren 5 Sekunden nach 17:08 Uhr im Bahnhof Mörlenbach ein und sahen noch den blauen Bus der Linie 683 beim Abbiegen auf die Hauptstraße in Mörlenbach. Dieser muss also um 17:07 Uhr abgefahren sein. Dies war zu früh und eine Unverschämtheit den Fahrgästen gegenüber, die in Richtung Wald-Michelbach mitfahren wollten. Eine Frau hat mir nach der Ankunft in Mörlenbach gesagt, dass sie den Fahrer schon einmal darauf angesprochen hätte. Dieser habe aber nur abfällig gegrinst. Ein weiteres Mal also hat ein Fahrer nicht auf den Zug gewartet. Sein Erreichen von Wald-Michelbach zu einer vorgegebenen Zeit kann einfach nicht der Grund sein, so die Fahrgäste zu behandeln. Er fährt nicht zum Selbstzweck, sondern um Fahrgäste zu transportieren. Die Fahrer des ehemals genutzten Unternehmens Egner haben auf den Zugverkehr geachtet und wenigstens fünf Minuten gewartet. Mein Vorschlag für künftige Planungen und Fahrplanumstellungen: Lassen Sie den Bus in Mörlenbach der Linie 683 in Richtung Wald-Michelbach vier oder fünf Minuten später losfahren. Dies gibt Fahrgästen der Weschnitztalbahn die Gelegenheit, auch bei leichten Verspätungen den Bus noch zu erreichen. Eine Weiterleitung dieser Mail an die VGG ist nicht notwendig. Dorthin habe ich heute Abend ebenfalls schon geschrieben. | H | Das Verhalten einzelner Fahrpersonale ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans. Unabhängig hiervon gilt grundsätzlich, dass der Anschluss zwischen RB69 und der Buslinie 683 im Rahmen eines definierten Zeitpuffers abgewartet werden muss. Zur konzeptionellen Ausgestaltung der Linie 683 ist zu berücksichtigen, dass diese verschiedenen Fahrplanzwängen unterliegt, um möglichst viele Anschlussbeziehungen im Linienvorlauf zu realisieren (u.a. Taktknoten Wald-Michelbach). Die gewünschte Anpassung des Fahrplans (späteres Abfahren in Mörlenbach) ist vor diesem Hintergrund derzeit nicht möglich. Für Reisende der Buslinie 683 nach Weinheim besteht schon heute die Möglichkeit alternativ über Heppenheim oder Wald-Michelbach zu fahren, sofern ein Nichterreichen des Anschlusses absehbar ist bzw. die Umsteigezeit zu bestimmten Tageszeiten bedingt durch die Verkehrslage im Straßenverkehr oder Baustellen im Schienenverkehr nicht eingehalten werden kann | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.3 | Kap. 1.4.6 | Nach den neuen Fahrplänen [des Linienbündels Odenwald Süd] gibt es keine direkte Verbindung mehr für Schüler und Berufspendler, die morgens bzw. abends von Aschbach/Affolterbach/Wahlen/Grasellenbach nach Birkenau/Mörlenbach pendeln. Nach den alten Fahrplänen bestand eine morgendliche Busverbindung von Grasellenbach nach Weinheim, deren Ankunftszeit mit der Abfahrt der Regionalbahn Richtung Birkenau/Mörlenbach abgestimmt war. Nach den neuen Fahrplänen besteht nur die Möglichkeit von Affolterbach um 06:06 Uhr mit der Linie 681 nach Wald-Michelbach zu fahren. Dort am Schulzentrum besteht aber erst um 06:48 Uhr ein Anschluss nach Birkenau, so dass eine mehr als halbstündige Wartezeit besteht und die Ankunftszeit in Birkenau zudem deutlich später angesetzt ist. Den theoretisch bestehenden direkten Anschluss an den Bus nach Mörlenbach habe ich noch nie erreicht, da die Umsteigezeit nur 2 Minuten beträgt und der Bus aus Affolterbach eigentlich immer wenige Minuten zu spät in Wald-Michelbach ankommt. Abendlich gab es früher eine Direktverbindung von Birkenau ab 17:29 Uhr, die bis Grasellenbach durchging. Nunmehr gibt es gar keine Direktverbindung von Birkenau bis Grasellenbach. Alle Verbindungen enden in Wald-Michelbach und die dortige Umsteigezeit beträgt jeweils wieder mehr als eine halbe Stunde. Zusammen mit der morgendlichen Wartezeit erhöht sich damit die tägliche Anreizezeit für alle Betroffenen um mehr als eine Stunde. Mein konkreter Vorschlag für eine bessere Verbindung wäre daher, dass zumindest eine Verbindung im morgendlichen und abendlichen Pendlerverkehr für Schüler und Berufstätige von Grasellenbach bis Birkenau (ggf. über Mörlenbach) durchgeht oder die Umsteigezeiten vernünftig angepasst werden. | AS/VS | Der Anschluss zwischen den Buslinien 681 und 683 in Wald-Michelbach sollte im Rahmen der Fahrplanzwänge abgewartet werden. Der konkrete Fall zur benannten Zeitlage und ggf. notwendigen Fahrplananpassungen der Buslinie 681 (früheres Eintreffen in Wald-Michelbach zur fraglichen Zeit) werden geprüft. Für Reisende von Gras-Ellenbach oder Wahlen nach Mörlenbach/Birkenau besteht schon heute montags bis freitags alle 60 Minuten und an den übrigen Wochentagen alle 2 Stunden eine ÖPNV-Verbindung über die Buslinie 667 nach Fürth und (nach 10-12 Min. Umsteigezeit) weiter mit der Bahnlinie RB69 (Weschnitztalbahn). Entsprechend auch in der Gegenrichtung möglich. In der Maßnahmenkonzeption sind diverse Verbesserungen des ÖPNV-Angebots in diesem Raum geplant, deren Umsetzung jedoch unter Finanzierungsvorbehalt stehen. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|------------------------------|---------|--------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/ Odenwald | AE_NO.4 | - | <p>Ich nehme hiermit Stellung zur Linienführung 681, die seit einiger Zeit durch den Ortsteil Aschbach der Gemeinde Wald- Michelbach führt, und zwar durch die Hammerstraße und die Straße Im Wiesental. Ich bin Anwohner der letztgenannten Straße.</p> <p>Die Änderung der Linienführung setzte völlig überraschend ein. Es fahren täglich ca. 25 große! Busse durch diese beiden Ortsstraßen mit dichter Bebauung und erheblichem ruhenden Verkehr (vor allem in der Hammerstraße). Die Busse fahren zwischen etwa 5 Uhr und 23 Uhr durch den Ort. Auch an den Wochenenden. Sie stellen eine erhebliche Lärmbelastung dar, die von ihnen verursachten Erschütterungen sind zu spüren. Die Wohnqualität für die Anwohner wird erheblich beeinträchtigt!</p> <p>Der Zustand der Straße Im Wiesental ist sehr schlecht. Ich gehe davon aus, dass diese zusätzliche Nutzung ihr sehr schaden wird. [...] Aschbach hat eine starke Hanglage. Der Weg zur Bushaltestelle in der Adolf-Koch-Straße beträgt nach meiner Einschätzung nie über 2 km. [...] Nach meiner Beobachtung wird das Angebot nahezu überhaupt nicht von Bewohnern des Orteils angenommen. Die Busse fahren fast leer, gelegentlich sogar leer. Die Nutzer sind weit überwiegend junge Menschen, Jugendliche. Ortsbewohner konnte ich noch nicht erkennen. (Ich wohne seit 1973 hier.) Auch an den Bushaltestellen konnte ich auch nur ganz selten Wartende sehen, auch diese jung oder mittleren Alters. Ich weiß andererseits von Ortsbürgern, die trotz der Busanbindung zu Fuß nach Wald-Michelbach zum Einkauf oder zum Arzt gehen. Des Weiteren sind etliche Ortsbürger im Oberdorf im Besitz eines Kfz oder haben Angehörige, die sie zum Arzt oder zum Einkauf fahren. Für die wenigen Personen, die von einer kürzeren Strecke zur Bushaltestelle profitieren würden, könnten kleinere Busse, in geringerer Häufigkeit, nicht an Sonn- und Feiertagen und nur zu den Geschäftszeiten fahren.</p> <p>Darüber hinaus geschah die Einführung der Umstellung der Linienführung intransparent ohne Bürgerbeteiligung und Aussprache, [...] Stattdessen wurde die Streckführung nur verlängert, wobei im Begegnungsverkehr auch immer wieder kritische Situationen entstehen. Erwähnt werden muss abschließend noch, dass in Aschbach seit Jahrzehnten Tempo 30 gilt, woran sich einige Buslenker nicht halten</p> | ES | <p>Im Nahverkehrsplan wurde ein für den gesamten Kreis Bergstraße einheitlich anzuwendender Erschließungsstandard definiert (vgl. Kapitel 3.2.3.). Demzufolge gelten Gebiete, die außerhalb von Mittelzentren und nicht innerhalb von 600 Metern Fußweg zur nächsten Haltestelle liegen als nicht ausreichend erschlossen.</p> <p>In Aschbach wären erhebliche Teile des östlichen Ortsteils nicht mehr ausreichend erschlossen, wenn die Haltestellen „Sportplatz“ und „Geopfad-Infozentrum“ nicht mehr täglich im Taktverkehr bedient würden. Durch den Höhenunterschied im Ort von bis zu 100 Metern ist auch auf die Belange von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen Rücksicht zu nehmen. Um die zwingend einzuhaltenden Anforderungen an die Erschließung und Barrierefreiheit im ÖPNV sowie die Interessen einzelner Anwohner zu wahren, können alle Fahrten in Richtung Grasellenbach nur bei Ausstiegswunsch oder in einer selteneren Taktfrequenz über die Hammerstraße und Im Wiesental geführt werden. Diese oder weitere Möglichkeiten einer Vereinbarung der Interessen vor Ort können nicht im Rahmen des Nahverkehrsplans entschieden werden, sondern bedürfen einer Abstimmung zwischen allen Betroffenen (einschl. ÖPNV-Kunden), der Gemeinde Wald-Michelbach, dem Kreis Bergstraße und der Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal mbH.</p> | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/ Odenwald | AE_NO.5 | Kap. 4.2.1., S.116 | <p>Reaktivierungsmöglichkeit Überwaldbahn</p> <p>In Anbetracht der Bedeutung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen einer ökologischen Verkehrswende ist zu empfehlen den Planungsprozess für eine Reaktivierung mit der Priorität „vordringlicher Bedarf (VB)“ einzustufen. Es ist wichtig, dass zeitnah eine Grundlage für eine Reaktivierung erstellt wird, worauf anschließend die politische Entscheidung für eine Reaktivierung getroffen werden kann.</p> | SPNV | <p>Der Schwerpunkt des hier behandelten lokalen Nahverkehrsplans liegt in der Analyse und Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Daher können Vorschläge zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hier nicht abschließend bewertet und priorisiert werden. Sofern Aussicht auf eine sinnvolle konzeptionelle Integration in das gesamte ÖPNV-System sowie eine technische Realisierbarkeit besteht, wurden einzelne Vorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV als Prüfaufträge formuliert. Der Trassenerhalt und die Trassensicherung sowie die Erstellung einer Fahrplan-/Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Überwaldbahn wird in der Maßnahmenkonzeption daher weiterhin als Prüfauftrag geführt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.2).</p> | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|---------|------------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.6 | Anhang 2.C, S. 44 S.44 | Gebietssteckbriefe – Wald-Michelbach Es ist nicht nachvollziehbar, dass sich innerhalb von 200 m am Einkaufszentrum (EKZ) Am Bahndamm sich keine Haltestelle befindet. Ich empfehle daher, als Maßnahme die Errichtung eines Haltepunktes am EKZ aufzunehmen und mit den Buslinien zu verbinden. Die Maßnahme ist mit „VB“ (vordringlicher Bedarf) zu priorisieren. Es ist nicht nachvollziehbar, dass sich innerhalb von 200 m am Einkaufszentrum (EKZ) Am Bahndamm sich keine Haltestelle befindet. Ich empfehle daher, als Maßnahme die Errichtung eines Haltepunktes am EKZ aufzunehmen und mit den Buslinien zu verbinden. Die Maßnahme ist mit „VB“ (vordringlicher Bedarf) zu priorisieren. | ES | Hinsichtlich einer besseren Anbindung des EKZ in Wald-Michelbach wurde geprüft, ob der mit der zusätzlichen Bedienung über die Straßen „Am Bahndamm“ und „Wetzkeil“ verbundene Umweg mit Fahrzeitverlängerung der betroffenen Regionalbuslinien möglich ist. Mit einer solchen Führung würden wichtige Anschlüsse in Hirschhorn, Mörlenbach, Weinheim und am ZOB in Wald-Michelbach nicht bzw. nicht sicher erreicht. Aus diesen Randbedingungen heraus kann der Vorschlag nicht berücksichtigt werden. Mit Einführung der derzeit geplanten innovativen flexiblen Bedienform in der Gemeinde Wald-Michelbach kann dennoch eine Besserung der Situation für einen Teil der heutigen ÖPNV-Nutzer erreicht werden. Hierfür und für die Einrichtung neuer Haltestellen in Wald-Michelbach ist die Gemeinde Wald-Michelbach zuständig. Die Kosten zur Herstellung von barrierefreien Bushaltestellen lassen sich durch Fördermittel nach dem Hessischen Mobilitätsfördergesetz (vgl. §3 Abs. 1, Satz c MobFög) mitfinanzieren. Siehe hierzu: https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastruktur/B6rderung-vif . | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.7 | k.A. | Im Bereich des Höhenweg 61-73, 69434 Hirschhorn und darüber hinaus befährt der Bus eine unmittelbar oberhalb eines ehemaligen Steinbruches verlaufende Straße, die von massiver Bodenerosion betroffen ist. Der gesamte Bergkamm droht hier auf kurz oder lang wegzubrechen. Diesen Bereich durch einen Buslinienverkehr zu belasten ist unverantwortlich, vielmehr gehört dieser für schwere KFZ gesperrt. | H | Vor Einführung der neuen Linienführung über den Höhenweg in Hirschhorn wurde die Befahrbarkeit geprüft und die Stadt Hirschhorn konsultiert. Es bestehen keine Sicherheitsbedenken, die eine Sperrung der Straße für schwere Kraftfahrzeuge rechtfertigt. Die im Anhang 4.B dargestellte Linienkonzeption in diesem Gebiet bleibt daher unverändert. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.8 | k.A. | Bitte eine ÖPV-Verbindung Rimbach – Heppenheim etablieren. | AS/VS | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Kreis und VRN prüfen die im NVP vorgeschlagene Maßnahme (Anhang 4A, M_03i) hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzung. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|----------|-------|---|--------|---|---------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.9 | k.A. | <p>Potenzial der Weschnitztalbahn als umweltfreundlichen Entlastungsfaktor für die B38 nutzen:</p> <p>a) Anschluss an das hervorragende S-Bahnnetz Rhein-Main-Neckar b) Durchgängige Bahnverbindung Fürth – Mannheim/Ludwigshafen sowie Fürth – Heidelberg (es gibt bereits 1x am Tag eine solche Verbindung – eine Wohltat. Sinnvoll wäre eine solche Verbindung alle 30 min.). c) Bessere Taktung der Weschnitztalbahn (auch an Wochenenden). d) Bessere Taktung der Weschnitztalbahn in Bezug an die hervorragenden Fernzugoptionen in Weinheim (zur Zeit wartet man dort oft bis zu 60 min auf Fernzuganschlüsse und steigt deshalb doch wieder auf das Auto um). e) Einbezug der Überwaldbahn f) Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Zug g) Ausbau der Park and Ride sowie Bike and Ride Plätze entlang der Weschnitztal- bzw. Überwaldbahn</p> | SPNV | <p>Der Schwerpunkt des hier behandelten lokalen Nahverkehrsplans liegt in der Analyse und Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Daher können Vorschläge zur Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) hier nicht abschließend bewertet und priorisiert werden. Sofern Aussicht auf eine sinnvolle konzeptionelle Integration in das gesamte ÖPNV-System sowie eine technische Realisierbarkeit besteht, wurden einzelne Vorschläge zur Weiterentwicklung des SPNV als Prüfaufträge formuliert:</p> <p>Zu a) Ein S-Bahn-ähnlicher Ausbau der Weschnitztalbahn mit kurzen Haltabständen und beschleunigungsstarken (Elektro) Triebzügen sind berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M.12 und M_NO.28 Zu b) Eine häufigere Durchbindung der Bahnlinie RB69 über Weinheim hinaus mindestens bis Mannheim sind berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.4) Zu c) Eine Taktverdichtung der Bahnlinie RB69 (Weschnitztalbahn) an Wochenenden ist derzeit nicht geplant. Zu d) Der Fahrplan der Bahnlinie RB69 ist in erster Linie an den Regionalzugverbindungen in Weinheim und damit zugunsten ihrer Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Eine Anpassung an die (teilweise unregelmäßig verkehrenden) Fernverkehrszüge wäre mit Nachteilen an anderer Stelle verbunden und wird daher nicht weiterverfolgt. Zu e) Siehe AE_NO.5 Zu f) Aus Sicht des Kreises Bergstraße und der VRN GmbH sind die Fahrradmitnahmekapazitäten auf der Bahnlinie RB69 ausreichend bemessen. Zur Hauptverkehrszeit kann es in Einzelfällen vorkommen, dass nicht alle Fahrräder mitgenommen werden können. In solchen Fällen sollte die Nutzung eines Faltrades in Betracht gezogen werden, das im VRN als Gepäckstück gilt und in der Hauptverkehrszeit daher kostenlos befördert wird. Zu g) Aus Tabelle 37 wird deutlich, dass die Park and Ride-Kapazitäten entlang der Bahnlinie RB69 mit Auslastungswerten zwischen 30 % und max. 95 % ausreichend sind. Erweiterungen der P+R und B+R-Kapazitäten im Weschnitztal sind im Rahmen der im Anhang 4.A dargestellten Maßnahmen M_NO.28 vorstellbar.</p> | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.10 | k.A. | <p>Etablierung des Fahrrades (auch E-Bike) als Lösung von Verkehrsproblemen!</p> <p>a) Ausbau eines durchgehenden Radschnellwegs entlang der Weschnitz von Fürth-Weschnitz bis Weinheim) mit Anschluss an die Radschnellwege an der Bergstraße. b) Bike an Ride an allen Bahnhöfen c) Breite Fahrradstreifen entlang der B 38 mit Unterführungen wo nötig (z. B. Zotzenbacher Bahnhof, Abzweigung Mörlenbach – Groß-Breitenbach, Mörlenbach-Bettenbach usw.). d) Anschluss des Weschnitztals an die Radfernwege des Landes Hessen („R“ – Wege) zur touristischen Nutzung und als direkte Alternative zum Auto.</p> | EM | <p>Der Schwerpunkt des hier behandelten lokalen Nahverkehrsplans liegt in der Analyse und Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Daher können Vorschläge zur Entwicklung des Radverkehrs – außer bei Schnittstellenthemen – hier nicht abschließend bewertet und priorisiert werden. Das Thema Bike and Ride wird im Nahverkehrsplan u.a. in den Kapiteln 4.3.2 und 4.3.3 behandelt.</p> | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|----------|-------|---|--------|--|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.11 | k.A. | Wir danken für die Veränderungen im Nahverkehrsplan des Kreises Bergstrasse im letzten Jahr. Besonders die Verbindung Wald-Michelbach - Heppenheim begrüßen wir sehr. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.12 | k.A. | <p>Was uns nicht gefiel und was wir gerne verbessert sehen möchten ist Folgendes: Die Abfahrtszeiten für den Bus 681 von Weinheim/Bergstr. nach Grassellenbach, der am Abend stündlich ab ... 55 fuhr wurde auf ...53 neu festgelegt. Uns ist es jetzt schon mehrmals passiert, dass wir mit der Bahn von Heidelberg oder auch von Bensheim kommend den Bus nicht mehr rechtzeitig erreichten, da er uns direkt vor der Nase wegfuhr und wir eine geschlagene Stunde warten mussten bis der nächste Bus fuhr [...]. Noch drei junge Männer, rannten dem Bus hinterher und klopfen an die Fahrertür, da der Bus vor der Ampel an der Postkreuzung auf Rot warten musste. Der Busfahrer missachtete dieses Anklopfen und fuhr nach einer Minute weiter. Wir mussten draußen eine Stunde warten bis der nächste Bus fuhr. Gut, dass es nicht der letzte an diesem Tag war. Wir schlagen deshalb vor, dass sich die Busfahrer darum kümmern, dass alle Passagiere, die mit der Bahn anreisen und auf den Bus für Ihren Heimatort angewiesen sind die oft auch verspäteten Züge und deren Passagiere abwarten und warten bis die Passagiere zum Busbahnhof gelaufen sind. Auch wenn der Busfahrer mitbekommt, dass ein verspäteter Zug im Bahnhof eingefahren ist, wäre es hilfreich und zuvorkommend, wenn der Bus wartet bis alle angekommen sind. Leider ist die Bahn nicht immer pünktlich. Doch sollte man gegenseitig auf sich Rücksicht nehmen. [...] Eine Wartezeit von ca. 5-10 Minuten wäre sicherlich vertretbar. Wenn das publik gemacht werden könnte, dann weiß zukünftig jeder, wenn ein Bus zu spät kommt, dann hat das etwas mit Rücksichtnahme zu tun.</p> | S | <p>Die Fahrpläne wurden angepasst, um im Taktknoten Wald-Michelbach neue Anschlüsse zu realisieren. Der Vorschlag bis zu 10 Minuten zu warten ist aufgrund der Fahrplanzwänge derzeit nicht realisierbar. Im Zuge von Schwachstellenanalysen des laufenden Betriebs werden aber mögliche Anpassungen geprüft und ggf. umgesetzt. Im Falle von Anschlussversäumnissen und fehlender Ersatzverbindungen innerhalb von 30 Minuten kann im angegebenen Fall die VRN-Mobilitätsgarantie in Anspruch genommen werden. Um die Anschlusssicherung technisch zu optimieren ist im Maßnahmenkonzept der Anschluss aller ÖPNV-Linien an eine rechnergestützte Betriebsleitstelle berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.9). Um fallspezifisches Verhalten von Fahrpersonalen (das im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden kann) angemessen prüfen zu können, werden weitere Angaben, wie Datum, Ort und Abfahrtszeit der betroffenen Fahrt benötigt. Eine Meldung ist über das Beschwerdemanagementsystem des Kreises und der VRN GmbH möglich (https://www.vrn.de/service/kontakt/beschwerde/index.html).</p> | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.13 | k.A. | 2. Wir würden es begrüßen, dass zukünftig mehr Fahrradfahrer mit ihren Fahrrädern mitgenommen werden könnten. Gerade gestern habe ich Vorrichtungen an dem Heck eines Busses wahrgenommen, dass das zukünftig so ein könnte. Wenn es auch nur für 5 oder 6 Fahrräder möglich sein sollte. Durch die Presse publik gemacht, könnten die Fahrgastzahlen steigen, besonders an den Wochenenden, wenn viele mit der Fahrrad unterwegs sind. Wenn ein Bus mit Rädern ausgelastet wäre könnten die Fahrradfahrer schnell zum nächsten Bahnhof und zu einem Zug fahren, der dafür schon ausgestattet ist, Fahrradfahrer mit zu nehmen. | EM | Schon heute wird an Wochenenden in Sommermonaten eine erweiterte Fahrradmitnahme auf der Linie 665 Bensheim - Lindenfels - Reichelsheim - Erbach angeboten. Das Maßnahmenkonzept sieht die Prüfung einer Ausweitung auf weitere Linien im Rahmen der betrieblichen und sicherheitstechnischen Möglichkeiten vor (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M.7) | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|-------------|-----------------------------|----------|-------|---|--------|--|---------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.14 | k.A. | Da ich nicht die Zeit habe, um Fahrpläne, Berichte und Steckbriefe zu lesen, benenne ich ein paar Punkte, die für mich als Hammelbacher von Bedeutung sind. -Linie 667 und 681 - Wenn man in Fürth mit der Bahn ankommt, ist der Bus nach Hammelbach laut Plan gerade weggefahren, der nächste kommt werktags erst nach einer dreiviertel Stunde. Am Wochenende ist der Anschluss auch miserabel. -Linie 667 und 681 - Wenn man in Fürth mit der Bahn ankommt, ist der Bus nach Hammelbach laut Plan gerade weg gefahren, der nächste kommt werktags erst nach einer dreiviertel Stunde. Am Wochenende ist der Anschluss auch miserabel. | AS/VS | Die Umsteigezeit in Fürth, Bahnhof auf der Relation Hammelbach – Weinheim zwischen der Bahnlinie RB69 und der Buslinie 667 beträgt (sowohl Mo-Fr, als auch an Sa, Sonn- und Feiertagen) gegenwärtig (06/2020) tagesdurchgängig 9–12 Minuten. Die Abfahrtszeiten der Busse nach Grassellenbach sind auf die Züge mit Abfahrt stündlich zur Minute 52 (Ankunft in Fürth zur Minute 18) abgestimmt. Wartezeiten von rund 45 Minuten sind daher i. d. R. nicht vorgesehen. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.15 | k.A. | [Fortsetzung von AE_NO.14] - Wenn man von Hammelbach nach Wald-Michelbach fahren möchte, hat man nur sehr selten eine einigermaßen erträgliche Umsteigezeit in Wahlen in den 681er, oftmals muss man laut Plan fast eine Stunde warten, am Wochenende noch deutlich länger, in umgekehrter Richtung genauso. - Wenn man von Hammelbach nach Wald-Michelbach fahren möchte, hat man nur sehr selten eine einigermaßen erträgliche Umsteigezeit in Wahlen in den 681er, oftmals muss man laut Plan fast eine Stunde warten, am Wochenende noch deutlich länger, in umgekehrter Richtung genauso. | AS/VS | Die Umsteigezeit in Wahlen, Siegfriedring auf der Relation Wald-Michelbach – Hammelbach beträgt (sowohl Mo-Fr, als auch an Sa, Sonn- und Feiertagen) gegenwärtig (06/2020) tagesdurchgängig 15–18 Minuten. Wartezeiten von über einer Stunde sind daher i. d. R. nicht vorgesehen. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Neckartal/Odenwald | AE_NO.16 | k.A. | [Fortsetzung von AE_NO.15] - Kommt man in Heppenheim mit der Bahn an, muss man hoffen, dass man den 667er noch erwischt, oftmals ist er schon weg, rennen muss man sowieso, Das ist abends spät besonders schlimm, da helfen nur noch Taxis, das kostet nach Hammelbach etwa 50 Euro. Umgekehrt kommt man mit dem Bus von Hammelbach aus in Heppenheim an, ist der Zug Richtung Frankfurt meistens gerade weggefahren. - Kommt man in Heppenheim mit der Bahn an, muss man hoffen, dass man den 667er noch erwischt, oftmals ist er schon weg, rennen muss man sowieso, Das ist abends spät besonders schlimm, da helfen nur noch Taxis, das kostet nach Hammelbach etwa 50 Euro. Umgekehrt kommt man mit dem Bus von Hammelbach aus in Heppenheim an, ist der Zug Richtung Frankfurt meistens gerade weggefahren. | AS/VS | Die Maßnahmenkonzeption sieht eine angepasste Fahrplangestaltung der Linie 667 mit einer etwas großzügigeren Umsteigezeit von/zur Bahnlinie RB67/68 in Heppenheim, Bahnhof sowie mehr Fahrplanpuffer vor (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_B.11 sowie Anhang 4.B). | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.1 | k.A. | Anbei in Kopie die gut 170 Unterschriften die ich bis heute für die Wiederherstellung der Buslinie Biblis-Worms sammeln konnte, die Originale stelle ich Ihnen heute persönlich zu. Bis Dienstag werden gewiss sowohl von mir als auch von vielen Mitbürgern noch weitere Unterschriften eingereicht werden. [...] Darüber hinaus zu Ihrer Aussage: „ob dies tatsächlich so umzusetzen ist, wird dann im Rahmen der politischen Beratungen in den Kreisgremien nach den Sommerferien beraten.“ Wurde die Kürzung der Linie 642 seinerzeit auch durch die Kreisgremien bzw. mit dem Landrat beraten? | AS/VS | Das Anliegen die Buslinie 642 wieder über Hofheim hinaus bis Worms durchzubinden wurde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Potenzialanalyse ausführlich untersucht. Im Anhang 3.B, Seite 31, QB_R.20 wurde ausführlich dargelegt, weshalb eine Wiederherstellung mit üblicher Finanzierung (Kosten: Rund 253.000 € bei Durchbindung aller Fahrten außer Schülerverstärker Mo-Fr zwischen 5 und 20 Uhr ab Hofheim über Wehrzollhaus, Worms Mathildenplatz, WO WEP, WO Marktplatz nach WO Hbf) derzeit nicht weiter verfolgt wird. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|---------------|---------|-------|---|--------|--|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.2 | k.A. | Umsteigen am Bahnhof Bürstadt aus Biblis kommend in Richtung Bensheim RE 70 (4553) Biblis ab 05:59 Uhr – Bürstadt an 06:02 Uhr, RB 63 (13804) Bürstadt ab 06:12 Uhr – Bensheim an 06:26 Uhr Verbesserungswunsch: Da der RE 70 häufig Verspätung hat, sodass Reisende knappe Umsteigezeit haben, wäre es günstig, wenn der RE wieder wie vor Jahren mit dem letzten Wagen in Nähe der Treppe halten würde. Jetzt fährt er den ganzen langen Bahnhof in Richtung Lampertheim vor. Reisende müssen einen langen Weg Richtung Treppe zum Zug nach Bensheim rennen. Verpassen wir den Zug, müssen wir 1 Stunde auf den nächsten Zug nach Bensheim warten. Natürlich wäre es noch besser, wenn der RE 70 nicht so oft Verspätung hätte, sodass ein problemloses Umsteigen möglich wäre. Da ich von Bensheim aus über Darmstadt nach Stockstadt am Main fahre, erhöht sich meine Fahrzeit und die der Mitreisenden nach Darmstadt daher um 1 Stunde. | SPNV | Die Halteposition von Zügen im Bahnhof Bürstadt wird durch die Platzierung von Haltebefehle auf Basis der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt. Hierfür ist die Deutsche Bahn AG zuständig. Für die Betriebsqualität, das Störfallmanagement und die Fahrgastinformation auf der Riedbahn ist die Deutsche Bahn AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio AG für Linien des Schienenpersonennahverkehrs) und Netzbetreiber (DB Netz AG) verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.3 | k.A. | Reisezeit von Darmstadt nach Biblis: Bedingt durch lange Umsteigezeiten (bzw. Umwege über Hofheim mit langen Umsteigezeiten) erhöht sich die Zeit für die Rückreise auf 1 1/2 Stunde statt 1 Stunde Hinreise. Beispiel: 26 Minuten Aufenthalt in Bürstadt: RB 63 (13835) Bensheim ab 17:13 Uhr – Bürstadt an 17:28 Uhr, RE 70 (4576) Bürstadt ab 17:54 Uhr – Biblis an 17:58 Uhr Verbesserungswunsch: keine so langen Aufenthalte in Bürstadt, die Fahrt über Hofheim verkürzt die Fahrt- und Wartezeit nicht. Bessere Taktung und bessere Fahrmöglichkeiten von Biblis nach Darmstadt und zurück. Anmerkung: Ich habe eine DB-Fahrkarte (Jahreskarte), die mittlerweile 2.800 Euro im Jahr kostet. Diese ist im Preis wesentlich günstiger als Fahrkarten der Verkehrsverbünde – allerdings kann ich keine Busse nutzen. | AS/VS | Das Maßnahmenkonzept sieht mit der Verlängerung der Buslinie 642 über Biblis hinaus nach Bensheim mit Anschluss zur Bahnlinie RE60 Richtung Darmstadt eine Verbesserung der gegenwärtigen Reisezeit von Biblis nach Darmstadt (und zurück) auf 55 Minuten vor (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_R.1). Eine weitere Reduzierung der Reisezeit ist aufgrund von Fahrplanzwängen der Bahnlinien RE60, RB63 und RB67/68 derzeit nicht möglich. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.4 | k.A. | Bezüglich des Personenschienenverkehrs der Anbindung von Bürstadt an das Oberzentrum Darmstadt habe ich eine Verbesserung der Taktung vermisst. | SPNV | Eine Analyse der Verbindung Bürstadt – Darmstadt war nicht Gegenstand der Bestands- und Potenzialanalyse, da der Schwerpunkt des lokalen Nahverkehrsplans in der Betrachtung kleinräumiger Verkehrsbeziehungen liegt. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.5 | k.A. | Bei der Linie Riedbahn RB 63 wäre in den Stoßzeiten (Schulverkehr, Arbeitsverkehr) eine höhere Taktung wünschenswert. Abends sollte die Taktung mind. 60 minütig zwischen Darmstadt RB 68 u. 67 und Bürstadt über Bensheim RB 63 erfolgen bis Mitternacht. Bis 20:30 Uhr ist die Fahrzeit 35 Minuten, danach ist sie 1:31 Stunden. Abends ist die Fahrzeit viel zu lang und bietet für viele Pendler, Studenten ... keine Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Alternativ könnte abends auch ein Direktbus ab Bensheim, der nur die Bahnhöfe anfährt wie Lorsch, und Bürstadt eingesetzt werden | SPNV | Die abendliche Reisezeit zwischen Darmstadt und Bürstadt lässt sich nur durch eine Verlängerung der Betriebszeit der Bahnlinie RB63 oder den benannten Vorschlag eines Schnellbusses erreichen. Mit Blick auf die gegenwärtige Nachfrage der Schienenergänzungsbuslinie 646 (verkehrt außerhalb der Fahrzeiten der Bahnlinie RB63), wird das vorhandene Angebot als ausreichend erachtet. | KoV | – |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.6 | k.A. | Riedbahn RB63 um 07.06 sehr voll ab Bürstadt (während Schulzeiten). Fahrradmitnahme nicht möglich. | SPNV | Zu einzelnen Tageszeiten kann es kurzzeitig zu Situationen kommen, bei denen Fahrgäste stehen müssen oder auf die Mitnahme eines nicht faltbaren Fahrrades verzichten müssen. Im VRN werden faltbare Fahrräder als Gepäckstück betrachtet und sind nicht zuschlagpflichtig. Es wird empfohlen besonders in der Hauptverkehrszeit diese Möglichkeit in Betracht zu ziehen. Die Auslastung wird laufend beobachtet. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|-------------|---|---------|-------|--|--------|---|---------------|-----|
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.7 | k.A. | RE70 u. RB2 Frankfurt-MA / Biblis-MA: 30 Minuten Taktung wünschenswert. | SPNV | Eine Umsetzung vor Fertigstellung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar erscheint aufgrund der überlasteten Schieneninfrastruktur nicht realistisch. erscheint aufgrund der überlasteten Schieneninfrastruktur nicht realistisch. | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.8 | k.A. | Aushang von Fahrplänen an allen Bahnhöfen wünschenswert. Ausfall der RB2 während der Pandemie war nicht ausgeschildert z.B. am Bahnhof Handelshafen. | - | Für Aushänge am Bahnhof Mannheim-Handelshafen ist die DB Station & Service AG zuständig. Anforderungen an die Fahrgastinformation an SPNV-Halten sind nicht Gegenstand lokaler Nahverkehrspläne. | KoV | - |
| BürgerInnen | Teilraum Ried | AE_R.9 | k.A. | Die sogenannten Schulbuslinien (Abfahrt- bzw. Endstation liegen direkt an einer Schule) sollten zu Sicherheit unserer Kinder in echte Schulbusse umgewandelt werden. Aus den letzten Jahren ist mir bekannt, dass durch im Gang stehende Schüler bei scharfen Bremsvorgängen das Verletzungsrisiko wesentlich erhöht ist (Leider gab es diese Fälle). Dies kann durch echte Schulbusse, die für jeden Schüler einen Sitzplatz mit Rückhaltgurt aufweisen müssen, verhindert werden. Die Sicherheit unserer Kinder im Kreis darf nicht aus Kostengründen vernachlässigt werden. | AQ | Die aktuell im Kreis Bergstraße zur Schülerbeförderung eingesetzten Fahrzeuge entsprechen den gesetzlichen Vorgaben. Insofern findet keine Vernachlässigung der Sicherheit statt. Situationen, in denen einzelne Fahrgäste über längere Dauer stehen müssen, treten i. d. R. selten auf. In diesen Fällen ist das Fahrpersonal dazu angehalten umsichtiger zu fahren. Eine generelle Sitzplatzgarantie für alle im ÖPNV zu befördernden Fahrgäste kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht gewährleistet werden. Hinweise zu konkreten Überlastungssituationen werden laufend untersucht. | KoV | - |
| BürgerInnen | Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben | AE_AT.1 | k.A. | <p>1) Datenbasis und Annahmen sind realitätsfern mit Daten der Sozialversicherungspflichtigen Angestellten. Alleine durch den Saukopftunnel (Beispiel) fahren pro Richtung vor Corona - werktäglich pro Richtung über 42.000 Fahrzeuge- mit Selbstständigen, Pendlern, Rentnern etc, sprich Personengruppen die keine „sozialversicherungspflichtigen Angestellten“ sind. Cirka 80% der Mobilitätsteilnehmer sind damit ausgeschlossen. Alle weiteren Aktivitäten aufgrund dieser Grundlage sinnfrei für die betroffenen und zu aktivierenden BürgerInnen.</p> <p>2) - an den realen Bedarfen vorbei.. zu unflexibel, (auch Ruftaxis für Menschen mit Rollator etc. nicht durchgehend für Menschen die handi-capped sind AlltagsGesamtauglich Betrifft derzeit über 10% der demoskopisch eingeschränkten Kreis- Ortsbevölkerung mit steigender Tendenz. @Adolf Frei Pedlecs /eBikes für PersonenTransporte //</p> <p>3) Schulverkehre/ Kindergartenverkehre wurde in Hessen für andere Gemeinden / Schulen mit LastenPedelecs teilweise sehr erfolgreich eingeführt.</p> | SPNV | <p>Zu 1) Datenbasis für die Potenzialanalyse und die darauf aufbauenden konzeptionellen Schlussfolgerungen bilden folgende zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuell vorliegenden Statistiken: - „Pendlerverflechtungen auf Gemeindeebene“ zum Stichtag 30.6.2017, Bundesagentur für Arbeit. Diese bildet rund 70 – 75% aller tatsächlichen Berufspendlerverflechtungen ab. - Schulpendlerstatistik Schuljahr 2018/19, Kreis Bergstraße: Diese beiden Statistiken bilden rund 23% der Verkehrsbeziehungen ab. Weitere ausreichend aktuelle Datengrundlagen lagen für die Verkehrsmodellierung nicht vor. Aus diesem Grund wurden für die übrigen Wegezwecke und Mobilitätsbedarfe (77% der Verkehrsbeziehungen) - dort wo möglich - realistische Annahmen getroffen und in das Modell integriert. Das ÖPNV-Potenzial wurde auf dieser Grundlage sowie Sicherheitsabschlägen zur Vermeidung einer Nachfrageüberbewertung berechnet. Im Ergebnis bildet das für die Potenzialanalyse angewandte Modell über 95% aller vor Ort stattfindenden Wege ab. Näheres ist im Kapitel 3.4. erläutert.</p> <p>Zu 2) Inwieweit Ruftaxiverkehre den Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV genügen, lässt sich wegen der unterschiedlichen Nutzerbedürfnisse nicht pauschal beantworten. Bei der Beurteilung der Barrierefreiheit von Ruftaxiverkehren (oder anderen flexiblen/innovativen Bedienformen auf Basis von Pkw/Kleinbussen) sind neben der Art und Weise der Vorbestellung, die eingesetzten Fahrzeuge und die Schulung des Fahrpersonals maßgeblich. Im Nahverkehrsplan werden in den Kapiteln 3.2.7. und 4.4. Aussagen darüber getroffen, wie das im Personenbeförderungsgesetz formulierte Ziel bis 1.1.2022 eine „vollständige Barrierefreiheit“ zu erreichen, umgesetzt werden soll. Die Frage inwieweit Ruftaxiverkehre im Sinne einer barrierefreien Netzgestaltung (vgl. Kapitel 4.4.3) integriert werden können, wird an entsprechender Stelle ergänzt.</p> <p>Zu 3) Kenntnisnahme. Der Kreis Bergstraße und die VRN GmbH stehen solchen Initiativen weiterhin offen gegenüber.</p> | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------|---|---------|-------|--|--------|--|-------------------|-----|
| BürgerInnen | Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben | AE_AT.2 | k.A. | Ergebnis Nahverkehrsplanung und echte MobilitätsBEDARFE: Leider zu wenig effizient, teuer – egal wie subventioniert – damit fehlgesteuert (systemisch) Alternativen könn(ten) sein: Echtzeitbefragung auch über Webseite/ Fax/ Bürgerbüro/Kreisseniorenbeirat / Agenda Arbeitskreis / Einsatz intelligenter Verkehrstelematiken für den fließenden & ruhenden Verkehr (liegt Herrn Karsten Krug vor) (=andere Niveau der Bürgerbeteiligung MobilitätsBEDARFE in Echtzeit und Monats/Tagesaktuell) Echtzeitbefragung auch über Webseite/ Fax/ Bürgerbüro/ Kreisseniorenbeirat / Agenda Arbeitskreis / Einsatz intelligenter Verkehrstelematiken für den fließenden & ruhenden Verkehr (liegt Herrn Karsten Krug vor) (=andere Niveau der Bürgerbeteiligung MobilitätsBEDARFE in Echtzeit und Monats/Tagesaktuell) | H | Die Erarbeitung des vorliegenden Nahverkehrsplans wurde durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet. Die Details können dem Kapitel 3.3. entnommen werden. | KoV | – |
| BürgerInnen | Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben | AE_AT.3 | k.A. | #eMaas ist Bürger und ePendler freundlicher. MultimodaleUmstiege intelligent schaffen – für alle Verkehrsträger – Z.B. wie in BaWü schon teilweise realisiert: A) mit SOLARmitNahmeBänke (überdacht mit PV Modulen) PV2ChargeHolzbauversion für Pedelecs, eRollator, eRoller, EMOBILE aller Art ... so genannt #MOBILITÄTsumstiege mit SonnenscheinEnergie – komfortabel überdacht. Ausbau auskragend, ggfs doppelseitig für gleichzeitige Ladung von mehreren eFahrzeugen im Verkehrsverbund. Optionen wie USB Anschluß / WLAN, InfoTain /elektr. Fahrplanauskunft je nach Nutzung / Bedarf nachrüstbar. Gleichfalls Multifunktionskomponenten. #eMaas ist Bürger und ePendler freundlicher. MultimodaleUmstiege intelligent schaffen – für alle Verkehrsträger – Z.B. wie in BaWü schon teilweise realisiert: A) mit SOLARmitNahmeBänke (überdacht mit PV Modulen) PV2ChargeHolzbauversion für Pedelecs, eRollator, eRoller, EMOBILE aller Art ... so genannt #MOBILITÄTsumstiege mit SonnenscheinEnergie – komfortabel überdacht. Ausbau auskragend, ggfs doppelseitig für gleichzeitige Ladung von mehreren eFahrzeugen im Verkehrsverbund. Optionen wie USB Anschluß / WLAN, InfoTain /elektr. Fahrplanauskunft je nach Nutzung / Bedarf nachrüstbar. Gleichfalls Multifunktionskomponenten. | EM | Das Thema Multimodalität / Vernetzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten wird im Nahverkehrsplan unter anderem im Kapitel 4.5. ausführlich behandelt. | KoV | – |
| BürgerInnen | Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben | AE_AT.4 | k.A. | Es freut mich das insgesamt viele Verbesserungen vorgesehen sind. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|----------------------|-----------|---------------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | ADFC Bergstraße e.V. | AE_ADFC.1 | k.A. | Der ADFC begrüßt das Ziel des Nahverkehrskonzeptes, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken, ausdrücklich. Für die dringend notwendige Verkehrswende sehen wir im Umweltverbund von Fahrrad und Nahverkehr einen wichtigen Baustein. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | ADFC Bergstraße e.V. | AE_ADFC.2 | Kap. 4.3.2, Kap. 4.3.3 | In den Kapiteln 4.3.2 und 4.3.3 sind [zum Thema Umweltverbund von Fahrrad und Nahverkehr] wichtige Aussagen zu finden. Leider bleibt es jedoch bei sehr allgemeinen Aussagen. Es fehlen konkrete Maßnahmen. Die Erfassung des Ist- Zustandes ist nur lückenhaft. Es ist bedauerlich, dass mit Tabelle 37 nur eine konkrete Angabe zu den Kfz-Parkplätzen gemacht wird. Aussagen zum Bestand der Fahrradabstellplätzen konnten wir nicht finden. | EM | Im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße werden entsprechende Daten erhoben. Diese werden zu gegebener Zeit bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | ADFC Bergstraße e.V. | AE_ADFC.3 | k.A. | Ein wesentliches Problem bei der Schaffung zeitgemäßer Abstellplätze am Übergang zum ÖPNV sehen wir in der unglücklichen Kompetenz- und Interessenverteilung der Verkehrsträger und Grundstückseigentümer. Gerade das Beispiel | EM | Das Thema Multimodalität / Vernetzung des ÖPNV mit ergänzenden Mobilitätsangeboten wird im Nahverkehrsplan unter anderem im Kapitel 4.5. ausführlich behandelt. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | ADFC Bergstraße e.V. | AE_ADFC.4 | Kap. 4.3.2 | Angesichts der Bedeutung einer guten Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV (siehe Kapitel 4.3.2) bitten wir darum, das Konzept entsprechend mit konkreten Maßnahmen zu ergänzen. | EM | Im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße werden entsprechende Daten erhoben. Diese werden zu gegebener Zeit bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.1 | k.A. | <p>1. Bisheriges Beteiligungsverfahren</p> <p>Am 20.1.2020 hat der FGB in seiner zehnten Sitzung auf Grundlage der durch die Verwaltung bereitgestellten Unterlagen eine ausführliche schriftliche Stellungnahme zum Vorentwurf des NVP abgegeben (abrufbar unter https://www.kreis-bergstrasse.de/staticsite/staticsite.php?menuid=578&topmenu=56). In dieser Stellungnahme wurde deutlich der Wunsch kommuniziert, möglichst vor Veröffentlichung des Erstentwurfs eine Rückmeldung zu den einzelnen Punkten zu erhalten, um auf dieser Grundlage eine fundierte Gesamteinschätzung zu den umfangreichen Unterlagen des – zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden Erstentwurfs – unter humaner Vorbereitungszeit(!) für die ehrenamtlich arbeitenden Mitglieder des FGB zu erarbeiten. Diesem Wunsch wurde leider nicht nachgekommen. Erst am 1.7.2020 – nach 5 Monaten – haben die Mitglieder der FGB eine Rückmeldung des Kreises und VRN in Form einer ausgedruckten Tischvorlage erhalten. Es konnte daher leider kein finaler Beschluss des FGB gefasst werden.</p> <p>Eine Anfrage auf Fristverlängerung in Kombination mit einer möglichst kurzfristig anzuberaumenden FGB-Sitzung lehnte die Kreisverwaltung mit der Begründung fehlender Möglichkeiten aufgrund des straffen Terminplans ab. Es ist bedauerlich, dass den ehrenamtlich tätigen Mitgliedern des FGB so nicht entgegengekommen werden konnte [...]. Hier hätten wir uns mehr Verständnis und Kompromissbereitschaft gewünscht, gerade weil das verkürzte Zeitfenster durch zu spät bereitgestellte Informationen seitens der Verwaltung zustande gekommen ist. Aus diesem Grund wurde diese Stellungnahme zum Anfang Juni vorgelegten Erstentwurf des NVP allein durch die Mitglieder des AK FGB verfasst. Dies widerstrebt dem in der FGB-Geschäftsordnung § 2 Abs. 2 niedergeschriebenen Gedanken: „[...] der Fahrgastbeirat [soll] an der Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans beteiligt werden und die Gelegenheit erhalten, hierzu Stellung zu nehmen“.</p> | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.2 | k.A. | <p>Selbst unter Berücksichtigung der Turbulenzen des Corona-Lockdowns scheint die Organisation des gesamten Beteiligungsverfahrens (die mit dem FGB nicht erörtert wurde) mehr das Ziel einer reinen Informationsvermittlung verfolgt zu haben. Dieses Verhalten wurde bedauerlicherweise schon im Dezember 2019 festgestellt. Dass aus den damaligen gut gemeinten Hinweisen des FGB keine Konsequenzen für das weitere Verfahren gezogen wurden, nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis. Wir bedauern sehr, dass in der entscheidenden Phase kein zielführender Kompromiss gefunden werden konnte, sodass das Gremium seine Belange in der Gesamtheit final artikulieren konnte.</p> | H | Die Organisation des Beteiligungsverfahrens verfolgte keineswegs das Ziel einer „reinen Informationsvermittlung“. Es wurden diverse Themen des Fahrgastbeirats in die Planungen aufgenommen, wie auch die unter AE_FGB_B.3 dargestellte Übersicht des Fahrgastbeirats deutlich macht. In zwei Workshops bestand Gelegenheit zur Diskussion der Planungen mit dem Kreis und VRN, die auch wahrgenommen wurde. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---------------------------------|------------|--------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.3 | k.A. | Es bleibt aber unbedingt auch zu erwähnen, dass es nie dagewesene sehr positiv hervorzuhebende Elemente einer frühzeitigen Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit gab: <ul style="list-style-type: none"> • Über ein Onlineportal wurde zu Beginn der Planungen die Möglichkeit eingeräumt, Vorschläge und Kritik zu äußern • Sämtliche Eingaben aus dem Onlineportal und der sonstigen Anregungen von verschiedenen Institutionen wurden offensichtlich ernsthaft und fachlich fundiert geprüft. Wenn ein Vorschlag nicht realisierbar erschien, wurde ausführlich begründet weshalb dies nicht möglich ist. Diese feingliedrige und maximale Transparenz ist nach bisheriger Erkenntnis der Verfasser beispiellos. • Ein interessanter Informationsaustausch über den aktuellen Sachstand des NVP, begleitete mehrere FGB-Sitzungen. • Der FGB hat auf seine Stellungnahme zu den bereitgestellten Unterlagen vom 20.1.2020 – wenn auch etwas zu spät am 1.7.2020 – eine ausführliche Rückmeldung bekommen. Abbildung 1 fasst die Umsetzung im Erstentwurf bzw. entsprechende Zusagen zusammen [...]. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.4 | k.A. | Wir begrüßen insgesamt die geplanten erheblichen Ausweitungen des ÖPNV-Angebots und sehen darin sehr deutlich eine ÖPNV-Offensive, die in der Lage ist Klimaprobleme im Verkehr durch eine stärkere Kundenorientierung anzupacken. Um die erhofften Ziele mit den formulierten Maßnahmen zu erreichen, ist es zwingend erforderlich, alle formulierten Maßnahmen umzusetzen. Ggf. müssen mittelfristig neue Finanzierungsinstrumente geschaffen werden, um die Finanzierung aller Maßnahmen – auch jenen des „Weiteren Bedarfs“ – schnellstmöglich zu realisieren. Wir empfehlen dem Kreis daher infrage kommende Finanzierungsinstrumente zu untersuchen. | AS/VS | Kenntnisnahme. Die Maßnahmen stehen grundsätzlich unter Finanzierungsvorbehalt (vgl. Anhang 4.A, S. 1 bzw. Tabelle 28). | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.5 | k.A. | Der AK FGB ist mit der unter 1. vorgestellten Berücksichtigungsquote von rund 50-70 Prozent sehr zufrieden. Die wenigen verbliebenen unberücksichtigten Anliegen sollten dennoch nicht aus den Augen verloren werden. Die nachfolgenden Ausführungen konzentrieren sich auf diese bislang im Erstentwurf unberücksichtigten Anliegen. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.6 | Kap. 3.2.2 Tab. 16 | In Tabelle 16 (Mindestbedienstandard) fehlt nach wie vor ein Ansatz, der jedem Kreisbewohner eine substantielle Mobilitätsgarantie über den Tagesverlauf gewährleistet. Orte, die ausschließlich an das Ergänzungsnetz Grundversorgung mit 25 Fahrtenpaaren pro Woche (3,57 Fahrtenpaare pro Tag) angebunden sind, sind gemäß den aktuellen Mindeststandards weiterhin mehr oder weniger von der Außenwelt „abgehängt“. Es tröstet nur ein wenig darüber hinweg, dass dies nur sehr wenige Orte im Kreis betrifft – nämlich jene, die 100 – 600 Einwohner groß sind und nicht an einer potenzialstarken Achse liegen. Gerade deshalb drängt sich die Frage auf, ob die Kosten zur Beseitigung dieses „unnötigen Defizits“ wirklich so astronomisch hoch sind? Ist dieses Problem aus der Welt geschafft, kann der Kreis ein glaubwürdiges Marketing mit einem hohen Bedienstandard in allen Teilen des Kreises starten. | AS/VS | Die Umsetzung des durch den Fahrgastbeirat in seiner Stellungnahme zum Vorentwurf geforderten Standards von 54 Fahrtenpaaren pro Woche (8 Fahrten an Mo – Sa, 6 Fahrten an So/F) wäre mit einem Mehraufwand ggü. den im Kapitel 4.1. für das gegenwärtige Zielkonzept ermittelten laufenden Kosten i.H.v rund 402.000 € pro Jahr verbunden. Angesichts der begrenzten Finanzmittel und dringenderem Handlungsbedarf an anderer Stelle wird der in Tabelle 16 dargestellte Mindestbedienstandard für Orte mit mehr als 100 und weniger als 600 Einwohnern von 25 Fahrtenpaaren pro Woche aus Sicht des Kreises Bergstraße derzeit als ausreichend angesehen. Die Fahrpläne sollen derart gestaltet werden, dass insbesondere in der HVZ Fahrtmöglichkeiten angeboten werden können. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-------------|-----------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.7 | Kap. 3.1 | Im vorliegenden Nahverkehrsplan ist im Kapitel 3.1 eine abgespeckte Variante eines Mobilitätsleitbildes zu finden, das eine Alibi-Funktion für die allgemeinen Ziele und Anforderungen an den ÖPNV einnimmt. Wir wünschen uns weiterhin einen kreisweiten Leitbild-Prozess, indem wissenschaftlich fundierte Grundsätze für die Gestaltung unserer zukünftigen Mobilität erarbeitet und unter Beteiligung interessierter Bürger, Verbände und anderer Organisationen in einem „Mobilitätspakt für den Kreis Bergstraße“ politisch besiegelt werden. | H | Das Leitbild (vgl. Kapitel 3.1.) stellt die Anforderungen an das künftige Mobilitätsangebot umfassend dar. Eine Konkretisierung dessen bzw. die Initiierung eines vertiefenden Leitbild-Prozesses wird nicht für notwendig erachtet. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.8 | k.A. | Es ist sehr zu begrüßen, dass der Kreis Bergstraße seine Rolle als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr endlich aktiv wahrnimmt und Prüfaufträge zum Schienenverkehr in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert. Dazu gehört neben der Reaktivierungsmöglichkeit der Überwaldbahn insbesondere die Untersuchung neuer Bahnhaltepunkte an vorhandenen Bahnstrecken und Angebotsausweitungen in Richtung RMV- Gebiet. | SPNV | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.9 | Kap. 3.2.2 Tab. 16 | Betrüblich und hoffentlich nicht ernst gemeint ist die Weigerung des Kreises, das heute schon vorhandene Angebot an Wochenenden im 60'-Takt auf den Buslinien 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim, sowie auf der Linie 681, Abschnitt Wald-Michelbach – Grasellenbach langfristig planerisch zu sichern. Gemäß Tabelle 16 ist dort in Zukunft nur ein 2 Stunden- Takt vorgesehen, der auch in Rufbedienung gefahren werden kann. Aus unserer Sicht das Gegenteil von „Verkehrswende“ – ein falsches Signal. Daher bestehen wir weiterhin auf einer zusätzlichen Netzkatgorie. Dies ist ohne Mehrkosten realisierbar. | AS/VS | In Ausnahmefällen können betriebliche Rahmenbedingungen dazu führen, dass bestimmte Achsen über den festgelegten Verbindungsstandard hinaus besser bedient werden, als vergleichbare andere Orte/ Achsen im Untersuchungsgebiet. Mit dem grundsätzlichen Ziel vorhandene Ressourcen möglichst kundenorientiert und effizient zu nutzen sind daher sämtliche Angaben zum Verbindungsstandard als Mindeststandards zu verstehen (vgl. Ausführungen im Kapitel 3.2.2.). Auf den benannten Achsen liegt eine ausreichende Nachfrage für eine häufigere Bedienung, als in Tabelle 16 dargestellt, vor. Des Weiteren stellt Maßnahme M.1 im Anhang 4. A sicher, dass das heutige ÖPNV-Angebotsniveau aufrechterhalten werden soll. Eine Herabstufung des derzeitigen 60'-Takts am Wochenende auf den Linien 644 und 681 ist vor diesem Hintergrund nicht beabsichtigt und die Einführung einer weiteren Netzkatgorie damit nicht notwendig. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.10 | Kap. 3.2.2 Tab. 16 | Nicht hinreichend begründet ist die Ablehnung unseres Vorschlags in Kooperation mit dem Odenwaldkreis/OREG die Buslinie 665 langfristig ab Winterkasten über Laudenu weiter nach Reichelsheim und ggf. weiter bis Michelstadt und Erbach durchzubinden. Hier wünschen wir uns zumindest eine Maßnahme der Kategorie „Weiterer Bedarf“ mit dem Vermerk, dass dieser Vorschlag in Kooperation mit dem Odenwaldkreis langfristig zu prüfen ist. Nach unseren Kenntnissen ist nur durch eine solche Kooperation eine Umsetzung ohne Fahrzeugmehraufwand machbar. Durch diese Maßnahme würde die Eleonorenklinik besser an den Odenwaldkreis angebunden und der Linie 665 mehr als 800 Fahrgäste pro Woche zusätzlich verschafft, indem Laudenu, Klein-Gumpen und Winterkasten regelmäßig und direkt mit Reichelsheim, Lindenfels und Bensheim verbunden würden. | AS/VS | Aufgrund längerer Fahrzeit und einem zu großen Eingriff in die bestehenden Linien wird von einer Änderung abgesehen. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-------------|------------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.11 | k.A. | Die Stadt Zwingenberg soll mittel- bis langfristig (ggf. mithilfe von Fördermitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) dafür Sorge tragen, dass die Straßenunterführung Walter-Möller-Str. am Bahnhof baulich so angepasst wird, dass sie von Standardbussen genutzt werden kann (Erhöhung der lichten Durchfahrhöhe). Der Kreis Bergstraße teilte dem FGB mit, diese Maßnahme nicht in den NVP-Entwurf aufnehmen zu wollen. Der FGB hält diese jedoch langfristig zwingend notwendig, um die Attraktivität der ab stärksten genutzten Buslinie im Kreis (Linie 669) auch im Falle von Baumaßnahmen/Umleitungen zu gewährleisten. Analoges gilt für die neu geplante Busverbindung Zwingenberg – Rodau – Bensheim. Dieses strategische Desinteresse, das mit „nicht vertretbaren Kosten“ (ohne dies zu präzisieren) und fehlender Zuständigkeit begründet wird, nehmen wir mit Bedauern zur Kenntnis und erinnern daran, dass der Kreis schon jetzt dutzende Maßnahmen in seinem Nahverkehrsplan führt, für die ausschließlich die Kommunen zuständig sind. Warum also nicht auch die Herstellung einer für den ÖPNV wichtigen Infrastruktur in kommunaler Baulast? | AS/VS | Für eine Änderung der Straßenunterführung Walter-Möller-Straße am Bahnhof Zwingenberg ist die Stadt Zwingenberg zuständig. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.12 | Anhang 4.A, M_NO.25 | Die Ruftaxilini 6963 Rimbach – Unter-Mengelbach und 6990 Wald-Michelbach – Ober-Mengelbach sollen bis zur Umsetzung der Maßnahme M_NO.25 (Busverbindung Wald-Michelbach – Zotzenbach – Rimbach; Kategorie „Weiterer Bedarf“) miteinander verknüpft werden. | AS/VS | In kommunaler Eigenregie zu bewerten. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgast- beirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.13 | k.A. | Der FGB unterstützt weiterhin die Forderung der Gemeinde Lautertal die DADINA-Buslinie 0 über Brandau hinaus bis Gadernheim zu verlängern. 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 0 und den Buslinien 665 und 666 hergestellt werden. | AS/VS | Für die Verlängerung der aus dem Oberzentrum Darmstadt kommenden Buslinie 0 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 0 und 665 interessant und könnte bei entsprechender Ausgestaltung von Anschlussverbindungen weitere Fahrgastpotenziale heben, die in der angewendeten Potenzialanalyse nicht berücksichtigt werden konnten. Zusammen mit einer Verlängerung der Linie M02 nach Reichenbach (siehe Anhang 3.C, 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 Betrieb nach dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“ auf dieser Relation durch Verlängerung der Linie 666 ist bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M_NO.9 und M_NO.19). | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---------------------------------|-------------|-------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.14 | k.A. | Der FGB unterstützt die Forderung der Gemeinde Rimbach nach einer direkten Busverbindung nach Heppenheim. Nach Sichtung der umfangreichen Planungsunterlagen, wird diese Forderung im derzeitigen Zielkonzept nicht erfüllt, (vermutlich mit der Begründung, dass dies zusätzliche Kosten verursachen würde). Wir schlagen daher eine Verlängerung der geplanten Linie Lampertheim – Heppenheim bis Rimbach mit Weiterfahrt bis Fürth vor. Die halbstündliche Taktlage der Linie 667 Heppenheim – Fürth („Kurzläufer“) kann dann entfallen. Durch diese Änderung der Zielkonzeption ist eine nahezu kostenneutrale Umsetzung im Rahmen des derzeit im Rahmen des „vordringlichen Bedarfs“ eingeplanten Budgets möglich, da Parallelbedienungen zwischen Heppenheim, Lehrstraße und Heppenheim, Kreiskrankenhaus/Viernheimer Str. (ohne Nachteile an anderer Stelle) sowie lange unproduktive Standzeiten vermieden würden. Wir bitten darum diesen Vorschlag zu prüfen. | AS/VS | Der halbstündliche Direktverbindung von Fürth nach Heppenheim bestätigt sich durch eine gute Nachfrage. Im alten Betriebskonzept der Linie 667- mit einzelnen über Rimbach durchgebundenen Direktfahrten – war nur eine äußerst geringe Nachfrage in Rimbach festzustellen. Eine Stichfahrt der Linie 667 von Fürth über Rimbach nach Heppenheim würde die Linie auf der Relation Heppenheim – Fürth aufgrund der längeren Reisezeit und möglicher Anschlussverluste deutlich unattraktiver machen. Die Gemeinde Fürth wies in ihrer Stellungnahme zum NVP-Entwurf darauf hin, dass diese Verbindung unbedingt aufrecht erhalten bleiben müsse. Eine durchgehende Linie (Worms –) Lampertheim – Heppenheim – Rimbach unter Wegfall der 30'-Takts zwischen Fürth und Heppenheim halten wir aus betrieblichen Gründen nicht für zielführend, um die Anbindungsproblematik Rimbachs zu lösen. Kreis und VRN prüfen die im NVP vorgeschlagene Maßnahme (Anhang 4A, M_03i) hinsichtlich ihrer konkreten Umsetzung. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.15 | k.A. | Wir begrüßen die umfangreiche Erschließungsanalyse, die u.a. zwischen „attraktiver“, „befriedigender“ und „ausreichender“ Erschließung unterscheidet. Ebenso freut uns, dass der Kreis beabsichtigt mit dem nächsten Nahverkehrsplan eine netz- und geländefine Erschließungsanalyse zum fußläufigen Einzugsbereich von Bushaltestellen zu beauftragen, um möglichst realitätsnahe Ergebnisse zur Beurteilung der Erschließung vor Ort zu erhalten. | ES | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße | AE_FGB_B.16 | k.A. | Wir stellen fest, dass in der Zielkonzeption neue kreisübergreifende Busverbindungen nach Mannheim, Ludwigshafen, in den Rhein-Neckar-Kreis, in den Odenwaldkreis sowie die Landkreise Groß-Gerau und Darmstadt-Dieburg berücksichtigt wurden. Diese Angebots- und Kooperationsoffensive nehmen wir sehr erfreut zur Kenntnis und werten dies als wichtigen Beitrag die Mobilität in unserer Region spürbar zu verbessern. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|---------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.1 | k.A. | Der DGB Bergstraße begrüßt die weitreichenden Möglichkeiten der Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung, die in diesem Umfang und Ausmaß für den Kreis Bergstraße erstmals für die Fortschreibung eines Nahverkehrsplans möglich waren und auf geradezu vorbild | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.2 | Kap. 3.1, S.67-68 | Es ist sehr begrüßenswert, dass der Kreis Bergstraße erstmals ein eigenständiges Leitbild für nachhaltige Mobilität formuliert, aus dem heraus sich die Angebotskonzeption und das Maßnahmenkonzept ableiten und an dem sich diese messen lassen müssen. Aus Sicht des DGB Bergstraße ist es besonders hervorzuheben, - dass Mobilität als „Grundvoraussetzung für eine gesellschaftliche Teilhabe und eine prosperierende Wirtschaft“ gesehen wird und Bewohner*innen des Kreises Bergstraße „daher – unabhängig von ihrem Wohnort und ihres sozialen Status – Zugang zu einem breiten Mobilitätsangebot gewährleistet werden“ soll, - dass das Ziel einer „nachhaltigen Verkehrswende“ verankert wird. Dieses Leitbild sollte in der Umsetzung des Nahverkehrsplans und für künftige Nahverkehrspläne stetig weiterentwickelt, konkret fundiert und mit der Angebotskonzeption und dem Maßnahmenkonzept eng verzahnt werden. Wir schlagen daher vor, im Nahverkehrsplan den Beginn und weiteren Ablauf eines „Leitbildprozesses“ zu definieren und als eigenständige Maßnahme zu verankern. | H | Das Leitbild (vgl. Kapitel 3.1.) stellt die Anforderungen an das künftige Mobilitätsangebot umfassend dar. Eine Konkretisierung dessen bzw. die Initiierung eines vertiefenden Leitbild-Prozesses wird nicht für notwendig erachtet | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.3 | Kap. 3.2.2, S.74-75 | Die Neudefinition der Mindeststandards für ein Angebot für Ortsteile ab 100 Einwohner (Ergänzungsnetz Grundversorgung – 25 Fahrtenpaare pro Woche) und für Ortsteile ab 600 Einwohnern (Grundnetz Region) stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo dar und behebt einen erheblichen Mangel des bisherigen ÖPNV- Angebots in der Daseinsvorsorge. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|----------------------------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.4 | Kap. 3.2.2, S.74-75 | Jedoch sehen wir 25 Fahrtenpaare pro Woche noch als deutlich zu gering an, damit das Angebot auch wirklich für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer interessant werden kann. Wir möchten darauf hinweisen, dass von den Beschäftigten im Arbeitsleben inzwischen eine sehr hohe Flexibilität erwartet wird, die sich entsprechend in den unterschiedlichsten Arbeitszeitmodellen mit völlig verschiedenen Anfangs- und Endzeiten wieder spiegeln. Ebenso sind Schichtzeiten unterschiedlich geregelt. Arbeitszeiten am Wochenende sind leider viel zu selten die Ausnahme, sondern gehören immer mehr zur Regel vieler Beschäftigter – besonders natürlich in entsprechenden Berufen. Es ist daher für das ÖPNV-Angebot von hoher Bedeutung, diese Komplexität zu berücksichtigen. Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist es wichtig, sich darauf verlassen zu können, dass das ÖPNV-Angebot dann verlässlich zur Verfügung steht, wenn es benötigt wird. Dies muss auch in der Fläche in allen Ortsteilen – unabhängig der Größenordnung – sichergestellt sein und erfordert einen Bedienzeitraum analog derjenigen in den Grundnetzen (5 Uhr bis 22 bzw. 24 Uhr) mit einem regelmäßigen Taktangebot oder alternativ einem flexiblen, bedarfsorientierten Konzept. Vor diesem Hintergrund schließt sich der DGB Bergstraße der Stellungnahme des Fahrgastbeirats Bergstraße an und empfiehlt diese entsprechend in der Endfassung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen: <i>„Der FGB hält mindestens 8 Fahrten/Werktag (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.“</i> | AS/VS | Angesichts der begrenzten Finanzmittel und dringenderem Handlungsbedarf an anderer Stelle wird der in Tabelle 16 dargestellte Mindestbedienungsstandard für Orte mit mehr als 100 und weniger als 600 Einwohnern von 25 Fahrtenpaaren pro Woche aus Sicht des Kreises Bergstraße derzeit als ausreichend angesehen. Die Fahrpläne sollen derart gestaltet werden, dass insbesondere in der HVZ Fahrtmöglichkeiten angeboten werden können. Eine Ausweitung wäre möglich, allerdings unter der Voraussetzung, dass Ausweitung nur dort vorgenommen wird, wo zuvor auch entsprechende Nachfrage vorhanden war. Bereits heute wird dieser Mindestbedienungsstandard vielerorts übertroffen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.5 | Kap. 3.4 i.V.m. Kap 4.1.1. | Die Methodik der Potentialanalyse und somit die Ergebnisse der Verbindungs- und Erschließungsanalyse sind gut nachvollziehbar und decken Potentiale für Maßnahmen auf, die bisher nicht oder nicht ausreichend wahrgenommen wurden. Die entsprechend entwickelten Maßnahmen werden vor diesem Hintergrund grundsätzlich sehr begrüßt. Gerade die vollständige Darstellung von Maßnahmen, die ein Potential haben und daher dem Grundsatz nach auch umgesetzt werden sollten in Verbindung mit einer Priorisierung dieser Maßnahmen fehlte in dieser Form in bisherigen Nahverkehrsplänen. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüfergebnis | Ort |
|-------------------------------------|---|----------|---------------------------------------|--|--------|---|--------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.6 | Kap. 3.4 i.V.m. Kap 4.1.1. Kap. 4.1.1 | Mit Blick auf das genannte Leitbild für nachhaltige Mobilität und die übergeordneten Zielsetzungen ist es zwingend, nicht nur die Maßnahmen abzubilden, die aus heutiger Sicht kurzfristig realisierbar scheinen, sondern auch die längerfristige Perspektiven und Potentiale im Nahverkehrsplan darzustellen. Dies erst ermöglicht auch die schnelle, vorgeplante Umsetzung von weitergehenden Maßnahmen (aus dem mittleren / weiteren Bedarf), falls die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Wünschenswert wäre, die künftige Priorisierung von Maßnahmen im mittleren und weiteren Bedarf nicht nur von der Landesfinanzierung abhängig zu machen, sondern auch den kreiseigenen Finanzierungsanteil zu erhöhen, um damit weitere Maßnahmen umsetzen zu können. Der DGB Bergstraße empfiehlt, den Einsatz höherer kommunaler Eigenmittel zur zügigeren, Umsetzung einer sozial-ökologischen Verkehrswende zu prüfen (ohne selbstverständlich das Land aus dessen Verantwortung zu entlassen). | H | Die Priorisierung der Maßnahmen hängt nicht allein von den durch das Land bereitgestellten Finanzmitteln ab, sondern nimmt unter anderem auf das Ziel gleichwertige Lebensverhältnisse zu ermöglichen und das Finanzbudget des Kreises Bergstraße Rücksicht. Um die im Kapitel 4 dargestellte Angebotskonzeption schrittweise vollständig umsetzen zu können, muss der Kreis die Finanzmittel (Landes- und eigene Finanzmittel) mittel- bis langfristig anpassen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.7 | Kap. 4.2, S.116-11 | Die genannten Prüfaufträge werden ausdrücklich begrüßt und unterstützt, wobei während der Laufzeit des Nahverkehrsplans eine stärkere Verbindlichkeit hergestellt werden sollte, die über einen reinen Prüfcharakter hinausgeht. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere: <ul style="list-style-type: none"> – die angestrebte Reaktivierung der Überwaldbahn, – die Straßenbahnverlängerung Alsbach – Bensheim – die direkte Anbindung an den Flughafen Frankfurt (von der Main-Neckar-Bahn über die künftige Wallauer Spange; von der Riedbahn an Terminal 3) – die direkte Anbindung an die Landeshauptstadt Wiesbaden – die Möglichkeiten, die sich durch die Neubaustrecke für den Nahverkehr auf allen Trassen ergeben und die frühzeitig planerisch berücksichtigt werden müssen. | H | Die benannten Maßnahmen können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend bewertet werden. Daher wurden Prüfaufträge formuliert, die die entsprechend zuständigen Stellen berücksichtigen sollen. Damit ist das Interesse des Kreises die dargestellten Themen genauer untersuchen zu wollen zum Ausdruck gebracht. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.8 | Kap. 4.6.5 S.143-146 | Die dargestellten, grundsätzlichen Ziele eines betrieblichen Mobilitätsmanagements werden nachdrücklich unterstützt. Aus Sicht des DGB Bergstraße ist zu empfehlen, einen Zeitablauf (ähnlich des im NVP 2014-2018 dargestellten Diagramms) zu ergänzen und mit einer entsprechenden Verbindlichkeit zu versehen. Dies gilt ggf. auch für andere Bausteine des Mobilitätsmanagements und der ergänzenden Mobilität. entsprechenden Verbindlichkeit zu versehen. | EM | Im Rahmen des Beratungsprogramms „Südhessen effizient mobil“ werden mit den einzelnen Projektteilnehmern individuelle Zeitpläne für das Mobilitätsmanagement entwickelt. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|-----------|--------------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.9 | Kap. 4.6.5 S.143-146 | Das Job-Ticket sollte nicht nur beispielhaft erwähnt werden, sondern die breite Einführung als klare Zielsetzung auch für den Maßnahmenkatalog verankert werden. Dabei sollten die Möglichkeiten verfolgt werden, - wie ein Jobticket für Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber angeboten werden kann (um auf die entsprechend für die Wirtschaftlichkeit notwendigen Abnehmer-Zahlen zu kommen), - wie Beschäftigte mit einem Arbeitsplatz im Kreis Bergstraße, jedoch dem Wohnsitz im Verbundgebiet des RMV, das RMV-Jobticket nutzen können, - ob und wie das „verbundweit“ gültige RMV-Jobticket auch für Beschäftigte aus und in den Kreis Bergstraße ausgestellt werden kann, - ob und wie eine reduzierte Zeitkarte (z.B. als spezielles Job-Ticket ‚Light‘) für Beschäftigte von kleineren Unternehmen angeboten werden kann. | T | Die Steigerung der Attraktivität und Inanspruchnahme des Job-Tickets beim VRN ist auch für den Kreis Bergstraße von Interesse. So ist das Job-Ticket unter anderem ein Baustein im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe hierzu Kapitel 4.6.5). | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.10 | Kap. 4.8.1, S.150 | Bisherige Probleme im Übergang zwischen VRN und RMV sind ein stetiges Ärgernis und sollten dringend beseitigt werden (damit der Kreis Bergstraße seiner „Scharnierfunktion“ zwischen zwei Metropolregionen gerecht werden kann). Es ist daher ausdrücklich zu begrüßen, wenn Kombitickets künftig gegenseitig nutzbar gemacht werden sollen und die Ausweitung und Optimierung des Übergangstarifs gutachterlich überprüft wird. | T | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.11 | Kap. 4.8.2, S.150-151 | Die Einführung eines einheitlichen Ruftaxi-Tarifs von „1 Euro pro Fahrt“ ist grundsätzlich zu begrüßen. Diese sollte jedoch nicht nur geprüft werden, sondern als feste Maßnahme im vordringlichen Bedarf verbindlich verankert werden. | T | Da die finanziellen Auswirkungen der Einführung eines auf 1€ pro Fahrt ermäßigten Ruftaxi-Tarifs im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht abschließend abgeschätzt werden konnten, wurde ein Prüfauftrag formuliert. Darüber hinaus muss die Kostenkalkulation im Zusammenhang mit Anhang 4.A, Maßnahme M.15 betrachtet werden. Eine detaillierte Analyse mit möglichst umfassender Betrachtung aller Auswirkungen soll Gegenstand einer oder mehrerer eigenen Untersuchung/en außerhalb des Nahverkehrsplans sein. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.12 | Kap. 4.8.2, S.150-151 | Der Vorschlag, die Zuständigkeit für die derzeit bei den Kommunen angesiedelten Ruftaxis auf die Kreisebene zu verlagern, ist absolut wünschenswert. Die Übernahme der Angebote von den Städten und Gemeinden wird dazu beitragen, dass es nicht von den Haushalten der Städte und Gemeinden abhängig ist, ob ein Angebot vorgehalten wird oder nicht. Dies trägt somit dazu bei, das Angebot in der Fläche insgesamt zu verstetigen und auszubauen und entspricht damit dem gesetzten, vom DGB Bergstraße unterstützten Leitbild für nachhaltige Mobilität. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|-----------|--------------------|---|--------|--|-------------------|--------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Deutscher Gewerkschaftsbund Kreisverband Bergstraße | AE_DGB.13 | Kap. 6, S. 153-154 | <p>Wie im Entwurf völlig zutreffend festgestellt, sind „angemessene Arbeitsbedingungen für im Bereich des ÖPNV Beschäftigte von großer Bedeutung“. Weiter heißt es im Entwurf: „Schon heute werden im VRN-Gebiet über das gesetzliche Mindestmaß hinausreichende soziale Standards bei der Ausschreibung von Linienbündeln vorgeschrieben“, die „bei Neuausschreibungen von Linienbündeln überprüft werden“ sollen. Leider werden die sozialen Standards, die über das gesetzliche Maß hinausreichen, nicht genannt. Dies müssen aus Sicht des DGB Bergstraße an dieser Stelle als verbindlicher Teil des lokalen Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße ergänzt werden. Ansonsten sind diese Standards weder nachvollziehbar und überprüfbar, noch vom Kreis Bergstraße über den lokalen Nahverkehrsplan für künftige Vergabeverfahren gesichert vorgegeben. Vorgaben zu sozialen Standards lediglich im Rahmen der jeweiligen Ausschreibungen und Vergabefahren zu regeln, ist nicht ausreichend, da der öffentlichen Kontrolle und Beteiligung entzogen. Nachweislich des Protokolls zur Sitzung des FGB vom 29.8.2019 führte Herr Wühl (VRN GmbH) damals aus, dass Aussagen zu Sozialstandards im Regionalen / Gemeinsamen Nahverkehrsplan (GNVP) vorhanden und damit auch für den Kreis Bergstraße relevant seien. Nach Sichtung des Plans inkl. der dazugehörigen Ergänzungsbände muss aus Sicht des DGB Bergstraße festgestellt werden, dass mit den Ausführungen von Herrn Wühl wohl lediglich rudimentäre Aussagen zu „Tariftreue und Mindestlohn“ gemeint sein können.</p> <p>Im Ergänzungsband 2011 zum GNVP heißt es auf Seite 1: „Landesgesetzliche Regelungen zu Tariftreue und Mindestlohn, die den öffentlichen Personennahverkehr betreffen, werden Bestandteil des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar“. Danach wird ausgeführt, welche Regelung als Konsequenz für die „Aufgabenträger in Rheinland-Pfalz“ gilt; dies ist jedoch für den Kreis Bergstraße als Aufgabenträger in Hessen gerade nicht relevant!</p> <p>Das Hessische Tariftreue- und Vergabegesetzes (HVTG) wurde seitens des DGB schon vielfach kritisiert, eine grundlegende Überarbeitung gefordert (wir verweisen hierzu auf die Stellungnahmen und Forderungen des DGB Hessen-Thüringen, denen wir uns ausdrücklich anschließen). Solange eine entsprechende Novellierung des Gesetzes aussteht, ist jedoch aus Sicht des DGB Bergstraße eine Festlegung von Standards im NVP über die gesetzlichen Regularien und Vorgaben hinaus zwingend geboten.</p> <p>Aussagen zu weiteren Sozialstandards jenseits von Tariftreue und Mindestlohn, z.B. zu Mindestarbeitsbedingungen, Sicherheit von Beschäftigten, Vorschriften in Bezug auf den Arbeits- und den Sozialschutz finden sich weder im GNVP von 2006 noch in den Ergänzungsbänden. Umso wichtiger ist es, entsprechende Sozialstandards im lokalen Nahverkehrsplan des Kreis Bergstraße zu verankern.</p> | H | <p>Grundsätzlich sind im Gemeinsamen Nahverkehrsplan Rhein-Neckar „Landesgesetzliche Regelungen zu Tariftreue und Mindestlohn, die den öffentlichen Personennahverkehr betreffen“ vorgegeben und verankert. Im Rahmen vergangener und zukünftiger öffentlicher Ausschreibungen für die Linienbündel werden darüber hinaus die sozialen Standards definiert, die für Anbieter von Verkehrsleistungen nicht nur im Kreis Bergstraße sondern im gesamten VRN Verbundgebiet bindend sind. Gesichert werden die sozialen Standards durch die vertraglichen Regelungen zwischen den jeweiligen Vertragsparteien. Beispiele für die vorgeschriebenen Sozialstandards, die über die bereits genannten Aspekte Tariftreue und Mindestlohn hinausgehen, umfassen z.B. die Regelungen zur Personalübernahme bei einem Betreiberwechsel oder die Dienstplangestaltung. So sind Fahrerinnen und Fahrern des Altbetreibers Einstellungsangebote zu unterbreiten. Neue Arbeitsverträge sind unbefristet und ohne Probezeit abzuschließen. Grundlage des Einstellungsangebotes müssen die im Unternehmen des Konzessionsnehmers für die übrige Belegschaft geltenden tarifvertraglichen und in Betriebsvereinbarungen geregelten Konditionen sein, die mindestens den vorgegebenen Mindeststandards zu entsprechen haben. Für die Dauer des Konzessionsvertrages sind die betroffenen Mitarbeiter zu mindestens 70 % im jeweiligen Linienbündel bzw. in unmittelbar angrenzenden Linienbündeln einzusetzen. Außerdem muss der neue Anstellungsvertrag vorsehen, dass die Betriebszugehörigkeit beim Altbetreiber im Rahmen der entgeltlichen Eingruppierung und Urlaubsgewährung wie eine Betriebszugehörigkeit im übernehmenden Unternehmen gewertet wird. Bei der Dienstplangestaltung ist zu berücksichtigen, dass tarifvertraglich nicht als Arbeitszeit geltende Lenkzeitunterbrechungen und Pausen je Schicht maximal 60 Minuten betragen dürfen. Überschreiten die Lenkzeitunterbrechungen und Pausen diese Grenze, sind die 60-Minuten-Grenze überschreitenden Zeiten der Arbeitsunterbrechungen der Arbeitszeit zuzurechnen. In jeder Vergabe wird auf das HVTG verwiesen und die verpflichtenden Vorgaben gefordert. Exemplarisch zeigt das der folgende Passus aus der letzten Vergabe des Linienbündels Odenwald-Süd: „Der Konzessionsnehmer verpflichtet sich mit Angebotsabgabe, seinen Beschäftigten zur Sicherung einer ausreichenden Qualifikation des Fahrpersonals bei der Ausführung der Leistung mindestens das sich aus den nachfolgend aufgeführten Tarifverträgen festgelegte Entgelt zu zahlen sowie die in den Tarifverträgen festgelegten Arbeitsbedingungen zu garantieren: Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Personenverkehrs mit Omnibussen in Hessen gültig ab 7.4.2017 (M-TV) , Entgelttarifvertrag Nr. 16 für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer des privaten Personenverkehrs mit Omnibussen in Hessen gültig ab 7.4.2017 (E-TV). Dabei sind die besonderen Regelungen für den Ballungsraumverkehr in § 7 A II. M-TV, § 3 E-TV sowie die allgemeine Anlage zu § 3 E-TV anzuwenden.“ Diese Verpflichtung gilt für die gesamte Laufzeit des Konzessionsvertrages dynamisch, also stets mit Bezug auf die jeweils noch erfolgenden Anpassungen beider Tarifverträge in der Zukunft. Erfolgt der Einsatz von Subunternehmern, haben diese ebenfalls die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu garantieren. Weitere Informationen zu den o.g. Tarifverträgen finden Sie unter: https://www.had.de/pdf/tarifvertraege/Lfd._Nr._01_Tischvorlage_Stand_01.02.2017_MTV_LHO_ver.di.pdf https://www.had.de/pdf/tarifvertraege/Lfd._Nr._02_Tischvorlage_Stand_07.04.2017_ETV_Nr.17_LHO_ver.d.i.pdf</p> | BS | Kap. 6 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|----------------------------------|------------|-------|--|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Stadt Lampertheim | AE_FGB_L.1 | k.A. | Im Rahmen der 1. Beteiligungsstufe haben wir als lokaler Fahrgastbeirat der Stadt Lampertheim Ihnen unsere Vorstellungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes am 09. Juni 2019 übergeben. Wir begrüßen, dass sich einige unserer Forderungen auch im Entwurf zur 2. Beteiligungsstufe bzw. dem Anhörungsverfahren wiederfinden. Besonders hervorgehoben sei hier die geplante Buslinie von Lampertheim nach Heppenheim, die im vordringlichen Bedarf und damit kurzfristig umgesetzt werden soll. Diese Verbindung wird stark nachgefragt und ist nicht zuletzt zur Anbindung an die Kreisstadt und an das Kreiskrankenhaus dringend notwendig. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Stadt Lampertheim | AE_FGB_L.2 | k.A. | Es freut uns ebenso, dass die Buslinie von Lampertheim zum Knotenpunkt Mannheim-Sandhofen ebenfalls in den Entwurf des Nahverkehrsplanes aufgenommen wurde, wengleich sie sich im „weiteren Bedarf“ befindet, denn sie könnte insbesondere Pendler*innen dienlich sein, wenn die Zugverbindung mal wieder ausfällt oder sich stark verspätet. | AS/VS | Im ursprünglichen Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A) waren zwei neue Verbindungen zwischen Lampertheim und Mannheim-Sandhofen geplant: M_R.3.a (Priorität „Mittelfristiger Bedarf“) und M_R.3.b (Priorität „Weiterer Bedarf“). Nach erneuter Prüfung ergab sich, dass eine zeitgleiche Umsetzung der Maßnahmen M_R.3.a und M_R.3.b sinnvoll ist. Die Prioritätsstufen dieser beiden Maßnahmen werden daher auf „Mittelfristiger Bedarf“ vereinheitlicht. Für die Entscheidung über die Umsetzung dessen sind die finanziellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Realisierung und der Umsetzungsstand der übrigen höher priorisierten Maßnahmen des Nahverkehrsplans maßgeblich. | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Stadt Lampertheim | AE_FGB_L.3 | k.A. | Weiterhin begrüßenswert für unsere Kommune sehen wir die geplante Ruftaxi-Verbindung von Hüttenfeld nach Lorsch, die eine Lücke des ÖPNV-Netzes zum Vorteil der Bürger*innen schließt und sicherlich eine Verbesserung für Hüttenfelder*innen darstellt. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Fahrgastbeirat Stadt Lampertheim | AE_FGB_L.4 | k.A. | Ein Thema, das uns als Fahrgastbeirat der Stadt Lampertheim stark beschäftigt, ist die Barrierefreiheit. Wie auch im Entwurf des Nahverkehrsplans zu lesen, spielt der öffentliche Personennahverkehr eine wichtige Rolle zur Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen am öffentlichen Leben. Um diesen auch für diese Zielgruppe voll zugänglich zu machen, ist sowohl der barrierefreie Ausbau aller Haltestellen als auch der Fahrzeuge unbedingt notwendig. Wir freuen uns, dass dies im derzeitigen Entwurf auch Beachtung findet, jedoch würden wir uns wünschen, dass verbindliche technische Anforderungen der Busse zur Barrierefreiheit in den Entwurf aufgenommen werden können. | AS/VS | Im Kapitel 3.2.5 werden die Fahrzeugstandards beschrieben, die auf allen ÖPNV-Angeboten im Kreis Bergstraße anzuwenden sind. Diese beinhalten auch Anforderungen an eine möglichst barrierefreie Gestaltung der Fahrzeuge. | KoV | Kap. 3.2.5 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|---------|------------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | FREIE WÄHLER Fraktionsgemeinschaft im Kreistag Bergstraße | AE_FW.1 | k.A. | Die von den Kommunen des Kreises Bergstraße zum Entwurf des NVP abgegebenen Stellungnahmen und Vorschläge unterstützen wir ausdrücklich. Niemand weiß so gut wie die Betroffenen Vorort, ob die geplanten Maßnahmen ausreichend sind bzw. wo nachjustiert werden muss. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | FREIE WÄHLER Fraktionsgemeinschaft im Kreistag Bergstraße | AE_FW.2 | Kap. 1.2, Kap. 1.3 | In Kapitel 1.2 ist das Vorgehen und in Kapitel 1.3 sind die Rechtsgrundlagen erläutert. Uns scheint es dringend erforderlich, dass an dieser Stelle deutlich an die Verantwortung der Hessischen Landesregierung appelliert und eine größere finanzielle Beteiligung des Landes am dringend erforderlichen Ausbau des ÖPNV eingefordert wird. Wer es ernst meint mit Nachhaltigkeit und Klimaschutz, und für beide Zukunftsthemen Ziele formuliert, der kommt an einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV nicht vorbei. Bei der erforderlichen Verbesserung des ÖPNV darf die finanzielle Ausstattung der jeweiligen Kommune jedoch keine Rolle spielen. Ein gut ausgebauter ÖPNV darf nicht von den Einnahmen von Gewerbe- und Einkommenssteuer abhängig sein. Auch bei dieser wichtigen Frage der Grundversorgung, und als solche sehen die Freien Wähler einen zukunftsfähigen, gut ausgebauten ÖPNV, steht die Landesregierung in der Verantwortungskette ganz vorne. | H | Kenntnisnahme | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | FREIE WÄHLER Fraktionsgemeinschaft im Kreistag Bergstraße | AE_FW.3 | Kap. 1.4.1 | Zur Bilanzierung bzw. zu den Hinweisen zur Maßnahmenumsetzung (Kapitel 1.4.1) würden wir uns wünschen, dass insbesondere auf die nicht umgesetzten Maßnahmen näher eingegangen wird und die Hinderungsgründe einer Umsetzung betrachtet werden. Falls vormalig formulierte Ziele und Maßnahmen bei der Fortschreibung keine Berücksichtigung finden, sollte das nachvollziehbar erläutert werden. | H | Die im Nahverkehrsplan 2014–2018 formulierten Ziele wurden zu einem großen Teil erfüllt oder teilweise übererfüllt (vgl. Tabelle 1, Lfd. Nr. 6 und 16). Einige noch nicht bzw. nicht vollständig umgesetzte Maßnahmen wurden in das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans 2020–2024 aufgenommen und konkretisiert (z.B. Umsetzung Barrierefreiheit und erweiterte Mobilität), andere verworfen, da eine Umsetzung aus heutiger Sicht nicht sinnvoll bzw. erforderlich erscheint (vgl. Tabelle 1, Lfd.Nr. 2c, 2d und 9) 9). | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | FREIE WÄHLER Fraktionsgemeinschaft im Kreistag Bergstraße | AE_FW.4 | Kap. 3.4 | Bei der Potentialanalyse (Kapitel 3.4) sehen wir Optimierungsbedarf. Einerseits entwickeln sich Potentiale oftmals erst nach Schaffung eines Angebotes. Außerdem besteht unserer Ansicht nach ein Schwachpunkt bei der Frage, ob jede besiedelte Fläche mit dem ÖPNV erreicht werden kann? Hier muss auch der Faktor Zeit berücksichtigt werden. Dauert eine Fahrt zu lange, dann ist diese Verbindung unattraktiv und wird nicht benutzt. Obwohl eine Fläche mit dem ÖPNV erreicht werden kann. | H | Die Planung des ÖPNV bewegt sich stets in einem Spannungsfeld zwischen maximaler Erschließung und minimaler Reisezeit. Hinzu kommt, dass nicht jede besiedelte Fläche mit dem vorhandenen ÖPNV erreicht werden kann (z.B. aufgrund von Befahrbarkeit der Straßen und/oder Fahrplanzwängen). Diese Aspekte wurden im Rahmen der Potenzialanalyse und Maßnahmenkonzeption abgewogen und berücksichtigt (vgl. z.B. Anhang 4.A, Maßnahmen M.6.a, | KoV | Kap. 3.2.5 |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | FREIE WÄHLER Fraktionsgemeinschaft im Kreistag Bergstraße | AE_FW.5 | Kap. 3.2.7. Kap. 4.2.4 | Die Feststellungen zum barrierefreien Kreis Bergstraße (Kapitel 3.2.7 und 4.2.4) sind unserer Meinung nach zu unbestimmt und werden einem zukunftsorientierten Nachverkehrsplan nicht gerecht. | B | Aus der Eingabe wird nicht deutlich an welcher Stelle Konkretisierungsbedarf gewünscht wird. Im Kapitel 3.2.7. werden detaillierte Haltestellenstandards formuliert. Im Kapitel 4.2.4. wird der barrierefreie Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs behandelt. Im Kapitel 4.4. wird sehr detailliert das Konzept zur Umsetzung eines vollständig barrierefreien straßengebundenen ÖPNV im Kreis Bergstraße haltestellen- und verbindungs-scharf beschrieben sowie mit Umsetzungsfristen und – im Falle einer nicht machbaren Umsetzung – mit Begründungen versehen. Wir verweisen hier auch auf den Leitfaden „Barrierefreie Bushaltestellen: Empfehlung für Aus- und Umbau im VRN“ der VRN GmbH sowie auf die Fahrzeugstandards im Kapitel 3.2.5.. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------------------------------|--|-----------|-------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.1 | k.A. | In den letzten Jahren und den ganzen früheren Nahverkehrsplänen ist es sehr deutlich geworden, wir brauchen im Kreis Bergstraße ein Mobilitäts- / Verkehrs- Manager, in beziehungsweise Management und eine eigene Nahverkehrs- / Verkehrsgesellschaft um ein zufrieden stellendes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu erreichen und sicher zu stellen. Diese Verkehrsgesellschaft sollte dann auch Eisenbahninfrastrukturunternehmer sein. Eins ist auch in diesem Nahverkehrsplan deutlich geworden, man muß sich schon entscheiden ob man lieber einen Integralen Taktfahrplan für den ganzen Kreis! mit Taktknoten „Kreis Bergstraße im Halb StundenTakt“ im Rahmen eines Deutschlands Taktes haben will oder aber dann ganz konsistent im ganzen Kreis ein Rufbussystem statt den jetzigen Buslinien einführen will. Beide Systeme haben Ihre Vorteile und Nachteile allein, aber zusammen ergeben sich viele Reibungsverluste bei der Wirtschaftlichkeit. | H | Der Kreis Bergstraße arbeitet vertrauensvoll und erfolgreich mit dem VRN als SPNV- Aufgabenträgerorganisation und lokale Nahverkehrsgesellschaft zusammen. Es wird keine Notwendigkeit gesehen, eine eigene lokale Nahverkehrsgesellschaft zu gründen. Beim VRN ist eine Stelle für das Mobilitätsmanagement im Kreis Bergstraße angesiedelt. Zusammen mit dem übrigen Personal des VRN und in enger Abstimmung mit dem Kreis wird kontinuierlich daran gearbeitet, das ÖPNV- und SPNV- Angebot in der gesamten Region unter Berücksichtigung der lokalen Bedürfnisse stetig weiterzuentwickeln. Eine Änderung dieser Zusammenarbeit ist nicht vorgesehen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.2 | k.A. | Ein Nahverkehrsplan sollte ein Teil eines ganzen Verkehrsentwicklungsplan eines Kreises sein. Der die Halte- Stellen / Punkte planung so wie die Planungen von Ruftaxis / Bus, Stadtbussen und Taktknoten / Kreuzungspunkte / Busbahnhöfe mit berücksichtigt. Auch das Nahverkehrangebot über die Landkreis- beziehungsweise Landesgrenzen müsste dringend überarbeitet und verbessert werden. | H | Der lokale Nahverkehrsplan umfasst auf Basis des HÖPNVG alle Belange des ÖPNV in Zuständigkeit des Kreises Bergstraße sowie aller ergänzender Mobilitätsangebote. Auf Landkreisgrenzenüberschreitende Verkehre wird in diesem NVP detailliert eingegangen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.3 | k.A. | Genauso überarbeitet gehören auch die ganzen Tarifwaben im ganzen Landkreis. Die Anschlüsse und Verknüpfungspunkte auf die Andere Verkehre sind auch mehr zu berücksichtigen. Des wegen muß auch der Schienenpersonennahverkehr sowie die S-Bahn, Stadtbahn, Regiotram und Straßenbahn -Ausbau und Vernetzung / Verknüpfung in einem Nahverkehrsplan mit rein. Von Reaktivierungen und Neubau von Schienenverbindungen (zum Beispiel Weinheim - Viernheim Güterbahn und weiter...). Von diesem ganzen ist im Entwurf nicht viel zulesen. Ein Nahverkehrsplan sollte nicht nur die Regionalbus (planung) fortschreibung sein. | T | Die Tarifstruktur des VRN hat sich in der Vergangenheit bewährt, incl. des digitalen Luftlinientarifs (VRN-eTarif). Dennoch werden dort, wo Handlungsbedarf besteht, eventuelle Anpassungen geprüft. Im vorliegenden Nahverkehrsplan sind zahlreiche Aussagen und Prüfaufträge zum SPNV enthalten. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.4 | Anhang 4.A, M.2.a | Mit einer besseren ÖPNV Anbindung wachsen auch die Stadtteile Darsberg und Grein, die in gegensatz zur Kernstadt Neckarsteinach noch eventuell in zukunfft mehr Entwicklungsmöglichkeiten haben. Die Anbindung von Grein und Darsberg sollte nicht nur von der Neckarsteinacher Seite, sondern auch von der Schönauer Seite (wegen den Ärzten und des Einzelhandels) angeschlossen werden. Zum Beispiel mit einer Ringbuslinie Neckarsteinach - Darsberg - Grein - Schönau - Neckarsteinach und / oder einer Buslinie Heidelberg - Eiterbach über Darsberg und Grein. Hier bei sollte Schönau in die Neckarsteinacher Verbund Tarif Wabe 126 rein. Bei der Sperrung der Ortsdurchfahrt von Schönau c.k. 1989 / 90 fuhr die Buslinie 735 ohne Halt durch Darsberg und Grein. Mehrere Zusätzliche Bushaltestellen wären auf diesen Abschnitt gut, zum Beispiel in Neckarsteinach, Hirschhomer Straße und Darsberger Straße in Darsberg, Ortseingang und Lärchenweg / Friedhof in Grein, Kreuzschlag in Schönau, Glashütte / Geisengrund und Darsberger Weg. | AS/VS | Für eine Buslinie Neckarsteinach - Darsberg - Grein - Schönau wurde kein ausreichendes Fahrgastpotential ermittelt. Hier wäre die Einrichtung eines Ruftaxis bzw. die Verlängerung der bestehenden Ruftaxilinie 8917 denkbar und wurde in Anhang 4.A, Maßnahme M.2.a aufgenommen. Eine Veränderung der Ruftaxilinie 8917 liegt jedoch in Zuständigkeit der beiden Kommunen Neckarsteinach und Schönau (Rhein-Neckar-Kreis). Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Neckarsteinach ist geprüft worden und wird in der Maßnahmenliste vorgeschlagen (vgl. M.6.r). | BM | Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.5 | Anhang 4.A,M.2.b | Die Anbindung von Gardern sollte lieber von einer Buslinie Schriesheim – Gardern über Altenbach – Heiligkreuzsteinach – Heddesbach – Unter / Ober –Schönmatte – Waldmichelbach ZOB und einer Buslinie Gadern – Hetzbach über Beerfelden – Rothenberg – Raubach – Ober Schönmatte – Waldmichelbach ZOB die beide Buslinien sollten im Stundentakt und Halbstündlich versetzt bis Gardern fahren und mit Bushaltestellen an der Rudi Wünzer Halle und an der Drachen Schule in Waldmichelbach und mehrere in Gardern erfolgen. Die Buslinie nach Schriesheim sollte zwischen Heddesbach Nord / Sägewerk und Waldmichelbach ZOB Halbstündlich versetzt zur Buslinie 685 fährt und in Heddesbach Anschluss an den Ringbus Hirschhorn (Hirschhorn – Langenthal – Heddesbach – Brombach – Hirschhorn) in beiden Richtungen haben. | AS/VS | Für Gadern (471 Einwohner) besteht kein Potential für derartige Busverbindungen. Gadern erhält eine ÖPNV-Verbindung nach Standard der Daseinsvorsorge. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.6 | Anhang 4.A, M.2.c | Die Anbindung von Hartenrod sollte lieber von zwei Buslinien von Heppenheim – Hatenrod über Kirschhausen – Rimbach – Zosenbach Waldmichelbach ZOB und einer Buslinie Heppenheim – Hatenrod über Erbach – Juhöhe – Bonselweier – Mörlenbach – Zosenbach – Waldmichelbach ZOB die beide im Stundentakt und Halbstündlich versetzt nach Hatenrod fahren und mit Bushaltestelle Am Hohenstein erfolgen. Die Verlängerung der Buslinien nach Kocherbach und weiter nach Affolderbach oder Tromm wäre sinnvoll, bräuchte man breitere Straßen. | AS/VS | Für Hartenrod (232 Einwohner) besteht kein Potential für derartige Busverbindungen. Hartenrod erhält eine ÖPNV- Verbindung nach Standard der Daseinsvorsorge. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.7 | Anhang 4.A, M.2.d | Eine Anbindung von Mackenheim sollte nicht nur von Ober Abtsteinach aus erfolgen, sondern auch vom Mörlenbachtal (Buslinie 683) Weiher / Kreidach her. Auch ein Haltepunkt Mackenheim mit Fahrstuhl zwischen Viadukt und Tunnel auf der Überwaldbahn mit Busanschluss wäre hier Überlegenswert. Hier bei wären Busanbindungen Neckargemünd – Waldmichelbach über Ober Abtsteinach – Mackenheim – Kreidach oder eine Ringbus Siedelsbrunn – Kreidach – Mackenheim – Ober Abtsteinach – Siedelsbrunn beides in beiden Richtungen hier denkbar. | AS/VS | Für Mackenheim (154 Einwohner) besteht kein Potential für derartige Busverbindungen. Mackenheim erhält eine ÖPNV- Verbindung nach Standard der Daseinsvorsorge. Alle Maßnahmen in Zusammenhang mit der Überwaldbahn werden im Rahmen eines eigenständigen Verfahrens betrachtet. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.8 | Anhang 4.A, M.2.e | Hier sollte man die Buslinie 688 von Mörlenbach Bahnhof über Ober- und Nieder Liebersbach nach Birkenau im 30 Minutentakt oder Stündlich nach Weinheim über Buchklingen durch fahren lassen, immer mit Bahnanschluss in Birkenau und Mörlenbach. Das wäre für ein Busumlauf gut. In Birkenau in der Straße Am Schloßpark fehlen 1 zusetzliche Bushaltestellen Mühlacker. Die jetzige Linienführung innerhalb von Birkenau von der Buslinie 688 sollte man noch mal Überarbeiten und Überdenken. Hier bei wäre auch eine Anbindung über das Gewerbegebiet Aue und Reisen nach Nieder Liebersbach (Ringbus in beiden Richtungen) denkbar. Eine Busverbindung Reisen – Nieder Liebersbach – Hemsbach – Hüttenfeld wäre hier bei auch zu überlegen, die eine Bushaltestelle auf der Brücke am S – Bahnhof Hemsbach hat. Ein zusetzlicher Bahnhofhaltepunkt Tuchbleiche / Am Wachenberg in Birkenau wäre hierbei auch gut. | AS/VS | Die Buslinie 688 fährt seit Dezember 2019 nach einem neuen Betriebskonzept. Dieses wird zu gegebenem Zeitpunkt bewertet. Für eine Buslinie auf der Relation Reisen – Nieder-Liebersbach – Hemsbach – Hüttenfeld besteht kein Potential. Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Birkenau ist geprüft und kein zusätzlicher Bedarf festgestellt worden. Für eine Buslinie auf der Relation Reisen – Nieder-Liebersbach – Hemsbach – Hüttenfeld besteht kein Potential. Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Birkenau ist geprüft und kein zusätzlicher Bedarf festgestellt worden. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|---|-----------------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.9 | Anhang 4.A, M.2.f | Hier sollte man über eine Buslinie Fürth - Lindenfels - Neunkirchen - Brandau - Beedenkirchen - Staffel - Hochstädten - Bensheim im Stundentakt nachgedacht werden. | AS/VS | Für eine Buslinie Fürth - Lindenfels - Neunkirchen - Brandau - Beedenkirchen - Staffel - Hochstädten - Bensheim im Stundentakt besteht kein Potential. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.10 | Anhang 4.A, M.3.a | Sinnvoll, sollte Abgeklärt werden ob die Buslinie zwischen Brandau und Beedenkirchen direkt oder über Hoxhohl fahren soll? Eine Verlängerung der Buslinie von Reichenbach nach Bensheim als Schnellbuslinie oder über Gronau wäre Überlegenswert. Diese Buslinie sollte die ganze, gleiche Strecke und den ganzen Tag im Stundentakt fahren. | AS/VS | Die Verlängerung der Linie MO2 von Brandau über Beedenkirchen nach Reichenbach wird durch die DADINA geprüft. Eine Verlängerung nach Bensheim ist nicht vorgesehen, da auf diesem Abschnitt bereits die Linie 665 im 30'-Takt verkehrt. Gronau ist bereits durch die Linie 675 ausreichend erschlossen. Zwischen dem Lautertal und Gronau gibt es keine klassifizierte Verkehrsinfrastruktur. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.11 | Anhang 4.A, M.3.b | Wir bräuchten hier den S - Bahn Haltepunkt Ersheim / Altstadt und eine Stadtbushlinie die von Heddesbach / Brombach kommt und über die Hauptstraße (Fußgängerzone) nach Ersheim fährt und Buslinien die von Hirschhorn über Schönbrunn nach Aglasterhausen und Neckargemünd (SRH) zur S - Bahn fahren. Die Bushaltestellen Rathaus sollten (wegen dem Hochwasser) Beide in der Neckarsteinacher Straße sein. Die Bushaltestelle Rathaus in der Grabengasse hat sich wegen dem Hochwasser nicht bewert. Zusätzlich sollte man wegen dem EDKA Markt die frühere Bushaltestelle Kreuz (Langenthaler Straße) wieder Bedienen und Einrichten. Die Einbahnstraßen regelung am Bahnhof Hirschhorn hat sich nicht bewert, hier bräuchte man eine Ampelregelung und einen Zentralen Busbahnhof mit Unterführung zu den Bahnsteigen und ein drittes Gleis zum ausweichen. | SPNV, ES, AS/VS | Ein zusätzlicher S-Bahn-Haltepunkt in Hirschhorn ist nicht vorgesehen. Für eine zusätzliche Buslinie auf der Relation Heddesbach - Hirschhorn - Ersheim/Schönbrunn nach Aglasterhausen und Neckargemünd konnte kein ausreichendes Fahrgastpotenzial ermittelt werden (vgl. Anhang 3.B, QB_NO.66). Eine Kooperation mit dem Aufgabenträger Rhein-Neckar- Kreis wäre hierfür erforderlich. Zudem ist die Fußgängerzone in der Hirschhorner Altstadt für einen Busverkehr nicht geeignet. Über den genauen Standort der neuen Haltestelle Hirschhorn Rathaus/Hauptstraße wird mit der Stadt verhandelt. Eine Wiederaufnahme der derzeit nicht bedienten Haltestelle Hirschhorn Kreuz wird geprüft. Seitens der Gemeinde wird an der Einbahnstraßenregelung am Bahnhof festgehalten, da diese sich bewährt hat. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.12 | Anhang 4.A, M.3.c | Eine zusetzliche Buslinie von Bensheim nach Jugenheim (zur Straßenbahn) über Hochstädten und Balkhausen im Stundentakt wäre hier überlegenswert. Eventuell Halbstündlich versetzt zu der anderen Buslinie (M.2.f.). | AS/VS | Für eine Buslinie Bensheim - Hochstädten - Balkhausen - Jugenheim im Stundentakt besteht kein Potential. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.13 | Anhang 4.A, M.3.d | Wir bräuchten hier den Bahnhaltelpunkt Hornbach Herrenwiese auf der Weschnitztalbahn. Überlegenswert wäre auch eine Stadtbushlinie über den Berg von Hornbach über Waldfriedhof und Langenbergschule nach Birkenau. Zu Prüfen wäre auch eine (Verlängerung der) Buslinie von Hornbach über über den Berg nach Mumbach / Geisebach. Ein Stadtverkehr in Birkenau sollt auch den Dorfkern und Aldi und EDKA Anfahren. | SPNV, AS/VS | Ein möglicher zusätzlicher SPNV-Haltepunkt Birkenau-Hornbach soll geprüft werden (vgl. M_NO.28). Hornbach wird nach dem Standard des Grundnetzes Region bedient werden, der Linienverlauf wird sich an der heutigen Linie 692 orientieren. Ein endgültiger Linienverlauf steht noch nicht fest. | KoV | - |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.14 | Anhang 4.A, M.3.e | Die Buslinie 698 nach Sonderbach sollte statt wie bis her im Busbündel Odenwald Mitte in einem neuen Busbündel Stadtbus Heppenheim zukünftig ausgeschrieben werden und in das Heppenheimer Stadtbusnetz integriert werden. Wegen der Verknüpfung der Buslinien und des Umsteigens wäre es gut, wenn die Sonderbacher Linie bis zur Juhöhe verlängert würde. Diese Stadtbuslinie sollte im Halbstundentakt fahren. In diesem Zusammenhang sollte man auch eine Linie von Scheuerberg über Mittershausen – Kirschhausen – Eichendorff Schule – Sonderbach – Erbach – Heppenheim als Stadtbuslinie im HalbstundenTakt mit auf genommen werden. | AS/VS | Derzeit wird unsererseits keine Notwendigkeit gesehen, die Buslinie 698 in ein anderes Linienbündel zu überführen. Eine Busverbindung zwischen Sonderbach und Juhöhe ist aufgrund fehlender klassifizierter Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. Für eine derartige Busverbindung Scheuerberg – Mittershausen – Kirschhausen – Sonderbach – Erbach – Heppenheim besteht kein Potential. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.15 | Anhang 4.A, M.3.f | Die Buslinie 687 nach Ober Laudenbach sollte statt wie bis her im Busbündel Odenwald Süd in einem neuen Busbündel Stadtbus Heppenheim zukünftig ausgeschrieben werden und in das Heppenheimer Stadtbusnetz integriert werden. wegen der Verknüpfung der Buslinien und des Umsteigens wäre es gut, wenn die Ober Laudenbacher Linie bis zur Juhöhe verlängert würde. Diese Stadtbuslinie sollte im Halbstundentakt fahren. | AS/VS | Derzeit wird unsererseits keine Notwendigkeit gesehen, die Buslinie 687 in ein anderes Linienbündel zu überführen. Eine Busverbindung zwischen Ober-Laudenbach und Juhöhe ist aufgrund fehlender klassifizierter Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.16 | Anhang 4.A, M.3.g | Bei der Anbindung von Mumbach wird über Reisen angesprochen, über die Anbindung über Mörlenbach Panoramastraße und über den Ringschuss über Geisenbach – Vöckelsbach – Weiher nicht. Dies sollte man aber tun, um eine gute Busanbindung zu planen und zurealisieren. Von einem Stündlichen Grund – Takt und Taktfahrplan mit Taktknoten redet keiner! im Nahverkehrsplan. Hier wären auch ein Bahnhofpunkte Vöckelsbach mit Fahrstuhl beim Vöckelsbacher Viadukt auf der Überwaldbahn mit Busanschluss zu erwähnen. Eine Busverbindung Mumbach – Weiher über Hirtengraben / Bahnhofstraße zum Bahnhofpunkt Weiher wäre auch möglich. | AS/VS | Aussagen zu einem Integralen Taktfahrplan und Taktknoten werden im Nahverkehrsplan an zahlreichen Stellen getroffen (vgl. Kap. 4.3.1.). Alle Maßnahmen in Zusammenhang mit der Überwaldbahn werden in einem gesonderten Verfahren betrachtet. Eine Busverbindung Mumbach – Weiher ist aufgrund fehlender klassifizierter Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.17 | Anhang 4.A, M.3.h | Die Buslinie 691 Ober Hambach sollte statt wie bis her im Busbündel Odenwald Süd in einem neuen Busbündel Stadtbus Heppenheim zukünftig ausgeschrieben werden und in das Heppenheimer Stadtbusnetz integriert. Man sollte immer die Buslinie bis Ober Hambach planen auch wenn in Unter mehr Leute wohnen! Diese Stadtbuslinie sollte im Halbstundentakt fahren. | AS/VS | Derzeit wird unsererseits keine Notwendigkeit gesehen, die Buslinie 691 in ein anderes Linienbündel zu überführen. Für eine Buslinie im 30'-Takt auf dieser Relation besteht kein Potential. Aufgrund fehlender Wendemöglichkeit in Unter- Hambach ist eine Weiterführung der Linie bis Ober-Hambach denkbar. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.18 | Anhang 4.A, M.3.i | Die Anbindung von Zozenbach sollte mit zwei Buslinien erfolgen: Einmal Hartenrod – Waldmichelbach ZOB – Mengelbach – Zotzenbach – Rimbach – Kirschhausen – Heppenheim (der ab Kirschhausen Kirchstraße als Schnellbus nach Heppenheim fährt) und Hartenrod – Waldmichelbach ZOB – Mengelbach – Zozenbach – Mörlenbach – Juhöhe – Erbach – Heppenheim beide Buslinien sollten im Stunden Takt und Takt versetzt zu den anderen Buslinien fahren. Man sollte Zozenbach auch von Mörlenbach und Waldmichelbach her und nicht nur von Rimbach aus mit Buslinien anschließen. | AS/VS | Für zwei derartige Buslinien jeweils im 60'-Takt auf diesen Relationen besteht kein Potential. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|--|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.19 | Anhang 4.A, M.4 | Ist o.k. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.20 | Anhang 4.A, M.5.a | Man sollte auch Nachtfahrten auch von Viernheim / Weinheim aus anbieten und nicht nur von Worms her. Das sollte für alle Nachtverkehre gelten: Das alle Buslinien auch unter der Woche bis 24 Uhr und ab 4 Uhr morgens im Stundentakt fahren. Es wäre gut, wenn beim Busfahrer auch der Taxiruf abens / Nachts eingeführt würde. | AS/VS | Die Strecke Viernheim – Lampertheim ist Bestandteil des Grundnetzes 2. Ordnung. Zusätzliche Nachtfahrten sollen zunächst auf den Linien im Grundnetz 1. Ordnung eingeführt werden. Bereits heute besteht auf der Linie 644 an Samstagen eine Ankunfts- und Abfahrtsmöglichkeit in/aus Viernheim nach Mitternacht. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.21 | Anhang 4.A, M.5.b | Man sollte auch über einen Spät und Nachtverkehr der Nibelungenbahn nachdenken! Dass der wieder eingeführt wird. | AS/VS | Mit der Linie 646 steht ein entsprechendes Schienenergänzungsangebot – auch im Spätverkehr – zur Verfügung. Spätverkehr – zur Verfügung. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.22 | Anhang 4.A, M.5.c | Es wäre Überlegenswert die Nachtfahrten nach Lindenfels nach Fürth zu verlängern. | AS/VS | Die Strecke Lindenfels – Fürth ist Bestandteil des Grundnetzes 2. Ordnung. Zusätzliche Nachtfahrten sollen zunächst auf den Linien im Grundnetz 1. Ordnung eingeführt werden. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.23 | Anhang 4.A, M.5.d | Man sollte alle Nachtfahrten bis Grasellenbach machen und nicht nur bis Fürth. | AS/VS | Die Strecke Fürth – Grasellenbach ist Bestandteil des Grundnetzes 2. Ordnung. Zusätzliche Nachtfahrten sollen zunächst auf den Linien im Grundnetz 1. Ordnung eingeführt werden. Aus betrieblichen Gründen ist einer Verlängerung der Linie 667 nach Grasellenbach nicht möglich. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.24 | Anhang 4.A, M.5.e | Es wäre gut, wenn wir einen Nachtbus von Weinheim nach Alsbach hätten. | AS/VS | Auf der Relation Weinheim – Alsbach besteht ein Nachtangebot auf der Bahnlinie RB67/68. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|-------------------------------------|--|------------|-------------------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.25 | Anhang 4.A, M.5.f | Man sollte alle Nachtfahrten bis Grasellenbach machen und nicht nur bis Waldmichelbach. | AS/VS | Die Strecke Wald-Michelbach – Grasellenbach ist Bestandteil des Grundnetzes 2. Ordnung. Ungeachtet dessen sollen aus betrieblichen Gründen die zusätzlichen Nachtfahrten auf der Linie 681 bis Grasellenbach durchgebunden werden. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.26 | Anhang 4.A, M.5.g | Man sollte auch über einen Spät und Nachtverkehr der Weschnitztalbahn nachdenken! Dass der wieder eingeführt wird. | AS/VS | Mit der Linie 684 steht ein entsprechendes Schienenergänzungsangebot – auch im Spätverkehr – zur Verfügung. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.27 | Anhang 4.A, M.6.a | Die Stadtverkehre gehören auch im Kreis Nahverkehrsplan mit auf geführt. Der Haltestellen abstand für den Stadtbus ist 250 m und für den Regionalbus 300 m. Es ist eine Frechheit, dass die Busunternehmer für jede Haltestelle die sie anfahren zusätzlich Geld verlangen und die Länder und der Bund keine Gelder den Kommunen dafür zuverfügung stellen oder das unterbinden. Damit gehören auch zusätzliche und neue Haltestellen / punkte im Kreis Nahverkehrsplan mit auf geführt. Hier bei sollte man auch an eine Buslinie Bensheim – Einhausen – Lorsch – Hüttenfeld – Viernheim – Heddesheim – Ladenburg erinnern die sinnvoll ist. Der Bahnhof Lorsch sollte hierbei als Taktknoten ausgebaut werden und als Mittelpunkt der Regionalbuslinien und eines Sternförmigen Stadtbusnetz dienen. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen werden im Anhang 4.A, Maßnahmen M.6.a bis M.6.z vorgeschlagen. Auf dem Abschnitt Lorsch – Hüttenfeld konnten keine ausreichenden Potenziale für eine fest bediente Buslinie ermittelt werden. Auf dem Abschnitt Hüttenfeld – Viernheim würde ein schädlicher Parallelverkehr zur vorhandenen Buslinie 644 entstehen. Unter diesen Umständen erscheint eine sinnvolle konzeptionelle Integration einer durchgebundenen Buslinie nicht sinnvoll. Stattdessen sind mehrere besser geeignete Einzelmaßnahmen auf diesem Korridor in der Zielkonzeption berücksichtigt (vgl. u.a. M.B.5 und M.R.5). Lorsch eignet sich aufgrund der Nähe zu den Taktknoten Heppenheim und Bensheim nicht als Taktknoten eines sternförmigen Busnetzes. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.28 | Anhang 4.A, M.6.b | An Haltestellen sollten schon der Verknüpfungswegen / Umsteigens alle Buslinien anfahren. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.29 | Anhang 4.A, M.6.c | Die Stadt Heppenheim bräuchte doppelt soviel Bushaltestellen als heute auf beiden Seiten der Straße (Fahrtrichtung des Buses) wenn man in bebauten Stadtgebiet jede 250 m eine Bushaltestelle hätte, was auch sinnvoll wäre. Als Innere Verknüpfungshaltestellen sollte man die Haltestellen am Bahnhof und Graben und als Äußere Verknüpfungshaltestellen Krankenhaus, Juhöhe, Kirchstraße und an der Kreuzung Lorsch Straße / Tiergartenstraße / Bürgermeister Kunz Straße in Heppenheim ausbauen. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Heppenheim werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.c vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|---------------------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.30 | Anhang 4.A, M.6.d | Ruftaxis gehören genauso wie der Stadtverkehr wegen der Verknüpfung und Anschlüsse mit anderen Linien in den Kreis Nahverkehrsplan aufgenommen! Für den Bereich Weiherhausstadion sollte man eine Stadtbuslinie prüfen. | AS/VS | Die Ausgestaltung des Stadtverkehrs obliegt der Kommune in Eigenregie. Empfehlungen zum Bedienungsstandard befinden sich in Kap 3.2.2 zum Bedienungsstandard befinden sich in Kap 3.2.2. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.31 | Anhang 4.A, M.6.e, M.6.f, M.6.g | Im ganzen Stadtgebiet von Bensheim gehören alle Bushaltestellen überprüft auf Abstände, Beiseitigkeit (der Straße) und Verknüpfung! Der Kreis sollte statt sich rauszureden, lieber mit den Kommunen ein Haltestellenkonzept für den ganzen Kreis erarbeiten! | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Bensheim werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.e, M.6.f und M.6.g vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.32 | Anhang 4.A, M.6.f | Bushaltestellen sollten immer in beiden Fahrtrichtungen angelegt werden! Die Bushaltestelle Platanenallee sollte in beiden Richtungen zwischen den Einmündungen von Obergasse und Kapuzinergasse eingerichtet werden. Das dar auch noch Busse die von der Platanenallee kommen auch noch Halten Können. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Bensheim werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.f vorgeschlagen. Eine Haltestelle Platanenallee am gewünschten Standort nahe der Obergasse ist aufgrund der Bebauung nicht realisierbar. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.33 | Anhang 4.A, M.6.g | In der Heidelberger Straße in Bensheim gehören die Bushaltestellenabstände so wie so neu überarbeitet. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Bensheim werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.g vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.34 | Anhang 4.A, M.6.h | In Einhausen wird nicht nur an der Robert Bosch Straße eine zusetzliche Bushaltestelle gebraucht! Es kommt auch auf die Buslinienführung in Einhausen dann an. Eine zentrale Bushaltestelle in der Ludwigstraße wo alle Buslinie dann drüberfahren wäre hier bei sehr gut. Bei der jezigen Buslinienführung in Einhausen gibt es auch noch weise Flecken. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Einhausen werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.h vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.35 | Anhang 4.A, M.6.i | Ist auf beiden Seiten der Straße zu Realisieren, eine Bushaltestellen überarbeitung auf der Buslinie 688 auf dem ganzen Linienweg wäre sehr gut. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Für zusätzliche Haltestellen in Birkenau wird demzufolge keine Notwendigkeit gesehen. | KoV | - |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|--|-----------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.36 | Anhang 4.A, M.6.j | Der zentrale Busbahnhof an der Straße am Bahndamm wird dringend in Waldmichelbach gebraucht. Hier ist auch eine Verknüpfung mit der Überwaldbahn möglich und der jetzige Busbahnhof am alten Amtsgericht ist zu klein geworden. Ein Taktfahrplan für die Buslinien im Kreis muß so wie so neu erarbeitet werden, wo so ein Sammelschuss in Waldmichelbach dann reinpasst. Hier bei wäre eine Stadtbuslinie in beiden Richtungen in Form einer Acht mit dem ZOB bei Aldi / EDKA im Mittelpunkt sinnvoll. Der Lozenweg in Oberschönmatenweg sowie die Sudetenstraße in Waldmichelbach könnte mit einer Klein Buslinie nach Hetzbach Bahnhof über Raubach – Rothenberg – Beerfelden angeschlossen werden. | ES, AS/VS | Eine Verlegung des ZOB in Wald-Michelbach ist derzeit nicht vorgesehen. Weitere Buslinien auf den genannten Relationen sind nicht vorgesehen, da kein Potential hierfür besteht. Die kleinräumige Erschließung Wald-Michelbachs soll mittels eines flexiblen und fahrplanlosen ÖPNV-Konzeptes im Rahmen eines Pilotprojektes sichergestellt werden. Eine ÖPNV-Verbindung auf der Relation Wald-Michelbach – Raubach – Beerfelden – Hetzbach wurde im Rahmen der Potenzialanalyse geprüft (vgl. Anhang 3.B, QB_NO.78). Im Ergebnis konnte kein ausreichendes Potenzial festgestellt werden. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.37 | Anhang 4.A, M.6.k | Eine Bushaltestelle in der Wünschmichelbacher Straße auf beiden Seiten der Straße wäre für die Buslinie 682 im Ortsausgangsbereich in Trösel gut. Eine zusätzliche Buslinie von Gornheimetal nach Heddesheim (RNV) über Oberflockenbach – Großsachsen die Takt versetzt zu Buslinie 682 fährt wäre gut. Das Gornheimer Tal sollte an den Stadtbus Weinheim mit angeschlossen werden, hier bei könnte man die Frohenklinger Straße und Am Wetzelsberg mit Anschließen. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Gornheimetal werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.k vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. Eine Buslinie Heddesheim-Gornheimetal ist nur mit Zustimmung des Rhein-Neckar Kreises möglich. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.38 | Anhang 4.A, M.6.l | In Absteinach werden nicht nur am Gewerbegebiet Steinböhl und Mackenheim zusätzliche Bushaltestellen gebraucht sondern auch am Rathaus und Waldkopfstraße statt Siedlung und Lindenstraße und Ringstraße statt Feuerwehr so wie in der Mackenheimer Straße / Brunnenstraße und in Unter Absteinach an der Schule und am Ortsausgang Richtung Heiligkreuzsteinach jeweils auf beiden Seiten der Straße. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Absteinach werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.l vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.39 | Anhang 4.A, M.6.m | Mörlenbach braucht einen Kreuzungs- und Flügelbahnhof mit Busbahnhof südlich vom Bahnhofsgebäude. Was dann der Mittelpunkt von einem sternförmigen Stadtbusnetz und Regionalbuslinien sein könnte. Mörlenbach braucht dringend zusätzliche Bahnhaltepunkte auf der Weschnitztalbahn und Überwaldbahn wie Bettenbach / Lessingstraße, Schmittgasse / Rathaus, Groß Breitenbach / Gewerbegebiet und Panoramastraße / Talweg. Die aufgeführten und noch mehr Bushaltestellen könnten dann in einem Stadtbus- oder Regionalbusnetz eingerichtet werden. | SPNV, ES | Im Zuge der Fortschreibung wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Mörlenbach werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.m vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. Die Prüfung zusätzlicher SPNV-Haltepunkte ist im Nahverkehrsplan enthalten (vgl. M_NO.28). | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.40 | Anhang 4.A, M.6.n | Auch Fürth breuchte einen Stadtbusinglinie in beiden Richtungen wo mit auch der Stadtteil Steinbach angeschlossen gehört. Die Bushaltestelle die dar aufgeführt werden sind nur ein Tropfen auf ein sehr heißen Stein. Bushaltestellen am Adam – Müller – Platz (Volksbank) und in Krumbach bei der Feuerwehr wären noch zu ergänzen. Es wird dringend eine Buslinie in der Kröckelbacher Straße nach Kröckelbach / Krumbach gebraucht um das Feriendorf an zu schließen. Eine Bushaltestelle Ellenbach Süd wäre auch gut. Eine Buslinienerweiterung von Seidenbach nach Seidenbuch wäre überlegenswert. Fürth braucht dringend einen größeren Busbahnhof und zweites Gleis mit Bahnsteig | AS/VS, ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Fürth werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.n vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. Für eine Stadtbuslinie in Fürth besteht kein Potential. Zwischen Seidenbach (Gemeinde Fürth) und Seidenbuch (Stadt Lindenfels) fehlt die klassifizierte Verkehrsinfrastruktur. Für eine Vergrößerung der Haltestelle Fürth, Bahnhof besteht keine Notwendigkeit. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.41 | Anhang 4.A, M.6.o | Es wird eine Stadtbushaltestelle von (Kreiswald) – Albersbach – Rimbach nach Lützel Rimbach gebraucht. Zozenbach sollte lieber an das über Regionalbusnetz angeschlossen werden. Im Gewerbegebiet Zozenbach fehlt eine Bushaltestelle auf beiden Seiten der Bahnhof Straße. | AS/VS | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Rimbach werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.o vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. Für eine Stadtbushaltestelle fehlen die notwendigen Potentiale. Die Anbindung von Albersbach erfolgt nach dem Standard der Daseinsvorsorge. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.42 | Anhang 4.A, M.6.p | Die Einrichtung von den Bushaltestellen Am Sägewerk, Wegscheide und der Umbau der jetzigen Bus (End) Haltestelle Im Erzfeld ist sehr wichtig wenn man die Buslinie 681 nach Reichelsheim und die Buslinie 667 nach Erbach / Michelstadt verlängert. Eine Bushaltestelle wie die Im Erzfeld sollte man auf beiden Seiten der Siegfried Straße anlegen. Eine Anbindung der Tromm über die Rimbacher Straße und Schardhof wäre zu überlegen um die Zeit auf wendige Stichfahrt (hin und zurück) auf der Trommstraße zu vermeiden und das Westliche Hammelbach an die Buslinien anzuschließen. Hier bei sollte die Buslinie 697 Fürth – Waldmichelbach über Hammelbach Wahlen als Buslinie im Stundentakt ausgebaut werden. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen in Grasellenbach werden im Anhang 4.A, Maßnahme M.6.o vorgeschlagen. Für eine darüber hinausreichende Erweiterung des Haltestellennetzes wird kein Handlungsbedarf gesehen. Eine direkte Busverbindung zwischen Tromm und Hammelbach ist aufgrund der fehlenden klassifizierten Verkehrsinfrastruktur nicht möglich. Für eine Busverbindung Fürth – Waldmichelbach im 60 Minuten Takt besteht kein Potential. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.43 | Anhang 4.A, M.6.q | Diese Bushaltestellen und noch mehr können im Rahmen der Einrichtung der Stadtbushaltestellen Ringlinie Ersheim – Hirschhorn – Brombach – Heddesbach – Langenthal – Hirschhorn – Ersheim in beiden Richtungen verwirklicht werden. Hier bei sollte die Bushaltestelle Brombach Wasser als Buslinienknoten zum Umsteigen ausgebaut werden und die Bushaltestelle in Unter Hainbrunn wieder eingerichtet werden. | AS/VS | Eine Verlängerung der bestehenden Buslinie 806 über Brombach hinaus nach Heddesbach, Langenthal und Hirschhorn wurde im Rahmen der Potenzialanalyse (vgl. Anhang 3.B, QB_NO.63) geprüft und bereits in der Angebotskonzeption berücksichtigt (Vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.26). Solange die Verbindungsstraße zwischen Heddesbach und Brombach eine Befahrung durch die auf der Linie 806 eingesetzten Fahrzeuge nicht zulässt, kann die Maßnahme nicht verwirklicht werden. Die Linie 54 (Hirschhorn – Brombacher Wasser – Unter-Hainbrunn – ... – Beerfelden) liegt in der Zuständigkeit der OREG. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.44 | Anhang 4.A, M.6.r | Hier zu M.2.a Seite 2 : Hier bei kann man auch die Schule und die Einkaufsmärkte anschließen. | ES | Für eine Buslinie Neckarsteinach – Darsberg – Grein – Schönau wurde kein ausreichendes Fahrgastpotential ermittelt. Hier wäre die Einrichtung eines Ruftaxis bzw. die Verlängerung der bestehenden Ruftaxilinie 8917 denkbar und wurde in Anhang 4.A, Maßnahme M.2.a aufgenommen. Eine Veränderung der Ruftaxilinie 8917 liegt jedoch in Zuständigkeit der beiden Kommunen Neckarsteinach und Schönau (Rhein-Neckar-Kreis). Die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Neckarsteinach ist geprüft worden und wird in der Maßnahmenliste vorgeschlagen (vgl. M.6.r). | BM | Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|--|--------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.45 | Anhang 4.A, M.6.s | Bushaltestellen Markt in Reichenbach und Jarnacplatz in Gardernheim gehören als Verknüpfungshaltestellen ausgebaut und die Bushaltestelle Ziegelhüttenweg in Gardernheim realisiert werden. Hier bei sollte die Buslinie 0 (Bollerfalltor – Brandau) über Gardernheim und das Schlierbachtal zum Bahnhof Fürth im Stundentakt verlängert werden. | AS/VS | Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen Reichenbach Markt und Gardernheim Jarnacplatz ist vorgesehen und aus verkehrlicher Sicht notwendig; die Umsetzung liegt jedoch in Verantwortung der Gemeinde Lautertal. Für die Verlängerung der aus dem Oberzentrum Darmstadt kommenden Buslinie 0 über Brandau hinaus bis Gardernheim (3,5 km) 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 0 und 665 interessant und könnte bei entsprechender Ausgestaltung von Anschlussverbindungen weitere Fahrgastpotenziale heben, die in der angewendeten Potenzialanalyse nicht berücksichtigt werden konnten. Zusammen mit einer Verlängerung der Linie M02 nach Reichenbach (siehe Anhang 3.C, 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 Betrieb nach dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“ auf dieser Relation ist bereits im Nahverkehrsplan berücksichtigt (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M_NO.9 und M_NO.19). | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.46 | Anhang 4.A, M.6.t | Alle 300 m sind im Bebautenbereichen eine Bushaltestelle zu realisieren. Lindemfels braucht einen Stadtbus. | ES | Im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplans wurde eine Erschließungsanalyse durchgeführt. Zusätzliche mögliche Haltestellen werden an dieser Stelle in der Maßnahmenliste vorgeschlagen. Eine Stadtbuslinie Lindemfels wurde nicht untersucht. Die Ausgestaltung obliegt der Kommunen in Eigenregie. Empfehlungen zum Bedienungsstandard befinden sich in Kapitel 3.2.2 | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.47 | Anhang 4.A, M.6.u | Die Nibelungenbahn sollte zwischen Lorsch und Bürstadt Zweigleisig Ausgebaut werden und im Halbstundentakt fahren. | SPNV | Aussagen zur Nibelungenbahn werden im Nahverkehrsplan getroffen (vgl. Anhang 4.A, M_B.21, M_R.10 und M_R.11). | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.48 | Anhang 4.A, M.6.v | Lampertheim braucht einen Sternförmigen und flechendekenden Stadtbusnetz. | AS/VS | Die Ausgestaltung des Stadtverkehrs obliegt der Kommune in Eigenregie. Empfehlungen zum Bedienungsstandard befinden sich in Kapitel 3.2.2. | BM | Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|-------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | IG ProSchiene Weschnitztal- und Überwaldbahn | AE_IGPS.49 | Anhang 4.A, M.6.w | Büirstadt braucht einen sternförmigen und flehendekenden Stadtbusnetz. | AS/VS | Die Ausgestaltung des Stadtverkehrs obliegt der Kommune in Eigenregie. Empfehlungen zum Bedienstandard befinden sich in Kapitel 3.2.2. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.1 | k.A. | 1. Es sollte geprüft werden, ob bei Vorbestellung oder bei einzelnen Verbindungen Sitzplatzreservierungen für Senioren und Menschen mit Behinderungen angeboten werden können. | AQ | Bei Ruflinien (z.B. Ruftaxi oder Rufbus) ist ein Sitzplatz für den Kunden, der die Fahrt bestellt, im Regelfall gewährleistet. Bei fest bedienten Buslinien sind auf allen Linien, die nicht dem „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr“ angehören, in der vorderen Fahrzeughälfte mindestens acht Sitzplätze für körperlich beeinträchtigte Menschen vorgesehen. Über entsprechende Piktogramme wird auf diese reservierten Plätze hingewiesen, die im Regelfall durch andere Fahrgäste für körperlich beeinträchtigte Menschen geräumt werden. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.2 | k.A. | 2. Es sollte geprüft werden, wie die Beschaffung von Fahrkarten für Gelegenheitsnutzende des ÖPNV vereinfacht werden kann. | T | Gelegenheitsnutzende des ÖPNV können Fahrkarten im Bus beim Fahrpersonal, in stationären Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen oder online erwerben. Darüber hinaus besteht mit dem VRN-Luftlinientarif eine weitere Möglichkeit ein Ticket ohne Kenntnisse der Tarifstruktur zu erwerben. Zudem sieht die Maßnahmenkonzeption eine Reihe von Prüfaufträgen zur weiteren Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung durch einfachere Tarifstrukturen vor (vgl. Anhang 4.A Maßnahmen M.10, M.11, M.13, M.14, M.15, M.16, M.17 und M.19). | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.3 | k.A. | 3. Es sollte geprüft werden, ob ein System ehrenamtlicher ÖPNV-Trainer aufgebaut werden kann, mit dem ältere Menschen, die keine Mobilitätserfahrung mit dem ÖPNV haben, zu Nutzungsmöglichkeiten hingeführt werden. | H | Neben der VRN-Service-Hotline und der Abteilung ÖPNV der Kreisverwaltung bestehen weitere persönliche Beratungsangebote in der Mobilitätszentrale in Lampertheim. | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.4 | k.A. | 4. Es sollte geprüft werden, ob ein kreisweites Sicherheitssystem eingeführt werden kann, das dafür sorgt, dass niemand Angst haben muss, wenn es bei der Nutzung des ÖPNV zu Notlagen kommt. Viele Menschen haben familiäre und persönliche Netzwerke, die in derartigen Situationen in Anspruch genommen werden können. Bei älteren Menschen ist die Zahl derer, die auf solche Netzwerke zurückgreifen können, nicht immer vorhanden. Damit verbunden ist der Verzicht auf die Nutzung des ÖPNV. | H | Kenntnisnahme und Prüfung außerhalb des Nahverkehrsplans. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.5 | k.A. | 5. Im Umfeld von Haltestellen, insbesondere an Umsteigeknoten, sollte auf die Verfügbarkeit ausreichender Sitzgelegenheiten geachtet werden. | AQ | Kommunale Angelegenheit – In der Umsetzung wird empfohlen, die im Nahverkehrsplan (Kapitel 3.2.4) vorgegebenen Haltestellenstandards zu berücksichtigen. | BM | Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-------|---|--------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.6 | k.A. | 6. Bei der Planung baulicher Gegebenheiten von Haltestellen sollten vorhandene und zukünftig zu erwartende Mobilitätstechniken, z.B. selbstständig fahrende Fahrzeuge, berücksichtigt werden. | B | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.7 | k.A. | 7. Bei der Planung von Haltestellen sollten Möglichkeiten der Verfügbarkeit von Abstellplätzen für Rollatoren, Rollstühle und Elektromobile geprüft werden. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.8 | k.A. | 8. Bei der Gestaltung der Technik von Mobilitätsangeboten sollten Möglichkeiten zur Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und Elektromobilen geprüft werden. | B | Die sichere Mitnahme von Rollatoren, Rollstühlen und klassifizierten Elektromobilen ist in den im Kreis Bergstraße eingesetzten Fahrzeugen des ÖPNV möglich und hat Vorrang vor einer Mitnahme von Fahrrädern. Darüber hinaus verfolgt der Kreis Bergstraße das Ziel eines vollständig barrierefreien ÖPNV und beschreibt im Nahverkehrsplan detaillierte Vorgaben hierzu (vgl. Kapitel 4.4). | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.9 | k.A. | 9. Die Beschilderung im Umfeld von Haltestellen sollte umfassend, gut erkennbar, gut lesbar und gut verständlich sein. | H | Kenntnisnahme | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.10 | k.A. | 10. Leitsysteme sollten vor der endgültigen Herstellung und Installation verbindlich von ortsfremden Personen geprüft werden. | H | Die Einrichtung und konkrete Ausgestaltung von Wegeleitsystemen für Fußgänger liegt im Zuständigkeitsbereich der Kommunen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.11 | k.A. | 11. Leitsysteme sollten möglichst so angebracht und dargestellt werden, dass die Nutzenden dargestellte Pläne möglichst entsprechend der Himmelsrichtung oder Laufrichtung nutzen können. | H | Die Einrichtung und konkrete Ausgestaltung von Wegeleitsystemen für Fußgänger liegt im Zuständigkeitsbereich der Kommunen. | BM | Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-------|--|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.12 | k.A. | 12. Leitsysteme sollten sich möglichst an den Interessen ortsfremder Gelegenheitsnutzer orientieren. | H | Die Einrichtung und konkrete Ausgestaltung von Wegeleitsystemen für Fußgänger liegt im Zuständigkeitsbereich der Kommunen. | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Senioren- beirat Kreis Bergstraße | AE_KSB.13 | k.A. | 13. Künstlerisch / historisch / dekorativ gestaltete Informationsgrafik ist nicht für jeden hilfreich. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regional- verband Starken- burg e.V. | AE_PB.1 | k.A. | Wir stellen insgesamt fest, dass der vorliegende Planentwurf sowohl prozessual, als auch inhaltlich von vielen Innovationen geprägt ist, die wir in der Vergangenheit wiederholt eingefordert haben. Sowohl in der Gestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung, als auch in der Analyse und Maßnahmenkonzeption des ÖPNV-Angebots wurden neue Wege gegangen, die davon Zeugen, dass der Kreis Bergstraße den ÖPNV endlich von einem „Zwangskunden- Vehikel“ zu einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickeln möchte. Um dieses Ziel wirklich zu erreichen ist es jedoch zwingend erforderlich das Papier „zum Leben zu erwecken“ – also möglichst alle formulierten Maßnahmen zur Umsetzung zu bringen und die hierfür notwendige Finanzierung bereitzustellen. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regional- verband Starken- burg e.V. | AE_PB.2 | k.A. | Selbstverständlich ist uns bewusst, dass dies [AE_PB.1] nicht innerhalb eines Tages geschehen kann. Dennoch muss zur Einhaltung der Klimaziele das Tempo dringend angezogen werden. Sofern der Kreishaushalt und die Finanzen der Kommunen keine Spielräume hierfür eröffnen, muss über bisher nicht praktizierte alternative Finanzierungsmöglichkeiten nachgedacht werden. | H | Kenntnisnahme | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regional- verband Starken- burg e.V. | AE_PB.3 | k.A. | Trotz einiger verfahrenstechnischer Mankos im Beteiligungsverfahren, die wir schon in den ahrgastbeirat getragen und diskutiert haben, sehen wir einer positiven Zukunft entgegen. In dieser Zukunft stehen wir auch weiterhin gerne beratend zur Seite, um den ÖPNV im Kreis Bergstraße noch stärker an den Kundenbedürfnissen auszurichten. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|---------|-------|---|--------|-------------------------|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.4 | k.A. | <p>Grundlagen des Bewertungsverfahrens [...] Forderungen (F) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche“, sondern um „Muss-Anforderungen“ zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge. Vorschläge bzw. Anregungen (V) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV. Als Lob (L) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird. Forderungen (F) und Lob (L) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht).</p> <p>Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben. Vorschläge/Anregungen (V) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden [...]. Forderungen (F) von PRO BAHN berücksichtigen neben Fahrgastbelangen auch organisatorische Belange der ausführenden Stellen. Basis hierzu bildet der uns bekannte allgemeine Stand der Technik und Erfahrungen aus vergleichbaren Regionen. Bei Forderungen handelt es sich daher ausdrücklich NICHT um „unerfüllbare Wünsche“, sondern um „Muss-Anforderungen“ zur Schaffung von Grundlagen für ein aus unserer Sicht zumutbares ÖPNV-Angebot im Sinne einer menschenwürdigen Daseinsvorsorge. Vorschläge bzw. Anregungen (V) von PRO BAHN dienen in erster Linie als Hinweise zur Überprüfung. Sie sollen perspektivische Weiterentwicklungen aufzeigen, denen die Aufgabenträger nachgehen können, wenn Sie ein Interesse an einem kundenorientierten ÖPNV verfolgen. Es handelt sich hierbei um „Kann-Anforderungen“ zur Schaffung von zusätzlichen Qualitäten für einen attraktiven ÖPNV. Eine unbegründete Nichterfüllung deuten wir als Desinteresse an einem attraktiven ÖPNV. Als Lob (L) von PRO BAHN ist ein Inhalt mit Vorbildfunktion zu verstehen, der für andere Regionen zur Nachahmung empfohlen wird. Forderungen (F) und Lob (L) werden in einem einfachen Punktesystem gewichtet (Faktor 1 für sehr geringes, 2 für geringes, 3 für hohes, 4 für sehr hohes Gewicht). Diese Summe aus Forderungs- und Lobpunkten bildet die für die Bewertung des NVP-Entwurfs wertungsrelevante Gesamtpunktemenge. Anschließend werden Lobpunkte durch die wertungsrelevante Gesamtpunktemenge geteilt. Das Ergebnis bildet den sogenannten „ÖPNV-Planungsindex“ – eine Kennziffer zur Bewertung von ÖPNV-Planwerken hinsichtlich ihrer Kundenfreundlichkeit und politischen Zukunftsfähigkeit nach den durch PRO BAHN festgelegten Maßgaben. Vorschläge/Anregungen (V) sind als neutrale Hinweise aufzufassen und bedürfen daher keiner Gewichtung. Werden diese jedoch umgesetzt, kann der ÖPNV-Planungsindex des Planentwurfs nach Veröffentlichung der Endfassung verbessert werden [...].</p> | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|--|---|---------|------------|--|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.5 | k.A. | Das Beteiligungsverfahren ist hervorragend dokumentiert. Die umfangreiche Transparenz ermöglicht eine große Nachvollziehbarkeit und zeigt deutlich die Anforderungen an den ÖPNV vonseiten der verschiedenen Akteure (L x 4). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreis- tagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.6 | k.A. | Wir begrüßen, dass wir über den Fahrgastbeirat frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden worden sind. Die Qualität des Beteiligungsprozesses ließ an vielen Stellen jedoch sehr zu wünschen übrig und nahm mehrfach keine Rücksicht auf die zeitlichen Anforderungen der ehrenamtlich arbeitenden Beiratsmitglieder. Wir wissen gleichwohl auch, dass die ÖPNV-Abteilung des Kreises Bergstraße und die VRN GmbH mit solchen umfangreichen Beteiligungsprozessen nicht auf langjährige Erfahrungen zurückblicken können und möchten daher nur höflich darum bitten die Prozesse im Zukunft etwas stärker mit den zu Beteiligten abzustimmen (L x 3). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.7 | k.A. | Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden ausführlich und plausibel dargelegt und hinsichtlich des Planungsraumes konkretisiert (L x 2). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.8 | Kap. 1.3.2 | Aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geht aus Ziel 5.1.3-7 (Z) hervor den Integralen Taktfahrplan (ITF) als Planungsprinzip zur landesweiten Gestaltung des ÖPNV zu verfolgen („HESSEN-Takt“). Im vorliegenden NVP-Entwurf wird nur indirekt im Kapitel 1.3.2 darauf Bezug genommen. Eine entsprechende Konkretisierung wäre wünschenswert – zumal das Prinzip des ITF im vorliegenden NVP ins sehr vorbildhafte Weise in der Angebotskonzeption angewendet wurde (V). | H | Der Landesentwicklungsplan Hessen wurde mit der dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 vom 21.6.2018 geändert. Das benannte Ziel 5.1.3-7 (Z) ist seitdem nicht mehr Bestandteil des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 und wird daher nicht berücksichtigt. | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.9 | k.A. | Die bekannten Pendlerbeziehungen sind sehr vorbildlich relationsbezogen visualisiert und ausführlich erläutert (L x 4). Die Tatsache, dass nur wenige bekannte Analysedaten – nämlich nur Berufs- und Schulpendingler (lt. Mobilität in Deutschland 2017 bilden diese nur 23% aller Wege in Deutschland) – vorliegen wurde ebenfalls kritisch analysiert und in der Potenzialanalyse berücksichtigt (L x 2). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.10 | Kap. 2.1.3 | Die Planung des ÖPNV-Angebots muss auf die tatsächlichen Nachfragebeziehungen im Schülerverkehr Rücksicht nehmen. Dazu gehört auch Schulpendler-Relationen vollständig zu berücksichtigen und im NVP darzustellen – auch kreisübergreifende Relationen. Es ist sehr zu begrüßen, dass im Nahverkehrsplan nicht allein auf das hessische Schulgesetz abgestellt wird, sondern kreisübergreifende Schulpendlerbeziehungen mitgedacht werden (vgl. Kap. 2.1.3, Abschnitt | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.11 | k.A. | Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes auf Straße und Schiene ist sehr ausführlich, enthält alle erforderlichen Angaben (differenziert dargestellte Bedienungshäufigkeiten, Linienführungen, Fahrgastaufkommen etc.) und berücksichtigt wichtige betriebliche Besonderheiten (z.B. nur zeitweise vorhandene Anschlüsse und Einrichtungsbetrieb auf der Linie 666, Einrichtungsbetrieb der Bushaltestelle Riedrode, Bahnhof). Alle Angaben sind sehr gut visualisiert (L x 4). | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.12 | k.A. | Da dem Radverkehr vollkommen zur Recht eine hohe Bedeutung als Anschlussverkehrsmittel von/zum ÖV zugesprochen wird, sollte auch eine Erhebung der Kapazitäten und Auslastung aller Bike & Ride Fahrradabstellanlagen im Kreis Bergstraße erfolgen – so wie dies für die Park & Ride-Anlagen mit Tabelle 37 schön umgesetzt wurde (V). | EM | Im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße werden entsprechende Daten erhoben. Diese werden zu gegebener Zeit bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.13 | Kap. 4.8.1 | Es fehlt eine Darstellung der touristischen Destinationen und Aussagen, wie gut diese mit dem ÖPNV erreichbar sind – zumindest für die aufkommensstärksten Ziele innerhalb des Kreises. Dies sollte nachgeholt werden – auch mit Blick auf das im Kapitel 4.8.1. in Bezug auf die Maßnahme M.13 formulierte Ziel neue Angebote in Kooperation mit „touristisch relevanten Freizeitzielen“ zu schaffen. Es sollte zumindest aufgelistet werden, mit welchen Betreibern von Attraktionen erste Gespräche zugunsten von Kooperationen aufgenommen werden sollen (F x 2). | H | Touristische Destinationen und Freizeitziele sind – wie andere relevante publikumswirksame Einrichtungen – in den Gebietssteckbriefen im Anhang 2.C dargestellt. Dort wird zugleich analysiert, ob die Einrichtungen ausreichend erschlossen sind. | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.14 | k.A. | Wir regen des Weiteren an, neben einer Darstellung von touristischen Zielen innerhalb des Kreises Bergstraße auch Ziele außerhalb des Kreises in der Nähe der Kreisgrenze mit zu berücksichtigen und kreativ mit zu vermarkten (z.B. Brauerei Schmucker in Ober-Mossau; hier könnte die unlimitierte Bierverkostung bei Führungen als Marketinggag zugunsten einer Nutzung des ÖPNV- vermarktet werden) (V). | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------|--|--------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.15 | Kap. 2.3.2 | Die Fahrgastnachfrage wird im Kapitel 2.3.2. produktbezogen analysiert und fachlich fundierte Schlussfolgerungen daraus gezogen (L x 3). Es fehlt jedoch eine zusammenfassende kartenbasierte Gesamtdarstellung oder zumindest eine tabellarische Auflistung der linienbezogenen Nachfrage, um Optimierungspotenziale im Liniennetz transparent zu identifizieren (F x 2). Ebenso vermissen wir Angaben zur linienbezogenen Fahrgastnachfrage der zahlreichen bedarfsgesteuerten Bedienformen im Kreis Bergstraße, insbesondere der Abrufquote. Dies sollte ebenfalls nachgeholt werden (F x 2). | H | Die tabellarische Darstellung der Fahrgastnachfrage nach Linienbündeln (vgl. S. 60, Tabelle 14) ist ausreichend. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.16 | k.A. | Uns liegen Erfahrungsberichte darüber vor, dass auf verschiedenen Bensheimer Ruftaxiliniien die Kapazitäten pro Fahrt (i.d.R. max. 4 Personen) teilweise nicht ausreichen und Fahrgäste daher auf Folgefahrten (oder das eigene Auto) ausweichen müssen. Auf solchen Linien/Fahrten sollten entweder größere Fahrzeuge oder – wenn die Abrufquote des vorhandenen Angebotes dies rechtfertigt – fest bediente Fahrten eingerichtet werden. | AS/VS | Das Angebotskonzept sieht vor diverse gut nachgefragte Ruftaxifahrten bzw- liniien durch fest bediente Fahrten per (Klein-)Bus abzulösen. Darunter die Bensheim betreffenden Ruftaxiliniien, die die Buslinien 675, 676 und 677 (künftig 664) ergänzen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.17 | Kap. 2.1.6 | In der Bestandsaufnahme wurde im Kapitel 2.1.6. eine Darstellung der Auslastung des Straßennetzes und der Pkw-Dichte im Planungsgebiet berücksichtigt. Damit wurde auch die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr im Rahmen der verfügbaren Daten berücksichtigt, was sehr zu begrüßen ist (L x 2). | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.18 | k.A. | Wir begrüßen es sehr, dass der Kreis Bergstraße Anforderungen und Maßnahmen sowohl an den lokalen, als auch den regionalen ÖPNV (einschließlich des SPNV) in seinem lokalen Nahverkehrsplan formuliert! (L x 4) | SPNV | Kenntnisnahme | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.19 | Anhang 4.A | Die im Anhang 4.A formulierten Prüfaufträge zur Weiterentwicklung des Schienenverkehrs, nämlich Erarbeitung eines Elektrifizierungskonzeptes für die Nibelungen- und Weschnitzalbahn (L x 4), Angebotsausweitungen auf bestehenden Bahnlinien (L x 4), Verlängerung der HEAG- Straßenbahn bis Bensheim (L x 4) und die Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltunkte (L x 4), nehmen wir sehr erfreut zu Kenntnis. Damit wird ein Weg zur Umsetzung der in unseren am 6.3.2019 im Fahrgastbeirat beschlossenen Antrag, eingeschlagen. | SPNV | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|---------------------------|---|--------|--|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.20 | k.A. | Wir begrüßen, dass sich der Kreis Bergstraße in seinem lokalen Nahverkehrsplan für eine Trassensicherung sowie der Erstellung einer Reaktivierungsstudie für die Überwaldbahn einsetzt (L x 4). Wir gehen davon aus, dass die in der Lokalpresse erwähnte Fahrplanstudie demnächst im Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße präsentiert wird. | SPNV | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.21 | Kap. 3.2.1 | Im Kapitel 3.2.1. werden auf Grundlage des Mobilitätsleitbildes und allgemeinen Zielen Anforderungen an die künftige Angebotsstruktur formuliert. Dort ist auch die erfreuliche Erweiterung des Mindestbedienstandards auf Orte mit mindestens 100 Einwohnern (statt zuvor 300 Einwohner) als Ziel der Daseinsvorsorge dargestellt (L x 2). | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.22 | Kap. 3.2.1, Kap. 3.2.2 | Da dem Radverkehr vollkommen zur Recht eine hohe Bedeutung als Anschlussverkehrsmittel von/zum ÖV zugesprochen wird, sollte auch eine Erhebung der Kapazitäten und Auslastung aller Bike & Ride Fahrradabstellanlagen im Kreis Bergstraße erfolgen – so wie dies für die Park & Ride-Anlagen mit Tabelle 37 schön umgesetzt wurde (V). Ride-Anlagen mit Tabelle 37 schön umgesetzt wurde (V). | EM | Im Rahmen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße werden entsprechende Daten erhoben. Diese werden zu gegebener Zeit bei der Verkehrsplanung berücksichtigt. | BS | Kap. 3.2.1 |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.23 | k.A. | Wir begrüßen die verkehrspolitische Forderung nach einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebots, um dieses zu einer attraktiven Alternative zum MIV zu entwickeln, und stellen zugleich fest, dass erstmals ein systematischer Kreisgrenzen übergreifender Ansatz bei der Angebotskonzeption angewendet wurde, den wir seit Jahrzehnten eingefordert haben (L x 4). Für eine starke Tourismus- und Wirtschaftsregion ist ein Denken innerhalb von Verwaltungsgrenzen im ÖPNV schädlich und steht einer Ergänzung der gegenseitigen regionalen Stärken durch einen ungehinderten Austausch diametral entgegen. Wir freuen uns sehr, dass sich der Kreis Bergstraße klar zugunsten einer Verbesserung der kreisübergreifenden Mobilität einsetzt. | AS/VS | Kenntnisnahme | BS | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.24 | Kap. 1.3.1 | Die allgemeinen Anforderungen aus dem hessischen ÖPNV-Gesetz sind im Kapitel 1.3.1. gut und korrekt dargestellt und es wurden verständliche Grundsätze für die weitere Planung abgeleitet (L x 2). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------------------|---|--------|---|-------------------|-----------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.25 | Kap. 1.3.1, Anhang 2.D | Im Anhang 2.D (Liniensteckbriefe SPNV-Linien) wird bei jeder Linie anstelle des Kreises Bergstraße, die VRN GmbH als „Aufgabenträger“ dargestellt. Im Kapitel 1.3.1. ist jedoch (gemäß Terminologie des Hess. ÖPNV-Gesetzes korrekt) ausgeführt, dass die VRN GmbH die „Aufgabenträgerorganisation“ des Kreises Bergstraße ist – nicht der „Aufgabenträger“. Da uns diese grundsätzliche Frage in der Vergangenheit schon beschäftigt hat, haben wir im März 2020 eine Anfrage an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen formuliert. Die Rückmeldung hierauf ist in Anlage 1 dieser Stellungnahme nachzulesen. Sofern es (möglicherweise im Aufgabenübertragungs- und Beleihungsvertrag geregelte) anderslautende Vereinbarungen zwischen dem Kreis Bergstraße und der VRN GmbH gibt, denen zufolge der Kreis Bergstraße seine Weisungsbefugnis nach § 7 Abs. 1 des Hess. ÖPNV-Gesetzes an die VRN GmbH abgetreten hat (vgl. Diskussion im Fahrgastbeirat des Kreises Bergstraße am 1.7.2020), sollte dieser Sachverhalt im Kapitel 1.3 Rechtsgrundlagen ergänzt werden. Im Anhang 2.D wird die Aufgabenträgerschaft für den SPNV auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße unter Zugrundelegung der Terminologie des Hess. ÖPNV-Gesetzes und der derzeitigen Ausführungen im Kapitel 1.3.1. unzutreffend kommuniziert und sollte daher entsprechend zu korrigiert bzw. die Rechtslage – wie oben vorgeschlagen –ergänzt werden (F x 4). | SPNV | Nach § 5 Abs. 1 des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) sind die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Nach § 2 Abs. 1 HÖPNVG ist „Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes [...] die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Eisenbahnen und mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. [...]“ Nach § 2 Abs. 2 HÖPNVG ist „Schienenpersonennahverkehr [...] der öffentliche Personennahverkehr, der auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes [...] erbracht wird“ sowie „der sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Satz 1 als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes [...], erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist.“ Die VRN GmbH ist im Kreis Bergstraße nach § 6 ÖPNVG die Aufgabenträgerorganisation und damit zuständige Behörde nach der VO 1370/07 für den gesamten Schienenpersonennahverkehr, sowie den regionalen Busnahverkehr. Folglich ist der Kreis Bergstraße „Aufgabenträger“ für den ÖPNV (einschl. SPNV) und die VRN GmbH die Aufgabenträgerorganisation. Die irrtümliche Darstellung in den Liniensteckbriefen wurde daher wunschgemäß korrigiert. | BS | Anhang 2D |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.26 | Kap. 3.2.1, Kap. 4.4 | Die Anforderungen an die Notwendigkeit eines barrierefreien ÖPNV wurden aus den verschiedenen gesetzgebenden Ebenen ausführlich hergeleitet und konkretisiert (L x 2). Im Kapitel 4.4 wird sehr vorbildlich auf das in vielen Nahverkehrsplänen vernachlässigte Thema „Barrierefreiheit in der Verkehrsmittelverfügbarkeit“ bzw. „Barrierefreie Netzgestaltung“ eingegangen (L x 4). Trotzdem wird im Kapitel 3.2.1. dieser Themenkomplex als einziger nicht aufgelistet. Dies sollte ergänzt werden – auch um den Eindruck aus dem Weg zu räumen, das Thema „Barrierefreie Netzgestaltung“ sei weniger relevant, als die anderen dort aufgelisteten Aspekte (F x 1). | B | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.27 | Kap. 4.4.4 | Kapitel 4.4.4. Ausnahmen von „vollständiger Barrierefreiheit“: Es wurde eine nachvollziehbare allgemeine Kategorisierung für eine Begründung von Ausnahmen durchgeführt und angewendet (L x 1). Um die gesetzlichen Anforderungen nach §8 Abs. 3 Satz 4 PBefG zu erfüllen, müssen die Ausnahmen jedoch konkreter und ortsbezogen begründet werden (z.B. Beantwortung der Frage „Warum genau wird Haltestellenposition X nicht bis 2022 barrierefrei ausgebaut?“). Wir regen daher an mindestens den Anhang 4.E entsprechend zu erweitern (F x 2). Ebenfalls nicht nachvollziehbar dargelegt ist, aus welchem Grund der Ausbildungsverkehr nicht barrierefrei zu gestalten ist? Nach Kapitel 4 ist hier sowohl mit Blick auf Fahrzeugeinsatz, als auch auf Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ein Verzicht auf barrierefreie Standards möglich. Hier ist ebenfalls eine Begründung zu ergänzen (F x 1). | B | Die textlichen Erläuterungen werden dahingehend angepasst, dass eventuelle Missverständnisse hinsichtlich der Ausnahmetatbestände und der Fristen ausgeräumt werden. Schon heute werden auf einem Großteil der Fahrten, die überwiegend der Schülerbeförderung dienen (Netzkategorie „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr“), Niederflurfahrzeuge eingesetzt. In einzelnen Fällen, werden A-Fahrzeuge eingesetzt, die allen fahrzeugbezogenen Anforderungen an Barrierefreiheit genügen. Die Umsetzung dieser Standards in B-Fahrzeugen (z.B. visuelle und akustische Fahrgastinformation) ist aus finanziellen Gründen derzeit nicht flächendeckend realisierbar. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|---------------------------|---|-------------------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.28 | Kap. 3.2.1, Kap. 4.3.2 | Wir begrüßen das im Kapitel 3.2.1. formulierte Ziel „zentrale Verkehrsknotenpunkte als Mobilitätsstationen zu gestalten“ (L x 2), vermissen gleichzeitig jedoch konkrete raumbezogene Maßnahmen im Maßnahmenkonzept (Anhang 4.A), die einen Umsetzungshorizont dieser Zielvorstellung aufzeigen. Dies sollte nachgeholt werden (F x 1). Wir schlagen als ersten Schritt vor, die im Kapitel 4.3.2. sehr allgemein gehaltenen Zielvorstellungen für Verknüpfungspunkte durch mögliche Maßnahmen zu konkretisieren (z.B. jeden Verknüpfungspunkt im Kreis Bergstraße mit Haltestellenumgebungsplänen und – bei komplexen Umsteigewegen – mit einem einheitlichen Wegeleitsystem ausstatten). Sofern dies im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans zu umfangreich sein sollte, sollte zumindest ein Arbeitsauftrag formuliert werden, demzufolge bis zur nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans eine ausführliche Bestandsaufnahme und Analyse erfolgen soll, um daraus konkrete Verbesserungspotenziale zu ermitteln (V). | EM | Im Anhang 4.A wird im Mittelfristigen Bedarf eine zusätzliche Maßnahme „Erarbeitung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen“ ergänzt (Maßnahme M.21). | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.29 | k.A. | Die betrieblichen und fahrzeugseitigen Anforderungen sind gut dargestellt (L x 2). Besonders hervorheben möchten wir unser Lob für die Absicht eine bessere Anschlusssicherung und Fahrgastinformation mithilfe eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zu erreichen – eine langjährige Forderung von uns, die nun endlich aufgenommen wurde (L x 4). Auch die grundsätzliche Festschreibung von Niederflurfahrzeugen auf Linien des Grundnetzes 1. und 2. Ordnung sowie des Grundnetzes Region als heutzutage selbstverständliche Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit für alle Fahrgastgruppen, nehmen wir positiv zur Kenntnis (L x 1). | B, H, W/FGI | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.30 | k.A. | Wir bedauern sehr, dass Innerortsverkehre fast vollständig aus den Planungen ausgeklammert wurden (mit Ausnahme der Städte Bürstadt und z.T. Lampertheim wurden wenig bis gar keine konkreten Vorschläge zur Weiterentwicklung der Stadtverkehrskonzepte im Nahverkehrsplan formuliert). Die Kommunen werden damit einmal mehr sich selbst überlassen geeignete Konzepte zu entwickeln. Durch die geplanten konzeptionellen Änderungen z.B. im Raum Bürstadt/Lampertheim/Mannheim werden durchaus gute Ansätze verfolgt, um die kleinräumige Mobilität zwischen benachbarten Kommunen durch eine regionale Integration zu verbessern. Einer wirksamen und flächendeckenden integrierten Verkehrsgestaltung mit hohen Bedienstandards auf innerstädtischen Relationen im Wege steht jedoch offensichtlich die Auffassung des Kreises, sich aus innerstädtischen Verkehrsangeboten vollständig heraushalten zu müssen, obwohl ohne diese Angebote ... • viele regionale Verkehrsbeziehungen mit dem ÖV nicht abbildbar sind und • der im gesamten Kreis gültige Erschließungsstandard (vgl. Kap. 3.2.3.) nicht vollständig erfüllbar ist. Wir sehen es daher als dringend notwendig an, dass der Kreis Bergstraße Innerortsverkehre zumindest anteilig mitfinanziert (vgl. z.B. Odenwaldkreis) und in Tabelle 16 den Bedienungsstandard „bedarfsorientiert“ für Stadtverkehre konkretisiert (F x 2). | AS/VS | Stadtverkehre sind Zusatzleistungen zum Angebot des Kreises und obliegen den jeweiligen Kommunen in Eigenregie. Sie entscheiden über Umfang und Ausgestaltung. Empfehlungen zum Bedienungsstandard befinden sich in Kap 3.2.2. Die Kosten für Stadtverkehre sind von den Kommunen zu tragen. Die VRN GmbH beteiligt sich bereits im Rahmen der für den Kreis Bergstraße zur Verfügung gestellten Landesförderung an der Finanzierung dieser Verkehre. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------------------|---|--------|--|-------------------|-----------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.31 | Kap. 3.2.2 | Im Kapitel 3.2.2., Abschnitt „Anschlussicherung“ wird zwar referiert, wie wichtig und unvermeidbar Umsteigevorgänge sind und in welchem Zeitabstand von einer „zumutbaren Umsteigezeit“ die Rede ist (L x 1), nicht jedoch welche Zielvorstellungen der Kreis Bergstraße für den Mobilitätskomfort auf Relationen bestimmter Kategorie hat (z.B. „von jedem Ort bis zum nächsten Mittelzentrum max. 1 Umstieg“). Wir erkennen zwar an, dass mit dem Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV von max. 1,5 auf potenzialstarken und 1,8 auf potenzialschwachen Relationen ein Ansatz gewählt wurde, der die Vermeidung von zeitaufwändigen Umstiegen in der Angebotskonzeption indirekt enthält (L x 1), sehen jedoch trotzdem den Bedarf einer Konkretisierung der Anforderungen an Umsteigevorgänge (dies auch vor dem Hintergrund der Konkretisierung einer barrierefreien Netzgestaltung und der Tatsache, dass kurze Umstiege im Alltagsbetrieb oft mit ärgerlichen Anschlussverlusten verbunden sind) (F x 2). | AS/VS | Im Kapitel 3.2.2. werden Anforderungen an den Verbindungsstandard formuliert. Eine Konkretisierung der Anforderungen an Umsteigevorgänge ist nicht erforderlich. | BS | Anhang 2D |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.32 | Kap. 3.2.2 | Kap. 3.2.2., Abschnitt „Ergänzungsnetz Ausbildungsverkehr“: Die Standards für die Schülerbeförderung sind sehr einfach gehalten und basieren auf einer Analyse, die sich mit dem Bestand im Jahr 2009 beschäftigt hat. Die dort erhobenen statischen Kennzahlen wurden als Standard gesetzt und seitdem offenbar nicht überprüft. Wir regen daher eine Überprüfung der Kennzahlen dieser Untersuchung an; schließlich sollten Schüler als potenzielle Dauernutzer des ÖPNV nicht durch einmal festgelegte statische Fahr- und Wartezeiten schlechter gestellt werden, als Kunden des Jedermannverkehrs. Als Richtgröße sollten auch im Schülerverkehr dynamische Kenngrößen (z.B. das Reisezeitverhältnis ÖV/MIV) zur Anwendung kommen und maximale Umsteighäufigkeiten festgelegt werden (V). | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.33 | Kap. 4.8.1, Anhang 4.A | Kap. 4.8.1., Tarife und Fahrgastgarantien: Wir begrüßen, dass erstmals die Gestaltung von Tarifen und Fahrgastgarantien im Nahverkehrsplan thematisiert wird (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M.10, 11, 13–17) und seit dem letzten Jahr mit Blick auf die Mobilitätsgarantie erste kleine Fortschritte zur Lichtung des Tarifschungels erkennbar sind (L x 3). | B | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.34 | k.A. | In Kooperation mit der OREG und Interessengemeinschaft Odenwald e.V. arbeiten wir seit geraumer Zeit an einem Gutachten, das sowohl den RMV-VRN-Übergangstarif, als auch ein spezielles Angebot für Gäste und Touristen („OdenwaldCard“) zum Gegenstand hat. Ziel ist es mögliche Konzepte zur Lösung der gegenwärtigen Tarifschwierigkeiten aufzuzeigen. Der PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. würde sich sehr darüber freuen, wenn der Kreis Bergstraße und der VRN diese Initiative ebenfalls unterstützen würden (V). | H | Das Maßnahmenkonzept sieht bereits vor den RMV-VRN Übergangstarif gutachterlich zu überprüfen sowie die Einführung einer Tourismus-Card für das Gebiet des UNESCO-Geo-Naturparks Bergstraße-Odenwald zu prüfen (vgl. Anhang 4.A, Maßnahmen M.11 und M.13). | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|----------------------|--|--------|-------------------------|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.35 | k.A. | Nahverkehrsmanagement: Es fehlen Ausführungen, zu Anforderungen an das Regiemangement, das durch die VRN GmbH (oder alternativ eine eigenständige lokale Nahverkehrsgesellschaft) zu leisten ist. Neben Konkretisierung der Aufgaben des Verkehrs- und Haltestellenmanagements, sind hier auch die mit dem Mobilitätsmanagement und Kundenservices sowie ggf. Qualifizierungsmaßnahmen verbundenen Verwaltungstätigkeiten hinreichend auszuführen, zu analysieren und ggf. im Maßnahmenkonzept durch geeignete Maßnahmen zur Verbesserung des Nahverkehrsmanagements zu unterfüttern (F x 4). Erste Ansätze zur Verbesserung sind in den vorliegenden Planungen (z.B. Ausweitung Mobilitätsmanagement und Feststellung der Notwendigkeit eines ITCS) durchaus erkennbar. Andere eigentlich banale Grundaufgaben, wie die jährliche Aktualisierung von Liniennetzplänen (auf denen alle ÖPNV-Angebote abgebildet sind und nicht nur jene eines Linienbündels), die regelmäßige Prüfung von Haltestellenaushängen oder die Bereitstellung von geeigneten (über den Fahrplanaushang hinausreichender) aktueller Fahrgastinformationen vor Ort funktionieren im Kreis Bergstraße zu unserem Bedauern noch immer nicht. Das bestätigen uns eigene Erfahrungen, die wir seit über 20 Jahren sammeln durften und die diversen Berichte von entnervten Kundinnen und Kunden (u.a. im Fahrgastbeirat). Wir sind der Auffassung, dass die ÖPNV-Organisation möglichst mit anderen Fachbereichen zusammengeführt und lokaler (auf kürzeren Entscheidungswegen) organisiert werden muss, um hier zu nachhaltigen Verbesserungen zu kommen. | H | Kenntnisnahme | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.36 | Kap. 3.2.2, Kap. 3.4 | Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Angebotskonzeption offensichtlich einen systematischen (also wissenschaftlich plausiblen) und strategischen Ansatz zugunsten einer massiven Ausweitung des ÖPNV-Angebots verfolgt. Dies wird zum einen durch die Menge der Maßnahmen sowie durch ihren festgelegten Umsetzungszeitraum (abgestuft nach einer intelligenten Priorisierung in vier Kategorien) deutlich (L x 4). Besonders gut gefällt uns am Anforderungsprofil die Kombination aus einer hochwertigen Daseinsvorsorge (100- und 600 Einwohner-Regel; vgl. Kap. 3.2.2, Abschnitt „Daseinsvorsorge“) und nachfrageorientierten Elementen durch eine fachlich fundierte Potenzialanalyse (vgl. Kap. 3.4). Besonders gut gefällt uns am Anforderungsprofil die Kombination aus einer hochwertigen Daseinsvorsorge (100- und 600 Einwohner-Regel; vgl. Kap. 3.2.2, Abschnitt „Daseinsvorsorge“) und nachfrageorientierten Elementen durch eine fachlich fundierte Potenzialanalyse (vgl. Kap. 3.4). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.37 | k.A. | Die Methodik der Potenzialanalyse (zusammengesetzt aus Verbindungs- und Erschließungsanalyse) wurde sehr transparent dargestellt. Neben Berufs- und Schulpendlern wurden auch andere Kundengruppen berücksichtigt und ein flächendeckender Ansatz verfolgt. Noch besser wäre gewesen, wenn auch das Potenzial auf dem gesamten vorhandenen ÖPNV- Netz flächendeckend überprüft worden wäre und nicht nur Teile des Netzes nach Vorliegen einer Themennennung aus der ersten Beteiligungsstufe (L x 3). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|--|---|----------|----------------------------------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.38 | k.A. | Die Erschließungsqualität wird sehr differenziert betrachtet und bewertet. Es wird zwischen „attraktiver“, „befriedigender“ und „ausreichender“ Erschließung unterschieden und danach, ob eine Nachfrageschwerpunkt betrachtet wird (L x 4). Darüber hinaus findet sogar eine kritische Auseinandersetzung mit Luftlinien basierten Analysen statt. Im Ergebnis soll mittelfristig eine topografie- und fußwegnetzfeine Erschließungsanalyse mit der Fortschreibung des nächsten Nahverkehrsplans durchgeführt werden. Dies ist aus Fahrgastsicht sehr zu begrüßen und zeugt von einem hohen Interesse sich mit der durch natürliche Umwege und Höhenunterschiede im Fußwegenez geprägte Erschließungsrealität vor Ort zu beschäftigen (L x 2). | ES | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.39 | Anhang 4.A, M.18 | Als Einzugsbereiche halten wir folgende Durchschnittswerte für zumutbar: Max. 500 m für Bus (außerhalb zentraler Orte), 250 m für Bus (innerhalb zentraler Orte) und 1000m für SPNV. In diesen Angaben sind zielgruppenspezifische Besonderheiten berücksichtigt. Z.B. deutet eine Untersuchung in einer deutschen Großstadt aus dem Jahr 2017 darauf hin, dass Senioren (60 Jahre oder älter) bereit sind maximal 235 m weit laufen, um den ÖPNV zu erreichen [CASTELLANOS, SCHUHMANN 2017, Akzeptanz fußläufiger Einzugsbereiche von ÖPNV-Haltestellen, S.26]. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Anzahl dieser Altersgruppe raten wir – unabhängig der unseres Erachtens zu pauschalen Aussagen aus anerkannten (veralteten) Regelwerken – dringend dazu in der geplanten topografie- und fußwegnetzfeinen Erschließungsanalyse (Maßnahme M.18) mit Werten aus der tatsächlichen Lebensrealität zu arbeiten (V). | ES | Die Maßnahme M.18 (Anhang 4A) ist der Kategorie „Prüfbedarf“ zugeordnet. Die darin beschriebene topografie- und fußwegnetzfeine Analyse der Erschließungsqualität sollen die im Kapitel 3.2.3. beschriebenen bzw. die zum Zeitpunkt der Erstellung der Analyse geltenden Anforderungen zugrunde gelegt werden. Diese Betrachtung wäre erst für den darauffolgenden Nahverkehrsplan relevant. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.40 | Anhang K.4, Kap. 3.2.2 (Tab. 16) | Die Netz kategorien des Angebotskonzeptes (vgl. Anhang K.4 im Kartenband i.V.m. Tabelle 16) sollten besser ausdifferenziert werden. Zwar wurde eine neue Netz kategorie „Grundnetz Region“ eingeführt, um auch kleineren Orten eine attraktive Anbindung zu ermöglichen (L x 2), mit Blick auf das Bestandsangebot genügt dies aus unserer Sicht jedoch nicht: Die Buslinie 644, Abschnitt Lampertheim – Viernheim sowie die Buslinie 681, Abschnitte Wald-Michelbach – Grasellenbach sowie Ober-Absteinach – Gorchheimertal sollten im NVP in eine Netz kategorie eingeordnet werden, die mindestens(!) dem heutigen Angebotsniveau (Täglich 60'- Takt in Festbedienung) entspricht. Im aktuellen Entwurf ist auf diesen Strecken nur der Standard „Grundnetz 2. Ordnung“ vorgesehen, der gemäß Tabelle 16 am Wochenende nur einen 2-Stunden-Takt vorsieht, welcher 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 sollte eine neue Netz kategorie mit den Vorgaben Mo-Sa 60'-Takt sowie Sonn- und Feiertag 60'-Takt, jeweils in Festbedienung eingeführt und die o.g. Strecken dieser Netz kategorie zugeordnet werden (F x 2). | AS/VS | In Ausnahmefällen können betriebliche Rahmenbedingungen dazu führen, dass bestimmte Achsen über den festgelegten Verbindungsstandard hinaus besser bedient werden, als vergleichbare andere Orte/ Achsen im Untersuchungsgebiet. Mit dem grundsätzlichen Ziel vorhandene Ressourcen möglichst kundenorientiert und effizient zu nutzen sind daher sämtliche Angaben zum Verbindungsstandard als Mindeststandards zu verstehen (vgl. Ausführungen im Kapitel 3.2.2.). Die Achsenkonzeption steht nicht im Widerspruch dazu, dass die dort vorgesehenen Mindeststandards bei entsprechender Nachfrage übertroffen werden. Eine Herabstufung des derzeitigen 60'-Takts am Wochenende auf den Linien 644 und 681 ist durch Kreis und VRN nicht beabsichtigt und steht daher nicht zur Disposition. Die Einführung einer weiteren Netz kategorie ist vor diesem Hintergrund nicht notwendig. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|--|---|----------|----------------------|---|--------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.41 | Kap. 4.3.2 Tab. 35 | In Tabelle 35 fehlt die Nennung von „Weinheim, Hauptbahnhof“ als Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreises Bergstraße (V). | H | Dieser Umsteigeort wurde in der Tabelle 35 ergänzt. | BS | Tab. 35 |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.42 | Kap. 4.5, Anhang 4.A | <p>Nahverkehrsplans als „Mobilitätsplan“: Anders als zur Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, das im vorliegenden Nahverkehrsplan eine klare Strategie erkennen lässt, wurden für die Weiterentwicklung der sogenannten „Ergänzenden Mobilitätsangebote“ (vgl. Kapitel 4.5.) mehr Zielandeutungen, als konkrete Maßnahmen formuliert. Dabei sind hier neue durchaus positive Impulse erkennbar (z.B. Anhang 4.A, Maßnahmen M.6.j, M.6.k und M.7) (L x 4). Dies allein halten wir jedoch nicht für ausreichend. Wir schlagen auf Grundlage der gegenwärtigen Ausführungen im Kapitel 4.5. folgende Maßnahmen vor, die im Anhang 4A. ergänzt werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Fahrradvermietensystem: <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von VRNnextbike in Lorsch und Viernheim, Priorität „Mittelfristiger Bedarf“ (Kooperation mit Kommunen erforderlich) (F x 1). • An möglichst jedem ÖPNV-Verknüpfungspunkt sollen sichere Radabstellanlagen und VRNnextbike-Stationen geschaffen werden (Priorität „Mittelfristiger Bedarf“, die langfristig zu Mobilitätsstationen entwickelt werden sollen (Priorität „Weiterer Bedarf“, vgl. Kap. 2 Abs. X dieser Stellungnahme) (F x 1) o Carsharing: Aufnahme von Verhandlungen mit den Kommunen und Carsharing-Anbietern mit dem Ziel die Stationsdichte bzw. allgemeine Verfügbarkeit von Carsharing im Kreis Bergstraße zu erhöhen (Priorität „Vordringlicher Bedarf“) (F x 1). Aus diesen ersten Verhandlungen heraus soll auf Grundlage eines realistischen Umsetzungskonzeptes ein „Carsharing-Pakt“ zwischen allen Beteiligten geschlossen werden, der das Erreichen verbindlicher und messbarer Ziele beinhaltet. o Einführung einer Kundenkarte, die es ermöglicht sämtliche Mobilitätsangebote im Kreis Bergstraße sowie relevante angrenzende Angebote unkompliziert zu nutzen, Priorität „Mittelfristiger Bedarf“ (F x 1). | EM | Im Anhang 4.A wird im Mittelfristigen Bedarf eine zusätzliche Maßnahme „Erarbeitung eines Konzeptes für Mobilitätsstationen“ ergänzt (Maßnahme M.21). | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.43 | k.A. | Die Anforderungen an Bushaltestellen allgemein, sowie Vorgaben zur Barrierefreiheit sind ausführlich und nachvollziehbar dargestellt (L x 4). Die Kategorisierung der Haltestellen ist anhand eindeutiger und nachprüfbarer Kennwerte durchführbar (L x 2). | AQ, B | Kenntnisnahme | KoV | – |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------|--|--------|--|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.44 | Kap. 3.2.4 | Ergänzend zu dem im Kapitel 3.2.4. definierten Haltestellenstandards sollten – dem Vorbild des VWS folgend – an allen Haltestellen (auch der Kategorie D) folgende Mindeststandards der Fahrgastinformation zugunsten einer besseren Orientierung für Kunden etabliert werden (F x 1): o Fahrplanaushang, o Liniennetzplan, mindestens mit allen Linien der Kommune in der sich die Haltestelle befindet, o Haltestellenumgebungsplan o Deutliche Darstellung von Service-Hotlines/Kontaktmöglichkeiten bei Problemen | AQ | Die in Kapitel 3.2.4. dargestellten Haltestellenstandards werden als ausreichend erachtet. In der Umsetzung wird empfohlen, die im Nahverkehrsplan vorgegebenen Haltestellenstandards zu berücksichtigen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.45 | Kap. 3.2.4 | Es fehlt ein detaillierter Soll-Ist-Abgleich zwischen Bestand und avisiertem Zielzustand der Haltestellenausstattung. Schließlich wird im Kapitel 3.2.4. zutreffend die Wichtigkeit der Einhaltung von Haltestellenstandards betont, indem darauf hingewiesen wird, dass Bushaltestellen „Visitenkarten des ÖPNV“ sind. Leider fehlt ein Umsetzungskonzept, das die Behebung eventueller Mängel im Haltestellenbestand in Zusammenarbeit mit den Kommunen zum Gegenstand hat. Uns ist bewusst, dass eine solche ausführliche Analyse über alle Haltepositionen vermutlich nicht in angemessener Zeit leistbar wäre; zumindest für eine wichtige Teilmenge der Haltestellen (z.B. die in Tabelle 35 und 36 aufgelisteten Verknüpfungspunkte auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße) halten wir eine solche Analyse jedoch für dringend notwendig, um für einen Großteil der Fahrgäste zeitnahe Besserungen zu erreichen (F x 2). | AQ | Im Zuge der Neubeschilderung der Bushaltestellen im Kreis Bergstraße hat sich das Erscheinungsbild der Haltestellen deutlich verbessert. VRN und Kreis prüfen laufend die aktuelle Beschilderung und Fahrplanaushänge an den Haltestellen. Die darüber hinaus gehende Ausstattung von Haltestellen ist Angelegenheit der Gemeinden. In der Umsetzung wird empfohlen, die im Nahverkehrsplan (Kapitel 3.2.4) vorgegebenen Haltestellenstandards zu berücksichtigen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.46 | k.A. | In vielen Teilen des Kreises sind noch Holzwarthäuschen oder vergleichbare Bauwerke mit schlechter bis gar nicht vorhandener Sicht zwischen Fahrgastraum und herannahendem Bus, verbreitet. Dazu zählt auch die häufig suboptimal gewählte Platzierung von Haltestellenpaddeln oder Werbetafeln vor transparenten Warthäuschen. Diese Situationen sollten erfasst und korrigiert werden, damit das Fahrpersonal bei jeder Tageszeit und bei jedem Wetter eine freie Sicht auf wartende Fahrgäste hat und bei Bedarf anhält. Eine solche Anforderung fehlt bisher im vorgelegten Planentwurf und sollte ergänzt werden. In einer kreisweiten Untersuchung sollten mangelhafte Situationen identifiziert und beseitigt werden. Dies wird im Rahmen des Nahverkehrsplans vermutlich nicht leistbar sein. Daher sollte ein langfristiger Prüfauftrag formuliert werden (F x 2). | AQ | Kommunale Angelegenheit – In der Umsetzung wird empfohlen, die im Nahverkehrsplan (Kapitel 3.2.4, Tab. 20) vorgegebenen Haltestellenstandards zu berücksichtigen. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.47 | Anhang 4.A | Die Aufgaben der VRN GmbH sind im Nahverkehrsplan zwar grob umrissen, es fehlt jedoch eine Darstellung der Regiekosten und Einnahmen aus verschiedenen Finanzierungsquellen zur Erfüllung dieser Aufgaben. Ebenso verwunderlich ist, weshalb die Kosten für das bestehende Angebot (Anhang 4.A, Maßnahme M.1) nicht dargestellt werden? Als Verbraucherverband, der sich für eine sinnvolle und möglichst effiziente Verwendung von Steuermitteln einsetzt, legen wir viel Wert auf eine maximale Transparenz, um Mutmaßungen, denen zufolge fehlenden Angaben Verheimlichungsabsichten zugrunde liegen, restlos aus dem Weg zu räumen. Wir bitten daher darum die fehlenden Angaben zu ergänzen und tabellarisch die heutigen Budgetmittel für den ÖPNV und die im Rahmen der Maßnahmenkonzeption geplanten Ausgaben in den nächsten Jahren in einer Übersicht darzustellen (F x 4). Sofern dies nicht möglich erscheint, soll dies plausibel begründet werden. Eine alleinige Darstellung der Kosten der einzelnen Maßnahmen (vgl. Anhang 4.A) halten wir nicht für ausreichend. | H | Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist eine Offenlegung der Finanzierungsströme nicht vorgesehen. Unter https://www.vrn.de/verbund/zsm/gesamtberichte/index.html sind die Gesamtberichte der VRN GmbH gemäß EU- Verordnung 1370/2007 zu finden. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|--|---|----------|-------------------------|---|--------|---|-------------------|--------|
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.48 | Kap. 3.4 und Anhang 4.A | Einen großen Mangel sehen wir darin, dass im Anhang 4.A ausschließlich die Kosten der Maßnahmen ohne Verrechnung mit einer Erlösprognose dargestellt wurden. Dies irritiert doch sehr, da bei dieser Darstellung angenommen wird, dass der ÖPNV keine Fahrgelderlöse erzielt bzw. künftig zu 100% aus Steuermitteln finanziert würde. Da offensichtlich eine fachlich fundierte Fahrgastprognose zu einer Vielzahl von Maßnahmen durchgeführt wurde (vgl. Kap. 3.4) erschließt sich uns nicht, weshalb nicht auch eine Erlösprognose auf Basis von Erfahrungswerten zu durchschnittlichen Erlösen pro Fahrgast durchgeführt wurde? Gibt es für diese aus unserer Sicht etwas einseitige Darstellung – die möglicherweise die Umsetzung weiterer Maßnahmen blockiert, da angenommen wird, dass nur „ohne Nutzen draufgezahlt“ wird – eine plausible Begründung? Falls ja, sollte diese dargelegt werden. Falls nicht, sollten die im Nahverkehrsplan dargestellten Kosten mit einer durchzuführenden Erlösprognose verrechnet werden (Ermittlung des Zuschussbedarfs) (F x 4). | H | Anstelle einer Erlösprognose wurde eine Potentialanalyse durchgeführt. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.49 | Kap. 5 | Wir begrüßen es sehr, dass im Kapitel 5 die Finanzierungsgrundsätze dargelegt werden (L x 2). Weiterhin unklar bleibt jedoch der Umfang der Landesförderung an der Finanzierung von Stadtverkehren (vgl. vorletzter Absatz Kap. 5) und die Systematik, nach der sich der Kreis bzw. VRN an der Finanzierung von Ruftaxi-Verkehren beteiligt. Wir bitten darum die entsprechenden Informationen zu ergänzen und mit aktuellen Zahlen zu hinterlegen (F x 2). | H | Eine detaillierte Offenlegung aller Finanzierungsstrukturen ist aufgrund der wettbewerblichen Vergabe von Verkehrsleistungen nicht möglich. | BS | Kap. 5 |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.50 | k.A. | Eine gute und nachvollziehbare Planung lebt von einer Bestandsaufnahme und Mängelanalyse des ÖPNV hinsichtlich bestimmter Kenngrößen. Wir stellen fest, dass die Angebotskonzeption auf einem intelligenten Mix aus Anforderungsprofil, Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens, Potenzialanalyse und Bewertung aller Ergebnisse durch das Projektteam basiert und das Zustandekommen nahezu aller Maßnahmen sehr gut nachvollzogen werden kann (L x 4). | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.51 | Kap. 5 | Während der Potenzialanalyse sind nachvollziehbare verkehrsplanerische Kenngrößen zur Bewertung des ÖPNV-Bestands zur Anwendung gekommen (L x 1). Dazu zählen: <ul style="list-style-type: none"> • Reisezeitvergleiche mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie. • Umsteigehäufigkeiten im Bestand mindestens zwischen jeder Gemeinde und allen benachbarten Zentren höherer zentralörtlicher Kategorie zur Beurteilung, ob bzw. wo die aufgestellten „Ziel-Umsteigehäufigkeiten“ nicht eingehalten werden. Noch besser wäre gewesen, wenn diese Analyse nicht nur auf Themennennungen aus dem Beteiligungsverfahren angewendet worden wäre, sondern auf das gesamte ÖPNV-Angebot, im Sinne einer ganzheitlichen Planung und kritischen Reflektion des Bestandsangebots. Unseres Erachtens ist es nur so möglich Angebotsmängel (insbesondere im Vergleich zum MIV) plausibel zu erfassen und konkrete Anforderungen an einen künftigen Zielzustand abzuleiten. Wir fordern daher ggf. erfasste jedoch nicht dargestellte Reisezeitvergleiche (F x 1) und Umsteigehäufigkeiten (F x 1) in den NVP als Anlage mit Erläuterung im Berichtsteil aufzunehmen. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|---------------|--|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.52 | Kap. 6 | Um Anforderungen an ein künftiges möglichst wirtschaftliches Angebot abzuleiten, müssen neben angebotsbezogenen Kriterien für ein Mobilitätsgrundnetz (siehe [AE_PBS.51]) auch nachfragebezogene Aspekte berücksichtigt werden. Die ÖPNV-Nachfrage im Bestand allein ist hierzu jedoch unzureichend, da potenzielle Kunden hierin keine Berücksichtigung finden. Wenn im Bestand keine attraktive ÖPNV-Verbindung angeboten wird, ist auch nicht zu erwarten, dass diese zumutbar genutzt werden kann (Plakativ: Insbesondere bei Netzlücken im Busnetz oder bei miserablen Anschlussbeziehungen beträgt die Fahrgastnachfrage auf einer Relation höchstwahrscheinlich immer Null, woraus aber nicht eine „fehlende Nachfrage“ für eine Relation im ÖPNV-Netz abgeleitet werden darf). Hessen Mobil stellt mit seinen Verkehrsmengenkarten eine öffentlich zugängliche Datengrundlage für jeden hessischen Landkreis bereit, aus der die Nachfrage im Straßennetz ermittelt und der ÖPNV-Nachfrage gegenübergestellt werden kann. Von dieser Möglichkeit wurde in einzelnen Fällen (z.B. Anhang 3.B, QB_R.25) auch Gebrauch gemacht, was wir sehr begrüßen (L x 2). Wir schlagen vor, dass im Sinne der im Kapitel 6 vorgesehenen Evaluation sämtliche Relationen im Kreis Bergstraße einer solchen Prüfung unterzogen werden (V). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.53 | Kap. 6, S.153 | Im Kapitel 6 wird sehr viel Allgemeines zum Thema Qualitätssicherung und Evaluation ausgeführt. Zur Bewertung der Qualität von Bedeutung sind die Kriterien, nach denen die aufgelisteten sechs Themen zu bewerten sind. Diese Kriterien sollten genannt und die Kennziffern der letzten drei bis fünf Jahre dargestellt werden. Nur so wird eine Evaluation (z.B. im Rahmen des nächsten Nahverkehrsplans) erst möglich (F x 4). Wir regen an, zumindest die Fahrgastzahlen der letzten 5 Jahre und weitere vorliegende Nachfrage- und Qualitätskennziffern (z.B. Ergebnisse von ggf. vorhandenen Kundenumfragen) darzustellen, um die auf S. 153 getroffene Aussage „Um eine bestmögliche und zielgerichtete Verwendung der eingesetzten Ressourcen [...] für den ÖPNV im Kreis Bergstraße dauerhaft zu gewährleisten, werden sowohl bereits bestehende als auch künftig geplante verkehrliche Maßnahmen – wie bisher auch – evaluiert“ glaubwürdiger zu kommunizieren (F x 2). | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.54 | Kap. 6 | Wir unterstützen die Forderung des DGB, im Kapitel 6 die Ausführungen zu Sozialstandards für Arbeitnehmer im ÖPNV deutlich stärker zu konkretisieren (F x 2). Hierbei interessiert uns insbesondere, was hinter Formulierungen, wie „über das gesetzliche Mindestmaß hinausreichende soziale Standards“ (S. 154) steckt. Wir wünschen uns konkrete Aussagen darüber, wie bspw. weitere Fahrpersonale gewonnen werden können, die zwischen einer besseren Entlohnung in den nahegelegenen Großstädten oder der aktuell i.d.R. niedrigeren Entlohnung im privaten Omnibusgewerbe wählen können. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um die in diesem Nahverkehrsplan dargestellte – sehr begrüßenswerte – ÖPNV- Offensive überhaupt in die Nähe einer Umsetzung zu überführen. Sofern eine Darstellung im Nahverkehrsplan für nicht notwendig erachtet wird, bitten wir zumindest um Nennung entsprechender Quellen, die der o.g. allgemeinen Aussage zugrunde liegt. | H | Im Rahmen vergangener und zukünftiger öffentlicher Ausschreibungen für die Linienbündel werden auch die sozialen Standards definiert, die für Anbieter von Verkehrsleistungen im Kreis Bergstraße und dem gesamten VRN Tarifgebiet bindend sind. Gesichert werden die sozialen Standards durch die vertraglichen Regelungen zwischen den jeweiligen Vertragspartnern. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|--|---|-----------|-----------------|---|--------|---|-------------------|------------|
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V. | AE_PB.55 | k.A. | <p>[...] Abschließende Gesamtbewertung PRO BAHN Starkenburg e.V. zertifiziert hiermit den Planentwurf für den Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße 2020-2024 (Stand Juni 2020) nach Maßgabe des hier angewandten Bewertungsverfahrens mit dem Prädikat „Gute Planung mit punktuellen Innovationen und wahrscheinlicher Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV auf einigen Korridoren“. Der vorliegende Planentwurf für den ÖPNV der nächsten mindestens 5 Jahre weist viele Innovationen auf, die ein Umsteigen vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel in einem Großteil des Planungsgebiets wahrscheinlich erscheinen lassen. Für einen flächendeckend attraktiven ÖPNV, für den glaubhaft flächendeckend bei der Bevölkerung geworben werden kann, müssen jedoch unbedingt weitere Aktivitäten folgen; dafür steht PRO BAHN in Zukunft gerne mit Rat und Tat zur Seite. [...] Sofern unsere Vorschläge in der Endfassung berücksichtigt werden, wird der Planungsindex wie folgt verbessert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein in der Endfassung berücksichtigter Vorschlag (V) wird mit einem Lobpunkt (L x 1) bewertet. • Unter der Annahme, dass alle 11 Vorschläge berücksichtigt werden, kann der Planungsindex für die Endfassung um 2% auf 71% gesteigert werden $187 - 54 = 133 \rightarrow 133/187 = 0,71$. <p>Wird eine Forderung in der Endfassung umgesetzt, werden Forderungspunkte (F) entsprechend ihrer Gewichtung 1:1 in Lobpunkte (L) überführt. Damit ist eine weitere Verbesserung des Planungsindex möglich. Um die Schwelle zur nächsthöheren Bewertungsstufe zu überschreiten, müssten – unter der Annahme, dass alle 11 Vorschläge (V) berücksichtigt werden – noch Forderungen (F) in einem Gesamtwert von 7 Punkten in der Endfassung berücksichtigt werden. Gerne kann eine nachträgliche Bewertung der Endfassung gemeinsam mit Ihnen als ÖPNV-Aufgabenträger öffentlichkeitswirksam publiziert werden. Kommen Sie hierzu gerne zeitnah nach Veröffentlichung der Endfassung auf uns zu.</p> | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.1 | Anhang 4.A, S.2 | <p>Pkt. M.2. b+2.c Im Zuge der geplanten Einführung Flexi-Bus in Wald-Michelbach sollte die Absicherung über diesen erfolgen und die geplanten Mittel dem Flexibus zugeschlagen werden.</p> | H | Der Flexibus der Gemeinde Wald-Michelbach wird im Nahverkehrsplan neuerdings als „Ruflinie 699“ bezeichnet und ist damit berücksichtigt. Die Maßnahmen M.2.b und M.2.c im Anhang 4.A werden entsprechend angepasst (Ersetzen „Ruftaxilinie ...“ durch „Ruflinie 699“). | BM | Anhang 4.A |
| Verbände, Beiräte & Kreisstagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.2 | Anhang 4.A, S.2 | <p>Pkt. M.2.d [und Pkt. M.6.1] Da der Ort Mackenheim in der Wabe 66 enthalten ist, sollte bei der Einführung des Flexibus in Wald-Michelbach dieser Ort mit in das Einzugsgebiet integriert werden</p> | AS/VS | Das Zielkonzept sieht für Mackenheim derzeit eine Anbindung über die geplante Ruftaxilinie 6924 Heiligkreuzsteinach – Ober Abtsteinach – Mackenheim vor. Eine Anbindung an die Ruflinie 699 (Flexibus) erscheint aufgrund des starken schädlichen Parallelverkehrs zu vorhandenen Buslinien nicht sinnvoll. | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--------------------------------|-----------|------------------|---|--------|-------------------------|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.3 | Anhang 4.A, S.6 | Pkt. M. 6.J Der Bereich " Einkaufszentrum Am Bahndamm" mit Flexibus abzusichern wird begrüßt und unterstützt. Dies gilt nur wenn der Flexibus auch im Jahre 2021 eingeführt wird. | ES | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.4 | Anhang 4.A, S.9 | Pkt. M.7 Wir unterstützen die Mitnahme von Fahrrädern an allen Buslinien | EM | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.5 | Anhang 4.A, S.9 | Pkt. M. 10 Wir unterstützen die Nutzbarkeit von Kombitickets innerhalb des RMV-VRN-Übergangstarif und deren Einführung | T | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.6 | Anhang 4.A, S.10 | Pkt. M. 14 Wir unterstützen die Einführung der Vereinfachung und Vergünstigung der Flexibus Tarife Flexibus Tarife | T | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.7 | Anhang 4.A, S.15 | Pkt. M.NO.2 Wir unterstützen die Reaktivierung der Oberwaldbahn einschl. Trassenerhalt und Sicherung, gleichzeitig sollte eine Direktverbindung nach Mannheim erfolgen. | SPNV | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.8 | Anhang 4.A, S.16 | Pkt.M NO.14 Wir unterstützen die Herstellung einer ÖPVN-Verbindung „Ergänzung Grundversorgung“ zwischen Wald- Michelbach/Grasellenbach und Beerfelden. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|----------------------------------|-----------|------------------|---|-------------------------|-------------------------|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Seniorenbeirat Wald-Michelbach | AE_SBWM.9 | Anhang 4.A, S.16 | Pkt.M NO.15 Wir unterstützen die Herstellung eines Anschlusses „Ergänzung Grundversorgung nach Schönbrunn“ | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistagsfraktion | AE_SPD.1 | k.A. | Die SPD-Fraktion im Bergsträßer Kreistag dankt für die Ausarbeitung des Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Die Fraktion begrüßt zunächst die umfangreiche Einbindung des Fahrgastbeirats in den Prozess der Fortschreibung sowie die umfangreiche und frühzeitige Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung. Wir sind außerordentlich zufrieden damit, dass so viele Personengruppen in den Prozess eingebunden werden konnten. Wir danken der Kreisverwaltung ebenso für die umfangreiche systematische Analyse der Fahrgastpotentiale im Kreis. | H | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistagsfraktion | AE_SPD.2 | k.A. | Die Neudefinition des Mindeststandards für ein Angebot für Ortsteile ab 100 Einwohner und Erhöhung dieses auf 25 Fahrtenpaare pro Woche stärkt insbesondere den ländlichen Raum des Kreises. Dies befürworten wir ebenso wie die Neueinführung eines Standards für Verkehrsangebote für Ortsteile ab 600 Einwohner. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistagsfraktion | AE_SPD.3 | k.A. | Die vorgesehene Vereinfachung des Ruftaxitarifs mitsamt der Einführung eines 1€-Tarifs werden dieses Verkehrsmittel stärken. Die vorgesehene Übernahme des Grundangebots im Ruftaxibereich durch den Kreis und die damit verbundene Entlastung der Kommunen hierbei für das Grundangebot werden ebenso das Ruftaxi attraktiver machen. | T | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistagsfraktion | AE_SPD.4 | k.A. | Die vorgesehene Machbarkeitsstudie für eine mögliche Reaktivierung der Überwaldbahn begrüßen wir ebenso wie die vorgesehenen Prüfungen -- einer Verlängerung der S-Bahn über Alsbach bis Bensheim, -- zusätzlicher Haltestellen im SPNV, z.B. im Bereich der Firma Sirona auf der Nibelungenbahn, -- zur Verbesserung des Übergangstarifs RMV-VRN, -- zur Einrichtung von Ampelvorrangsschaltungen | SPNV, AS/VS, T, H | Kenntnisnahme | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|-----------|-------|---|--------|---|-------------------|-----|
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistags- fraktion | AE_SPD.5 | k.A. | Unsere ausdrückliche Zustimmung finden ebenso die vorgesehenen Verbesserungen im ÖPNV im vordringlichen Bedarf bei -- der Verbindung Lampertheim-Heppenheim, -- der Anbindung des Lautertals über Beedenkirchen in Richtung Darmstadt, -- der Verbesserung der Anbindung von Rimbach nach Heppenheim mit neuer Anbindung für Zotzenbach, sowie die im mittleren Bedarf vorgesehenen Verbindungen für u.a. -- Biblis/Groß-Rohrheim an die Bergstraße, -- Lampertheim in Richtung Mannheim unter Beachtung einer Linienführung bis zum Beginn der Straßenbahn in Mannheim (sog. „Stich“), -- die zusätzlichen Nachtfahrten bei bestimmten Linien mit erhöhter Nachfrage, -- sowie die Angebote aus dem Überwald in Richtung Erbach/Michelstadt/Reichelsheim. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | SPD Bergstraße Kreistags- fraktion | AE_SPD.6 | k.A. | Als direkte Anregung möchten wir die Einrichtung einer Verbindung aus Wattenheim/Nordheim über Hofheim nach Worms verstanden wissen. Die ehemalige Linie 642 ist für BürgerInnen der nördlichen Riedgemeinden wichtig, da sie eine direkte Verbindung in die Wormser Innenstadt mit Einkaufsmöglichkeiten sowie den dort befindlichen Fachärzten darstellt. | AS/VS | Das Anliegen die Buslinie 642 wieder über Hofheim hinaus bis Worms durchzubinden wurde zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Potenzialanalyse ausführlich untersucht. Im Anhang 3.B, Seite 31, QB_R.20 wurde ausführlich dargelegt, weshalb eine Wiederherstellung derzeit nicht sinnvoll erscheint. Mangels ausreichendem Potenzial und aufgrund der bestehenden Umsteigeverbindung mithilfe der Bahnlinie RB63 ist eine finanzielle Beteiligung am Fahrzeug- und Personalmehraufwand, der mit einer Wiederverlängerung der Buslinie 642 verbunden wäre, durch den Kreis Bergstraße ausgeschlossen. Die Kürzung der damaligen Buslinie 642 im Dezember 2015 erfolgte auf Grundlage des Nahverkehrsplans 2014-2018 (S. 42), der am 16.12.2013 durch den Kreistag beschlossen wurde. | KoV | – |
| Verbände, Beiräte & Kreistagsfraktionen | Verband Region Rhein-Neckar KÖR | AE_VRRN.1 | k.A. | Im Rahmen des Entwurfs des Nahverkehrsplanes 2020 – 2024 des Kreises Bergstraße bestehen seitens des Verbandes Region Rhein-Neckar keine Anmerkungen oder Änderungswünsche. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüfergebnis | Ort |
|--|---|----------|-------------------|--|--------|--|--------------|------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.1 | Kap. 3.2.2, S.74 | "Auf potenzialstarken Achsen mit ausreichenden Potenzialen für einen Bedienungsstandard nach dem Grundnetz 1. Ordnung, Grundnetz 2. Ordnung oder Grundnetz Region (vgl. Tabelle 16) soll ein möglichst attraktives Angebot zum motorisierten Individualverkehr mit kurzen Reisezeiten und wenigen Umstiegen geschaffen werden." (S. 72). In Tabelle 16 auf S. 74 wird als Bedienungsstandard für das „Grundnetz Region“ ein 120' Takt (Verdichtung auf 60' Takt in der Hauptverkehrszeit) festgelegt. Im Rahmen der 1. Beteiligungsstufe wurden mit großem Abstand von den Bürgerinnen und Bürgern am häufigsten Einzelthemen in der Kategorie „Anbindungs-/ Verbindungsstandard“ benannt (S. 91). Dies verdeutlicht die Bedeutung des Verbindungsstandards im Kreis Bergstraße. Politisches Ziel des Landes ist es, einen flächendeckenden 60' Takt im regionalen Busverkehr (nicht nur in der HVZ) zu erreichen. Hessen Mobil bittet daher zu prüfen, ob nicht der 60' Takt auch als grundsätzlicher Bedienungsstandard für das „Grundnetz Region“ formuliert werden kann. | AS/VS | Die Festlegung der Bedienungsstandards wird zum einen durch die erreichbare Nachfrage auf einer Relation und zum anderen durch die zur Verfügung stehenden Finanzmittel zur Finanzierung des Angebots bestimmt. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen ist eine durchgehende Bedienung von Linien der Netzkategorie „Grundnetz Region“ im durchgehenden 60'-Takt derzeit leider nicht möglich. Sofern das Land Hessen die Einführung eines 60'-Taktes im regionalen Busverkehr (auch außerhalb der Hauptverkehrszeit) anstrebt, sollte geprüft werden, ob den Aufgabenträgern für den ÖPNV die hierfür notwendigen Mittel für den laufenden Betrieb durch das Land bereitgestellt werden könnten. | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.2 | Kap. 3.2.4, S.80 | Hessen Mobil regt an, in diesem Kapitel auf die Möglichkeit der Förderung des vollständig barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen durch das Land Hessen und die einschlägigen Förderregularien hinzuweisen, insbesondere auf das „Informationsblatt für Bushaltestellen – Regelungen für Förderanträge“ (https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturfoerderung-vif) von Hessen Mobil. | H | Ein entsprechender Hinweis wurde gesetzt. Die Broschüre „Informationsblatt für Bushaltestellen“ wurde dem Nahverkehrsplan als Anhang beigefügt. | BS | Kap. 3.2.4 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.3 | Kap. 4.1.1, S.106 | "Eine Erlösprognose wurde im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ebenfalls nicht durchgeführt, sodass es sich nicht um den reinen Zuschussbedarf handelt, sondern ausschließlich um die voraussichtlich entstehenden Kosten einer Maßnahme." Hessen Mobil regt an, eine Erlösprognose zu ergänzen, da auch die prognostizierten Erlöse eine wichtige Grundlage für die Maßnahmenbewertung, die Investitionsplanung und die politische Entscheidung sind. | H | Anstelle einer Erlösprognose wurde eine Potentialanalyse durchgeführt. | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.4 | Kap. 4.1.1, S.107 | Bei den Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ (lt. S. 105 kurzfristig „vsI. bis Juni 2021“ umzusetzen oder zu initiieren) sollte auch der in diesem Zeitrahmen geplante barrierefreie Ausbau von Haltestellen ergänzt werden. | B | Der Ausbau der bis 2022 auszubauenden Haltestellen der Prioritätsstufe I (vgl. Abbildung 34 und Anhang 4.E) wurde in Tabelle 30 (Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“) aufgenommen; der Ausbau der bis 2025 auszubauenden Haltestellen der Prioritätsstufe II wurde in Tabelle 31 (Maßnahmen des „Mittelfristigen Bedarfs“) aufgenommen; der Ausbau der nach 2025 auszubauenden Haltestellen der Prioritätsstufe III sowie der gemäß Anhang 4.E „weitgehend barrierefreien“ Haltestellen wurde in Tabelle 32 (Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“) aufgenommen. Im Anhang 4.A wurde zur Unterscheidung der verschiedenen Prioritätsstufen die Maßnahme M.4 entsprechend untergliedert (M.4.a für Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“, M.4.b für Maßnahmen des „Mittelfristigen Bedarfs“ und M.4.c für Maßnahmen des „Weiteren Bedarfs“). | BM | Kap. 4.1.1, Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|------------------------|--|--------|---|-------------------|----------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrs- management/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.5 | Kap. 4.1.1, S.108 | <i>„Die investiven Maßnahmen (Haltestelleninfrastruktur) sind hierbei [den Gesamtkosten] nicht berücksichtigt.“ Konkret geht es um die Maßnahme M.4 „Barrierefreier Ausbau Haltestelleninfrastruktur und Sicherstellung von Mobilität durch barrierefreie Netzgestaltung (räumliche Barrierefreiheit)“.</i> Aufgrund der sehr hohen Investitionskosten für den barrierefreien Ausbau sollten unbedingt Kosten angegeben werden. Auch um zu vermeiden, dass die genannten „Gesamtkosten“ von 3,799 Mio. EUR pro Jahr für die Maßnahmen des „mittelfristigen Bedarfs“ unterschätzt werden. Ggf. kann über die Anzahl der umzubauenden Haltestellen (pro Jahr) multipliziert mit einem Durchschnittswert für den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle ein zumindest grober Orientierungswert ermittelt werden. Zudem wird angeregt, in diesem Zusammenhang auf die Möglichkeit der Förderung des vollständig barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen durch das Land Hessen hinzuweisen (https://mobil.hessen.de/verkehr/verkehrsinfrastrukturfoerderung-vif). | B | Eine pauschalisierte Darstellung der Umbaukosten unter Verwedung von Durchschnittskosten wird für nicht zielführend erachtet, da die Kosten sehr individuelle von der Lage, Maßnahme und Umfang abhängen. In Kapitel 4.4. wird ergänzt, dass die Baukosten von den jeweiligen Kommunen selbst zu tragen sind (Kostenträger sind die Straßenbauasträger). Dort wo noch nicht geschehen, wurden die Fördermöglichkeiten bei den jeweils betroffenen Maßnahmen im Anhang 4.A ergänzt. Im Bericht wurde im Kapitel 3.2.4. ein entsprechender Hinweis gesetzt (vgl. AE_HMM.2) ergänzt. | BS | Kap. 3.2.4., Anhang 4.A |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrs- management/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.6 | Kap. 4.4.1, S.128ff | Laut PBefG § 8 (3) sind Ausnahmen von der Frist 1.1.2022 zu benennen und konkret zu begründen. Auf S. 132 entsteht zunächst der Eindruck, dass für alle Haltestellen der Kategorien A, B und C grundsätzlich die Frist 1.1.2022 gilt. Als Begründung für die Ausnahme von dieser Frist wird für die Kategorien B (Ausbau notwendig) und C (Ausbau nachrangig) nur allgemein die ggf. mangelnde Verfügbarkeit von Finanzmitteln genannt. Auf S. 133 werden für die Prioritätsstufen II (notwendiger Ausbau) bzw. III (nachrangiger Ausbau) allerdings gleich abweichend von der Frist 1.1.2022 die Fristen „bis 2025“ bzw. „mittel-/langfristig“ genannt, als würde hier schon feststehen, dass für diese Haltestellen (der Kategorien B und C) nicht ausreichend Finanzmittel für einen Ausbau bis 2022 zur Verfügung stehen. Dies wird aber nicht konkret bei der „Haltestellenpriorisierung“ bzw. in Anhang 4.E ausgeführt. Insofern wird angeregt, der Verpflichtung einer „konkreten“ Begründung stärker gerecht zu werden, indem ausgehend von den bis 2022 zur Verfügung stehenden, konkret benannten Finanzmitteln (und/oder ausgehend von den personellen Ressourcen) bei den Prioritätsstufen dargestellt wird, wie viele bzw. welche Haltestellen bis 2022 ausgebaut werden bzw. trotz nachweislich verstärkter Bemühungen erst ab 2022 ausgebaut werden können. Vgl. hierzu das „Informationsblatt für Nahverkehrspläne – Barrierefreie Haltestellen“ (https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/NVPIInfo_Juli_2019_0.pdf) von Hessen Mobil. | B | Im Kapitel 4.4.1., Abschnitt „Haltestellenpriorisierung“ die möglicherweise etwas missverständliche Formulierung ersetzt. | BS | Kap. 3.2.4 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrs- management/ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen | AE_HMM.7 | k.A. | Seitens Hessen Mobil, Dezernat Verkehr Südhessen, bestehen keine Bedenken. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|---|--|--|--------|---|-------------------|----------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Kreis Berg- straße - Fachbereich Kreis- entwicklung | AE_KBKE.1 | Kap. 3.2.2, S.74 | Dem Kreis Bergstraße liegt eine „Kleinräumige Wohnbedarfsprognose für den Kreis Bergstraße bis zum Jahr 2030“, vom 17.04.2018, vor. Wir bitten insgesamt um einen inhaltlichen Abgleich der Daten. | H | Die benannte Wohnbedarfsprognose wurde in der Datenauswertung berücksichtigt. | BS | Kap. 2.1.2, S. 37 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Kreis Berg- straße - Fachbereich Kreis- entwicklung | AE_KBKE.2 | Kap. 2.2, S.50 | Als Ergänzung zu ihrer nachrichtlichen Übernahme des SPNV sollten auch die Ziele aus dem Regionalplan Südhessen 2010 aufgenommen werden, da diese von allen öffentlichen Stellen bei den Planungen und Maßnahmen zu beachten sind: Z 5.1-3: Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar Z 5.1-7: Zur Verbesserung der Anbindung des südhessischen Wirtschaftsraumes ist eine direkte Schienennahverkehrsverbindung aus dem Raum Bergstraße über den Hauptbahnhof Darmstadt zum Frankfurter Flughafen zu realisieren. | SPNV | Im Kapitel 2.2. wird der bestehende schienengebundene ÖPNV im Kreis Bergstraße beschrieben. Im Kapitel 1.3.2. sind die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und sonstige für den Nahverkehrsplan relevanten Passagen des Regionalplans Südhessen 2010 dargestellt. Die benannten Ziele werden in dieses Kapitel ergänzt. | BM | Kap. 1.3.2 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Kreis Berg- straße - Fachbereich Kreis- entwicklung | Kap. 4.3.2 (S.123), Kap. 4.3.3 (S.126) | Z 5.1-3: Re- alisierung der Neubaustre- cke Rhein/ Main – Rhein/ Neckar | Der Kreis Bergstraße erarbeitet aktuell ein Radverkehrskonzept, welches eine „Bike and Ride- Analyse“ der SPNV- Verknüpfungsstandorte (Anlage 21) beinhaltet. Bestandteil der Untersuchung ist eine erste grobe Bedarfsermittlung, sowie eine Bewertung und eine Empfehlung zu jeder Station. Die Stationen wurden dabei nach Wichtigkeit des Verkehrsknotenpunktes und dem Nutzerpotenzial kategorisiert. Wir empfehlen, einen Querverweis im Bericht aufzunehmen und für weitere Planungen dahingehend auf das Radverkehrskonzept bzw. die Bike and Ride-Analyse zu verweisen. | EM | Ein entsprechender Querverweis auf das Radverkehrskonzept wird im Kapitel 4.3.3 (P+R- und B+R-Standorte) eingefügt. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen zur Verknüpfungsbedeutung von ÖPNV-Haltestellen (sowohl SPNV, als auch Bus) u.a. auf Grundlage von Nachfragedaten und des ausgearbeiteten ITF-Zielkonzeptes getroffen (vgl. Kapitel 4.3.2 und 4.4.1 sowie Anhänge 4.B und 4.E). Hierbei werden Haltestellen mit Verknüpfungsfunktion identifiziert. Diese sollten im Radverkehrskonzept berücksichtigt werden. | BS | Kap. 4.3.3 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Landkreis Darmstadt- Dieburg/ Darmstadt- Dieburger Nahverkehrs- organisation | AE_DADI.1 | k.A. | lassen Sie uns zuerst eine deutliche Anerkennung an die Bearbeiterinnen und Bearbeiter des vorgelegten Werks aussprechen. Es handelt sich um eine äußerst detaillierte, ansprechend aufbereitete, übersichtlich gegliederte und sehr flüssig zu lesende Ausarbeitung. Inhaltliche Korrekturen sind aus unserer Sicht nicht vorzunehmen. Redaktionelle Korrekturhinweise wurden dem Gutachterbüro von der DADINALiniensachbearbeitung tabellarisch am 15.07.2020 übermittelt. | H | Kenntnisnahme. Die redaktionellen Anmerkungen wurden berücksichtigt. | BS | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-----------------------|--|--------|---|-------------------|-----|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Landkreis Darmstadt- Dieburg/ Darmstadt- Dieburger Nahverkehrs- organisation | AE_DADI.2 | Anhang 4.A | M_B.3.a: Die Verschwenkung der Linie 676 ab Rodau nach Zwingenberg unter Auslassung von Hähnlein sehen wir verhalten kritisch, da so die verkehrliche Direktbeziehung zwischen Hähnlein und dem Zentralort Bensheim geschwächt würde. | AS/VS | Im Falle einer Umlenkung der Linie 676 nach Rodau, was als Maßnahme des Weiteren Bedarfs definiert ist, wird die Einführung eines Ersatzangebots auf der Relation Hähnlein – Bensheim, angepasst an die Nachfrage (ggf. Ruftaxi), geprüft und bei Bedarf realisiert werden. Hierzu werden Kreis und VRN frühzeitig auf die DADINA zukommen. | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Landkreis Darmstadt- Dieburg/ Darmstadt- Dieburger Nahverkehrs- organisation | AE_DADI.3 | Anhang 4.A | M_NO.8: Wir begrüßen die Thematisierung einer Verlängerung unserer Buslinie M02 ab Brandau über Beedenkirchen nach Reichenbach und sind gern bereit, eine zeitnahe Umsetzung zu ermöglichen. Hinsichtlich der Verkehrsbeziehungen stehen wir einer stärkeren Vernetzung im Busverkehr zwischen dem DADINA-Gebiet vor allem im Bereich der Gemeinde Modautal und dem Bereich der Gemeinde Lautertal grundsätzlich und weiterhin offen gegenüber. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Landkreis Darmstadt- Dieburg/ Darmstadt- Dieburger Nahverkehrs- organisation | AE_DADI.4 | Anhang 4.A | M_NO.9: Wir begrüßen die Berücksichtigung einer Ruftaxi-/Rufbuslinie Gadernheim – Brandau mit einer Anschlussbildung zu unserer Buslinie 0. Die Maßnahme darf jedoch keine Anpassungen im Angebotskonzept der Linie 0 erfordern, da die Buslinie fest in ihr bewährtes Fahrplan- und Anschlusskonzept eingebunden ist. Die Priorisierung „MB“ teilen wir. Im Kontext der Einrichtung neuer Kreisgrenzen überschreitender bedarfsgesteuerter Angebote möchten wir auf unser aktuelles Projekt „Shuttle On Demand (ODM)“ für den Landkreis Darmstadt–Dieburg hinweisen. Dies ist eingebettet ins RMV-Projekt „OnDeMo FRM“. Die lokale Umsetzung ist vorgesehen für Sommer 2021, vollständig zum Dezember 2021. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Landkreis Darmstadt- Dieburg/ Darmstadt- Dieburger Nahverkehrs- organisation | AE_DADI.5 | Kap. 4.8.1, S. 150 | Zum Rahmenthema Tarif möchten an die Ausführungen im Textteil, Kapitel 4.8.1 (Seite 150), anknüpfen: Ein fortan bestehender tariflicher Schwachpunkt ist die „Lücke“ zwischen dem VRN-Tarif für die Stadt Zwingenberg im Kreis Bergstraße und der Gemeinde Alsbach–Hähnlein in unserem Verkehrsgebiet. Hier sollte weiterhin an einem tariflichen Lückenschluss gearbeitet werden. | T | Kenntnisnahme. Soll im Rahmen der im Anhang 4.A dargestellten Maßnahme M.11 mitüberprüft werden. | BS | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|------------|--|--------|---|-------------------|----------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.1 | Anhang 2.E | <ul style="list-style-type: none"> - Linie 14: Nächster Vergabetermin ist der 8.12.2029, der offizielle Laufweg gem. Konzession lautet „Reichelsheim – Ober- Ostern – Unter-Ostern – Erzbach – Rohrbach“ - Linie 15: Nächster Vergabetermin ist der 8.12.2029, der offizielle Laufweg gem. Konzession lautet „Reichelsheim – Klein Gumpen – Laudenu – Winterkasten“ - Linie 54: Nächster Vergabetermin ist der 8.12.2029, der offizielle Laufweg gem. Konzession lautet „Beerfelden – Falken- Gesäß – Finkenbach – Hinterbach – Raubach – Hainbrunn – Rothenberg – Kortelshütte – Hirschhorn“ - Linie 55: Nächster Vergabetermin ist der 8.12.2029, der offizielle Laufweg gem. Konzession lautet „Beerfelden – Airlenbach – Olfen – Affolterbach“ | H | <p>1) Die Liniensteckbriefe stellen den Bestand zum Zeitpunkt 01/2019 dar (vgl. u.a. Kopfzeile im Anhang 2.E). Zu diesem Zeitpunkt lag der nächste Vergabetermin der Linien 14, 15, 54 und 55 am 15.12.2019. Die entsprechenden Angaben im Anhang 2.E wurden daher nicht angepasst</p> <p>2) Die angegebenen Linienführungen wurden im Anhang 2.E und 4.C berücksichtigt.</p> | BS | Anhang 2.E., Anhang 4.C |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.2 | Anhang 2.E | Es fehlt die OREG-Buslinie 45 ("Erbach – Michelstadt – Steinbuch – Ober-Mossau – Unter-Mossau – Hüttenthal – Güttersbach – (Grasellenbach)") die auch im Gebiet des Kreises Bergstraße verkehrt. | H | Die Liniensteckbriefe stellen den Bestand zum Zeitpunkt 01/2019 dar (vgl. u.a. Kopfzeile im Anhang 2.E). Zu diesem Zeitpunkt existierte die Buslinie 45 noch nicht. Als Bestandteil des Zielkonzeptes wurde sie im Anhang 4.C berücksichtigt. | KoV | Anhang 4.C |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.3 | Anhang 2.E | - Die Linie 665 ist fälschlicherweise der Aufgabenträgerschaft des Odenwaldkreises zugeordnet. | H | Wurde korrigiert. | BS | Anhang 2.E., Anhang 4.C |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.4 | S.63 | Es sollte ergänzt werden, dass es sich bei dem Gebiet des Odenwaldkreises, in denen die genannten VRN-Zeitkarten anerkannt werden, um die RMV-Tarifgebiete 4200, 4300 und 4400 bzw. die VRN-Wabe 26 handelt. | T | Wurde ergänzt. | BS | S.63 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-------|---|--------|--|-------------------|----------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.5 | S.106 | Es sollte ergänzt werden, dass es sich bei dem Gebiet des Odenwaldkreises, in denen die genannten VRN-Zeitkarten anerkannt werden, um die RMV-Tarifgebiete 4200, 4300 und 4400 bzw. die VRN-Wabe 26 handelt. | T | Wurde ergänzt. | BS | S.63 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.6 | S.109 | Bei der Maßnahme M_NO.12.b (Festbedienung zw. Wald-Michelbach / Grasellenbach und Erbach) bleibt fraglich, ob ein ausreichendes Fahrgastpotenzial vorhanden ist, das einen solchen Verkehr in Festbedienung rechtfertigt. Der derzeitige Fahrplan der OREG-Linie 45 lässt eine Festbedienung aufgrund der knappen Fahrzeit jedoch nicht ohne Weiteres zu. Dies gilt insbesondere bei einer Verlängerung der Linie bis nach Wald-Michelbach. | AS/VS | <p>1) Das Potenzial auf der Verbindung Grasellenbach – Erbach/Michelstadt wurde im Anhang 3.C, QB_WM.5 dargelegt. Abhängig von der Ausführungsvariante sind zwischen 1.500 und 1.960 Fahrgäste pro Woche erzielbar. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Herstellung einer umsteigefreien fest bedienten Verbindung auf der Relation Heppenheim – Fürth – Grasellenbach – Mossautal – Michelstadt – Erbach, um die derzeit nicht bzw. aufgrund des derzeitigen Umsteige- und Vorbestellzwangs nur schwer abschöpfbaren Potenziale auf grenznahen Relationen (z.B. zwischen allen Ortsteilen der Gemeinde Grasellenbach und den Quell-/Zielorten im Odenwaldkreis) zu erschließen. Nach den im Kapitel 3.2.2, Tabelle 16 dargestellten Maßgaben reicht das errechnete Fahrgastpotenzial für eine Festbedienung aus (vgl. Tabelle 16). Infolge der besonders ländlichen Struktur des Korridors und der Intention zunächst Erfahrungswerte auf einer neu gestalteten fest bedienten Verbindung zu sammeln, wurden zusätzliche Abschläge des theoretisch erreichbaren Potenzials vorgenommen, die mit einer Herabstufung des Bedienstandards auf den Bedienstandard „Grundnetz Region“ einhergehen (vgl. Kapitel 3.4.4.).</p> <p>2) Eine Festbedienung der derzeitigen Rufbuslinie 45 ist – auch unter Annahme einer Verlängerung bis Wald-Michelbach – nach gutachterlicher Prüfung keine geeignete Maßnahme, um die unter 1) dargelegten Potenziale sinnvoll zu erschließen und wird daher ebenfalls abgelehnt. Die Entwicklung eines geeigneten Betriebs- und Umsetzungskonzeptes setzt eine ausführliche Abwägung der möglichen Maßnahmenvarianten unter Beteiligung beider Aufgabenträger voraus. Dieser Sachverhalt wird in Maßnahme M_NO.12.b ergänzt.</p> <p>Eine Abwägung und Prüfung dieser vorgeschlagenen Busverbindung sowie eine Detailplanung zur möglichen Realisierung muss in Kooperation mit VRN, Kreis Bergstraße und OREG erfolgen.</p> | BS | S.109 und Anhang 4.A |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|-----------|-------|---|--------|---|-------------------|---|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.7 | S.109 | Bei der Maßnahme M_NO.13 (Festbedienung zw. Wald-Michelbach / Grasellenbach und Reichelsheim) wäre insbesondere der zu wählende Fahrtweg zw. Grasellenbach und Reichelsheim genau zu prüfen, da bei einer direkten Verbindung über die sog. „Wegscheide“ davon auszugehen ist, dass ein zusätzliches Fahrgastpotenzial aufgrund der mangelnden Besiedelung des Gebietes ausbleiben würde. Bei der Maßnahme kann eine Mitfinanzierung durch den Odenwaldkreis nicht in Aussicht gestellt werden. | AS/VS | Im Anhang 4.B (ITF-Zielkonzept) ist dargelegt auf welche Ausführungsvariante sich die Maßnahme und Potenzialrechnung bezieht. Eine zusätzliche festbediente Verbindung ist – unabhängig des Laufwegs – ohne Anpassung des Bedienkonzeptes der OREG-Linie 14 nicht sinnvoll und erreicht die dargestellten Potenziale zugunsten einer Festbedienung nicht. Aus diesem Grund wurde auf die Notwendigkeit einer Kooperation (im Sinne einer langfristigen Netzentwicklung) hingewiesen. Unter der Voraussetzung einer betrieblichen Kombination der bedarfsgesteuerten Flächenerschließung im Ostertal (derzeit OREG-Linie 14) mit der avisierten festbedienten Verbindung Reichelsheim – Wald-Michelbach im Sinne eines Richtungsbandbetriebs, sind nach den im Kapitel 3.2.2, Tabelle 16 dargestellten Maßgaben ausreichende Potenziale für die Maßnahme M_NO.13 erreichbar. Deren Erschließung ist nach gutachterlicher Einschätzung zu geringen Mehrkosten ggü. den Bestandskonzepten beiderseits der Aufgabenträgergrenzen möglich. Aufgrund des mitgeteilten derzeit unklaren Umsetzungshorizontes aus Sicht des Odenwaldkreises wurde die Maßnahme M_NO.13 in den „Weiteren Bedarf“ heruntergestuft. | BM | S.109 und Anhang 4.A |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.8 | S.109 | Die im Rahmen der Maßnahme M_NO.14 (Rufbedienung zw. Wald-Michelbach / Grasellenbach und Beerfelden) angestrebten Verlängerung der Linie 680 bis Beerfelden würde zur Herstellung eines Parallelverkehrs auf dem Abschnitt zw. Affolterbach und Beerfelden führen. Dort verkehrt bereits heute die Linie 55 der OREG im Grundversorgungsstandard (RufBus). Denkbar wäre eine gänzliche Übernahme des Verkehrs auf dem Abschnitt zw. Affolterbach und Beerfelden durch den VRN bei einer Mitfinanzierung des Odenwaldkreises im Rahmen der derzeitigen Aufwendungen. Allerdings müsste dann gewährleistet werden, dass auf dem Streckenabschnitt zw. Affolterbach und Beerfelden nach wie vor das derzeitige Angebot und die Buchbarkeit von taxomobil-Fahrten im Rahmen von „garantiert mobil!“ sichergestellt würde. | AS/VS | Kenntnisnahme | BM | S.109 und Anhang 4.A |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.9 | S.109 | Zur Maßnahme M_NO.27 (Ausweitung des Angebotsstandards der OREG-Linie 54) möchten wir anmerken, dass die Planungskompetenz hierzu nicht in der Verantwortung des Kreises Bergstraße liegt. Aus unserer Sicht besteht mit dem derzeitigen Verkehr im Grundversorgungsstandard (Schülerverkehr + RufBus im 2h-Takt, keine Wochenendbedienung), auch vor dem Hintergrund der Anforderungen des lokalen Nahverkehrsplanes des Odenwaldkreises, bereits eine ausreichende Bedienung. | AS/VS | In Anhang 2.E, Seite 4 ist die Zuständigkeit der Buslinie 54 bereits wie angemerkt dargestellt. Auf allen Relationen, die über Zuständigkeitsgrenzen von ÖPNV-Aufgabenträger verlaufen, können Kooperationen dazu beitragen die Kundenbedürfnisse beiderseits der Grenze zu befrieden. Das Potenzial auf der Relation Hirschhorn – Beerfelden wurde untersucht, da im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Anregung hierzu eingereicht wurde (vgl. Anhang 3.B, QB_NO.65). Die dargestellte Einschätzung der OREG wurde zur Kenntnis genommen und die Relation Hirschhorn – Rothenberg – Finkenbach – Beerfelden infolgedessen auf den Standard „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ herabgestuft. | BM | Tabelle 27, S.109, Anhänge 4.A, 4.B und K.4 |

| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--|------------|---------------------------------------|---|--------|---|-------------------|----------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Odenwald Regional- gesellschaft mbH | AE_OREG.10 | S.112 | Bezüglich der Maßnahme M_NO.18 (Bessere Verknüpfung VRN-Linie 665 und RMV-Linie ERB 30 an Wochentagen) möchten wir darauf hinweisen, dass die Herstellung von Direktverbindungen an Wochentagen aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsverantwortlichkeiten nicht möglich ist. Die Linie ERB-30 wird zum 01.01.2022 in die lokale Verantwortung der OREG übertragen und befindet sich bis dahin in der Vertragshegenschaft des RMV. Der Wunsch des Kreises Bergstraße zur Verbesserung der Anschlüsse zw. der VRN-Linie 665 und der Linie ERB-30 wird bei der entsprechenden Fahrplanung zum Jahr 2022 durch die OREG berücksichtigt. | AS/VS | Kenntnisnahme und Berücksichtigung der Anmerkungen in Anhang 4.A, Maßnahme M_NO.18. | BM | S.112 und Anhang 4.A |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.1 | Kap. 3.2.2., Kap. 3.2.3 S.71-80 | Für die Regionalbuslinie 693 des RMV gelten die Standards des regionalen Nahverkehrsplans des RMV, welche z.B. im Detail etwas von der Tabelle 16 (auf Seite 74) und den dazugehörigen Texten abweichen. | H | Im Kapitel 3.2.2., Abschnitt „Netzkategorien und Potenzialgrenzwerte“ wurde der Vermerk zum Verbindungsstandard der Linie 693 entfernt | BS | Kap. 3.2.2 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.2 | Kap. 4.3.1, S.121 | Die im ITF-Zielkonzept dargestellten Zeiten für die Linie 693 werden sich so nicht umsetzen lassen, da eine Reihe von Zwangspunkten auf dieser Linie zu den aktuellen (auch unterschiedlichen) Fahrtzeiten geführt hat. U. a. ist auch eine größere Umsteigezeit in Reinheim vom Zug auf den Bus nicht realisierbar. | H | Mit Ausnahme einzelner Abweichungen über den Tagesverlauf, die im vorliegenden Nahverkehrsplan nicht infrage gestellt werden, zeigt Anhang 4.B mit Blick auf die Linie 693 die gegenwärtigen Regelzeitlagen der Linie 693 (betrachtet über den gesamten Jahresverlauf). Auf Grundlage des Hinweises, dass eine größere Umsteigezeit in Reinheim nicht realisierbar ist, werden im Anhang 4.A. die Fahrplanminuten an dem heutigen Fahrplan (07/2020) angeglichen. Weitere Informationen zur Verbindlichkeit der im Anhang 4.B dargestellten Fahrplanminuten und Anschlussbeziehungen, können dem Kapitel 4.3.1. entnommen werden. | BS | Anhang 4.B |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.3 | S.62 | Der VRN-/RMV-Übergangstarif ist keinesfalls ausschließlich Angelegenheit des RMV. Dabei handelt es sich dem Grunde nach um einen zwischen VRN und RMV vereinbarten Kooperationstarif. Dass dieser dem Muster und den Preisen des RMV-Tarifs folgt, ist eine der Einfachheit und Praktikabilität geschuldete Entscheidung – es sind dennoch weitere Kooperationsformen denkbar. Auch wenn die Preise im RMV-Aufsichtsrat beschlossen werden, kann zumindest die Tarifgebietsstruktur im Übergangsbereich im Einvernehmen geändert werden. | T | Der erste Satz im vorletzten Absatz auf S.62 wird vollständig gestrichen und durch folgende Formulierung ersetzt: „Beim bestehenden Übergangstarif zwischen dem VRN und dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) handelt es sich um einen zwischen beiden Verbänden vereinbarten Kooperationstarif, der dem Muster und den Preisen des RMV-Tarifs folgt.“ | BS | Kap. 2.4.1 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|----------|---------------------|---|--------|--|-------------------|-----|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.4 | 150 | Was heißt „Ausweitung und Optimierung des RMV-VRN-Übergangstarifs für Kunden beider Verkehrsverbünde“? Für jede Relation gilt exakt ein Tarif. Entweder ist man VRN-Kunde oder Übergangstarif-Kunde. Hier ist der Landkreis gegenüber anderen Regionen bereits in der komfortablen Situation sogar in der Anbindung an beide Großräume (Rhein-Main und Rhein-Neckar) in Verbundtarife eingebunden zu sein. Damit entfällt ein Stückeln von Fahrkarten für mehrere Verkehrsunternehmen in beide Richtungen. Wenn hier der Anstoß der Verbundtarife und die bessere Kompatibilität der Tarife gemeint sein soll, ist hier u. E. eine Präzisierung notwendig. | T | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.5 | Kap. 3.2.1, S.70 | Der durchgängige Nachtverkehr in den Partynächten erfreut sich hoher Nachfrage. Auf den Verbindungsachsen zwischen Rhein-Main und Rhein-Neckar konnte gemeinsam ein verbünd- und landesübergreifender Nachtverkehr auf der Schiene eingerichtet werden. Um die Wirkung und Vernetzung der Nachtverkehrsangebote weiter zu optimieren, begrüßt der RMV die Zielsetzung eines lokalen Nachtverkehrs im Kreis Bergstraße. Aufgrund der geringen Fahrtenhäufigkeit im Nachtverkehr sind dabei Anschlussbeziehungen von besonderer Bedeutung. Des Weiteren ist auch der Flughafen Frankfurt aufgrund von Schichtzeiten und Fernreisenden ein besonderer Aufkommenschwerpunkt, der bei der Planung von Früh- und Spätverbindungen berücksichtigt werden sollte. Daher steht der RMV hier gerne als Ansprechpartner für einen Austausch zur Verfügung. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.6 | Tab. 20, S.81 | Die Zielsetzung einer Bordsteinhöhe von 22 cm zur stufenfreien Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sollte auch für Bushaltestellen niedriger Kategorie angestrebt werden. Ausnahmen bei der Umsetzung sind im weiteren Kapitel 4.4 erläutert. Wir möchten empfehlen, die Vorgabe in der Tabelle für Kategorie C und D ebenfalls aufzunehmen (vgl. hierzu auch §4 hessisches ÖPNVG). | B | Das Ziel, an Bushaltestellen Bordsteine (Sonderborde Plus) mit einer Höhe von 21 cm, perspektivisch auch von 22 und 24 cm zu verwenden, um einen barrierefreien Ein- und Ausstieg zu gewährleisten, gilt für alle Bushaltestellen unabhängig ihrer Kategorisierung. | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.7 | Tab. 30, S.107 | Aufgrund der in hohen Nachfrage in der Verbindung zwischen dem Kreis Bergstraße und dem Rhein-Main-Gebiet begrüßen wir die Zielsetzung zur Verbesserung von Anschlussbeziehungen insbesondere bei Busverbindungen und lokal mit Ausrichtung nach Norden. Wir möchten darauf hinweisen, dass es durch die hohe Streckenauslastung im Zugverkehr auf der Main-Neckar-Bahn und Riedbahn zu Taktabweichungen gegenüber dem Regeltakt sowie zu Verspätungen kommen kann. Zum Erreichen sicherer Anschlüsse empfehlen wir ausreichende Übergangzeiten und ein System zur Anschlusssicherung vorzusehen. Weiterhin sind mit der Einrichtung des stündlichen Fahrtenangebotes beim RE60 kürzere Reisezeiten gegenüber einem Anschluss an die Linien RB67/68 auf den Relationen Richtung Darmstadt und Frankfurt möglich. Für die Anschlussplanung der Linie 642 möchten wir vorschlagen, neben einer Verbesserung der Umsteigeverbindung Richtung Mannheim aufgrund der hohen Nachfrage auch die Umsteigeverbindung Richtung Frankfurt als Zielstellung zu berücksichtigen. | AS/VS | Das Maßnahmenkonzept sieht mit der Verlängerung der Buslinie 642 über Biblis hinaus nach Bensheim mit Anschluss zur Bahnlinie RE60 Richtung Darmstadt eine Verbesserung der gegenwärtigen Reisezeit von Biblis nach Darmstadt (und zurück) auf 55 Minuten vor (vgl. Anhang 4.A, Maßnahme M_R.1). | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|-----------|--------------------------|--|--------|--|-------------------|---------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.8 | Kap. 4.2.6, S.118 | Gemeinsam mit den Partnerorganisationen wurde in den vergangenen Jahren mit der Inbetriebnahme der Twindexx- Züge, dem Studentakt auf dem RE60 sowie dem durchgängigen Nachtverkehr in den Partynächten ein attraktives SPNV- Angebot auch in der nachfragestarken Verbindung des Kreises Bergstraße mit dem Rhein-Main-Gebiet eingerichtet. Eine Verbesserung des SPNV-Angebotes als langfristige Perspektive wird erst mit Fertigstellung von Infrastrukturausbauten im überlasteten Korridor zwischen Frankfurt und Mannheim möglich. Der Wunsch einer besseren Anbindung an den Flughafen Frankfurt und die Landeshauptstadt Wiesbaden wird mit dem Infrastrukturausbau in der Konzeption Frankfurt Rhein-Main-Plus mit einer SPNV-Anbindung des Terminal 3 über die Riedbahn und dem Hessen-Express zwischen Darmstadt, Frankfurt-Flughafen Fernbahnhof und Wiesbaden über die NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar sowie die Wallauer Spange möglich. Die gemeinsame Zielkonzeption für die Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Fertigstellung der NBS Rhein-Main/Rhein-Neckar wird in der Konzeption des Deutschland-Taktes sowie im Regionalen Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes abgebildet. Der RMV hofft daher auf eine Unterstützung auch aus dem Kreis Bergstraße für die Umsetzung der wichtigen Infrastrukturmaßnahmen. | SPNV | Kreis Bergstraße und VRN stehen hinter der zügigen Realisierung der genannten Infrastrukturprojekte. | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.9 | Kap. 4.3.1, S.120–122 | Der RMV begrüßt den Ansatz einer ITF-Planung mit Fokus auf Verbesserung von Anschlüssen. Wir möchten darauf hinweisen, dass es aufgrund der überlasteten Schienenwege auf der Riedbahn und auf der Main-Neckar-Bahn häufig zu Taktabweichungen einzelner Fahrten und Verspätungen kommen kann. Dieser Umstand sollte bei der ITF-Planung durch eine ausreichende Übergangszeit sowie Anschlusssicherung beachtet werden. Bezüglich der Knotenbildung werden beispielsweise in Bürstadt, Bensheim, Heppenheim und Weinheim Anschlüsse zum schnellen RE-Verkehr von/ nach Frankfurt häufig knapp verpasst. Wir möchten daher vorschlagen, bei ergänzenden Linien wie z. B. 601/601A, 641, 641 A, 643, 680 (zeitparalleler Verkehr mit RB69) sowie 683 die Optimierungsmöglichkeiten zur Anschlussbindung an die Linien RE60 und RE70 zu prüfen. Weiterhin werden sich die Fahrplanzeiten im Teilnetz Main-Neckar-Ried voraussichtlich mit der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und der Konzeption des Halbstundentakts im Fernverkehr verschieben. Gegen Ende der Laufzeit des jetzigen lokalen Nahverkehrsplans für den Kreis Bergstraße kann damit zur Wahrung guter Anschlussbeziehungen eine Anpassung der ITF-Konzeption erforderlich werden. Aufgrund der hohen Streckenauslastung sind beim SPNV Fahrplanzeiten stark abhängig vom Fern- und Güterverkehr. | AS/VS | Die Anschlüsse der lokalen Linien an die Linien RE60 und RE70 werden geprüft. Den Hinweis, dass eine Fahrplanverschiebung mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21 und daraufhin eine Anpassung der ITF-Konzeption notwendig sein wird, nehmen wir zur Kenntnis und werden dies zu gegebener Zeit entsprechend berücksichtigen. | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RMV.10 | Tab. 35, S.125 | Aus Sicht des RMV fehlt in der Auflistung die Nennung von Weinheim Hauptbahnhof als wichtigen Umsteigepunkt außerhalb des Kreises Bergstraße wichtigen Umsteigepunkt außerhalb des Kreises Bergstraße | H | Dieser Umsteigepunkt wurde in der Tabelle 35 ergänzt. | BS | Tab. 35 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis VRN | Prüf-ergebnis | Ort |
|--|---------------------------------|-----------|---------------------------|---|--------|--|---------------|------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH | AE_RMV.11 | Anhang 2.D | Gemäß §5 ÖPNVG sind die Aufgabenträger für den SPNV in Hessen die kreisfreien Städte, Sonderstatusstädte und Landkreise. Diesbezüglich bitten wir zur korrekten Darstellung, die Nennung der VRN GmbH statt des Kreises Bergstraße als Aufgabenträger zu überprüfen. Die VRN GmbH ist wie die RMV GmbH zuständige Aufgabenträgerorganisation (vgl. §6 ÖPNVG). | H | Gem. § 5 HÖPNVG ist der Kreis Bergstraße zuständiger Aufgabenträger des SPNV. Der Kreis hat die VRN GmbH mittels Kooperationsvertrag mit dieser Aufgabe betraut, so dass die VRN GmbH die Funktion der Aufgabenträgerorganisation wahrnimmt. | BS | Anhang 2D |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH | AE_RMV.12 | Anhang 2.E (S.55, 56, 64) | In der Darstellung ist ein veraltetes RMV-Logo abgebildet. Wir bitten dieses durch das aktuelle Logo zu ersetzen. Logo zu ersetzen. | H | Das verwendete RMV-Logo wurde durch das aktuelle ersetzt. | BS | Anhang 2.E |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH | AE_RMV.13 | Anhang 2.D | Dass der VRN im Teilnetz Main-Neckar-Ried Aufgabenträger sein könnte, wollen wir nicht ausschließen, wenn der Kreis Bergstraße ihm diese Rechte übertragen haben könnte. Im HÖPNVG wäre er auch „nur“ Aufgabenträgerorganisation. | H | Gem. § 5 HÖPNVG ist der Kreis Bergstraße zuständiger Aufgabenträger des SPNV. Der Kreis hat die VRN GmbH mittels Kooperationsvertrag mit dieser Aufgabe betraut, so dass die VRN GmbH die Funktion der Aufgabenträgerorganisation wahrnimmt. | BS | Anhang 2D |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH | AE_RMV.14 | Anhang 2.E | Im Linienbündel LDD Darmstadt/Odenwald ist neben der Aufgabenträgerorganisation RMV als Federführer auch der VRN zu benennen. Bei der letzten Ausschreibung des Bündels wurde der VRN als weiterer off. Auftraggeber benannt und mit diesem ein KoopV. geschlossen. | H | Wird beachtet. | BS | Tabelle 13 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|---|------------|------------|---|--------|--|-------------------|--------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RM.V.15 | Anhang 2.E | Im Linienbündel Odenwald Nord ist neben der Aufgabenträgerorganisation VRN als Federführer auch der VRN zu benennen. Bei der letzten Ausschreibung des Bündels wurde der VRN als weiterer off. Auftraggeber benannt und mit diesem ein KoopV. geschlossen. Federführer auch der RMV zu benennen. Bei der letzten Ausschreibung des Bündels wurde der RMV als weiterer off. Auftraggeber benannt und mit diesem ein KoopV. geschlossen. Auch wäre dort der Odenwaldkreis als Aufgabenträger zu benennen. | H | Wird beachtet. Außerdem muss auch noch die DADINA als Aufgabenträger benannt werden. | BS | Tabelle 13 Anhang 2.E |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein-Main- Verkehrs- verbund GmbH | AE_RM.V.16 | Anhang 2.E | Im Linienbündel Nördliche Bergstraße ist neben der Aufgabenträgerorganisation VRN als Federführer und DADINA auch der RMV zu benennen. Bei der letzten Ausschreibung des Bündels wurde der RMV als weiterer off. Auftraggeber benannt und mit diesem ein KoopV. geschlossen. Auch wäre dort der Odenwaldkreis als Aufgabenträger zu benennen. | H | Wird beachtet. Die OREG hat keine Zuständigkeit für das Linienbündel Nördliche Bergstraße. | BS | Tabelle 13 Anhang 2.E |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar-Kreis | AE_RNK.1 | k.A. | Grundsätzlich begrüßt der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger Maßnahmen zur Verbesserung und zur Qualitätssicherung des Verkehrsangebots. | H | Kenntnisnahme | KoV | – |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar-Kreis | AE_RNK.2 | k.A. | Eine Maßnahme des vordringlichen Bedarfs ist laut dem vorliegenden NVP-Entwurf die Einrichtung einer neuen Ruftaxi-Linie auf der Relation Heiligkreuzsteinach – Hilsenhain – Absteinach – Mackenheim um in dieser Raumschaft die Verbindungslücke zwischen dem Rhein-Neckar-Kreis und dem Kreis Bergstraße zu schließen. Die Kostenschätzung beläuft sich auf 4.300 € pro Jahr. Nachdem bereits Kontakt mit der Gemeinde Heiligkreuzsteinach bestand, können wir ihnen mitteilen, dass die Einrichtung einer neuen kreisübergreifenden Ruftaxi-Linie auch vom Rhein-Neckar-Kreis positiv gesehen wird. Wir erbitten eine rechtzeitige Einbindung des Rhein-Neckar-Kreises bei der Planung und Abstimmung des neuen Angebotes. Hierbei ist aus unserer Sicht insbesondere die Anschluss-Situation auf die Linie 735 im Linienbündel Neckargemünd sowie die organisatorische Tatsache zu berücksichtigen, dass Ruftaxi-Linien im Rhein-Neckar-Kreis im Zuständigkeitsbereich der Städte und Gemeinden liegen. | AS/VS | Kenntnisnahme | KoV | – |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--------------------------------------|----------|---------------------|---|--------|---|-------------------|--------------------------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.1 | Kap. 4.2.4 S.117 | Textliche Ergänzungen/Anmerkungen mit der Bitte um Prüfung und ggf. Übernahme [Anm.: Ergänzungen wurden fett und unterstrichen kenntlich gemacht]. "Die im Zuständigkeitsbereich der DB Station & Service AG befindlichen Stationen im Kreis Bergstraße wurden in den letzten Jahren mit kommunaler Unterstützung barrierefrei ausgebaut. Noch offen ist hingegen der barrierefreie Ausbau der Stationen entlang der Linie 5 im Kreis Bergstraße. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH hat inzwischen als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine detaillierte Betrachtung aller Stationen entlang der Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Weinheim (Streckennummer 9400) durchgeführt und in Abwägung aller Einflussfaktoren und Belange ein Ausbaukonzept vorgelegt. Dieses Konzept berücksichtigt das gesamte Streckennetz und legt Prioritäten und Umsetzungszeiträume entsprechend einer gesamtheitlichen Betrachtung verschiedenster Einflussfaktoren fest . Demnach sollen bis Mitte der 30er Jahre auch die Stationen in Viernheim barrierefrei umgebaut werden. Mit den Planungen soll unter Einbeziehung der Stadt Viernheim, des Kreises Bergstraße und der VRN GmbH im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans 2020-2024 begonnen werden. Stationen entlang der Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim und Weinheim (Streckennummer 9400), Ausbaureihenfolge der noch nicht barrierefreien Stationen (Reihenfolge gemäß Priorisierungsverfahren/Ausbaukonzept): 1. Tivoli 2. Viernheim Ost 3. Kapellenberg 4. Walter-Gropius-Allee | | Die Angaben im Kapitel 4.2.4 wurden wunschgemäß ergänzt. | BS | Tabelle 13 Anhang 2.E |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.2 | Kap. 2.2.4 S.53 | Auf der Linie 5 wird an Samstagen tagsüber über lange Zeiträume ein 20 Minuten-Takt angeboten. Daher bitten wir, den 2. Satz dieses Kapitels wie folgt zu formulieren (vgl. auch Tab. 12): „Die Linie 5 verkehrt montags bis freitags im 10/20- Min- Grundtakt, an Samstagen im 20/30-Min- Grundtakt und an Sonntagen im 30-Min-Takt.“ | AS/VS | Der entsprechende Satz wurde wunschgemäß angepasst. | BS | Kap. 2.2.4 |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.3 | Kap. 2.4.2 S.64 | Auf der VRN-Ruftaxi-Linie 606 werden nicht nur Jahres- und Halbjahreskarten des VRN, sondern alle VRN Ausweise anerkannt. | T | Im Punkt „Übrige Angebote des VRN-Tarifs werden nicht anerkannt“ wurde „(außer auf den Linien 601, 602, 603 und 606; hier gelten alle VRN-Fahrausweise, außer Jugendgruppenkarte)“ ergänzt. | BS | Kap. 2.4.2 |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--------------------------------------|----------|---|--|--------|--|-------------------|-----|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.4 | Kap. 3.3.1 S.90 i.V.m. Anhang 3.B QB_B. 69 | betr. 1 Satz zu QB_B.69 unter „Inhalt / Rückmeldung“: Schnittstellen zwischen RNV und RMV gibt es nicht. Hier ist sicher gemeint „Schnittstellen zwischen VRN und RMV sind sehr argerlich.“ Schnittstellen zwischen RNV und RMV gibt es nicht. Hier ist sicher gemeint „Schnittstellen zwischen VRN und RMV sind sehr argerlich.“ | H | Kenntnisnahme. Bei der bemerkten Formulierung in Anhang 3.B, QB_B.69 handelt es sich um die Eingabe einer Bürgerin bzw. eines Bürgers aus der ersten Beteiligungsstufe. Sie wird daher nicht korrigiert. | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.5 | Kap. 3.3.1 S.93 | Tabelle 23, 2. Zeile, Spalte „Forderung aus Beteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung“: Bensheim ist nicht Übergangsgebiet zwischen RNV und RMV. Hier ist sicher gemeint „...gemeinsame Regelung von RMV und VRN (Bensheim ist Übergangsgebiet) ... „ | H | Kenntnisnahme. Bei der bemerkten Formulierung in Tabelle 23 handelt es sich um die Eingabe einer Bürgerin bzw. eines Bürgers aus der Beteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Sie wird daher nicht korrigiert. | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.6 | Kap. 4.1.1 S.109/110 i.V.m. Anhang 4.B | Tabelle 31, Maßnahme M_R.3.a: Für konstruktive Gespräche über eine evtl. Verlängerung der rnv-Buslinie 52 bis Lampertheim stehen wir sehr gerne zur Verfügung. Wir bitten jedoch zu beachten, dass die rnv-Buslinie 52 an den Tagen von Montag bis Freitag aktuell tagsüber im 20 Minuten-Takt verkehrt, für die Busverbindung Lampertheim – MA Sandhofen jedoch ein 30 Minuten-Takt vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang weisen wir auch darauf hin, dass der im Anhang 4b „ITF-Zielkonzept“ angegebene Fahrplänenwurf nicht nur hinsichtlich der Taktfolgezeit sondern auch der Fahrplangestaltung derzeit nicht zugesagt werden kann. Bei der Fahrplangestaltung der rnv-Buslinie 52 ist an der Endstelle in MA Sandhofen auf attraktive Übergangszeiten von und zur Stadtbahnlinie 3 sowie zwischen den dort verkehrenden Buslinien zu achten. Als weitere Randbedingungen beeinflussen die Kapazität der Bushaltestelle an der Endstelle in MA Sandhofen sowie Umlaufverknüpfungen zwischen den Buslinien einen tatsächlich umsetzbaren Fahrplan. Wir sagen jedoch zu gegebener Zeit eine wohlwollende Prüfung der gewünschten Fahrplangestaltung zu. Außerdem sind die aus der vorgeschlagenen geänderten Linienführung der rnv-Buslinie 52 im Bereich Scharhof resultierenden Auswirkungen auf die Erschließungsqualität zu bewerten. Für eine mögliche Planung „aus einem Guss“ würde es sich aus unserer Sicht anbieten, die Maßnahme M_R.3.a (mittelfristiger Bedarf) zeitgleich mit der Maßnahme M_R.3.b (weiterer Bedarf; Verlängerung der rnv-Buslinie 51 bis Lampertheim) umzusetzen. | AS/VS | Die Untersuchung der vorgeschlagenen Linienführung und Fahrplanzeiten sowie die Zusage einer Prüfung wird zur Kenntnis genommen. Bei der Fahrplankonstruktion der geplanten Linie 52 sollte zum Erreichen der prognostizierten Fahrgastpotenziale aus Sicht des Kreises Bergstraße auf attraktive Anschlussbeziehungen zur RNV-Linie 3 Richtung Mannheim (Haltestelle MA-Sandhofen, Endstelle), zur geplanten Buslinie 601 Richtung Hofheim (Haltestelle Lampertheim, Biedensandstr.) und 644A Richtung Heppenheim (Haltestelle Lampertheim, Bahnhof) Rücksicht genommen werden. Eine zeitgleiche Umsetzung der Maßnahmen M_R.3.a und M_R.3.b wäre sinnvoll. Die Prioritätsstufen dieser beiden Maßnahmen werden daher auf „mittelfristiger Bedarf“ (MB) vereinheitlicht. Für die Entscheidung über die Umsetzung dessen sind die finanziellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Realisierung und der Umsetzungsstand der übrigen höher priorisierten Maßnahmen des Nahverkehrsplans maßgeblich. | KoV | - |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--------------------------------------|----------|---|---|--------|--|-------------------|--|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.7 | Kap. 4.1.1 S. 111 i.V.m. Anhang 4.B | <p>Tabelle 32, Maßnahme M_R.3.b: Für konstruktive Gespräche über eine evtl. Verlängerung der rnv-Buslinie 51 bis Lampertheim stehen wir sehr gerne zur Verfügung. Wir weisen aber darauf hin, dass der im Anhang 4b „ITF-Zielkonzept“ angegebene Fahrplänenwurf hinsichtlich der Fahrplanlage derzeit nicht zugesagt werden kann.</p> <p>Bei der Fahrplangestaltung der rnv-Linie 51 ist an der Endstelle in MA Schönau auf attraktive Übergangszeiten von und zur Stadtbahnlinie 1 ebenso zu achten wie an der Endstelle in MA Sandhofen von und zur Stadtbahnlinie 3 sowie zwischen den dort verkehrenden Buslinien. Als weitere Randbedingungen beeinflussen die Kapazität der Bushaltestelle an der Endstelle in MA Sandhofen sowie Umlaufverknüpfungen zwischen den Buslinien einen tatsächlich umsetzbaren Fahrplan. Wir sagen jedoch zu gegebener Zeit eine wohlwollende Prüfung der gewünschten Fahrplanlagen zu. Für eine mögliche Planung „aus einem Guss“ würde es sich aus unserer Sicht anbieten, die Maßnahme M_R.3.b (weiterer Bedarf) zeitgleich mit der Maßnahme M_R.3.a (mittelfristiger Bedarf; Verlängerung der rnv-Buslinie 52 bis Lampertheim) umzusetzen.</p> | AS/VS | <p>Die Untersuchung der vorgeschlagenen Linienführung und Fahrplanzeiten sowie die Zusage einer Prüfung wird zur Kenntnis genommen. Bei der Fahrplankonstruktion der geplanten Linie 51 sollte zum Erreichen der prognostizierten Fahrgastpotenziale mindestens auf attraktive Anschlussbeziehungen zu den RNV-Linien 1 und 50 Richtung Mannheim (Haltestelle MA-Schönau, Endstelle), zur RNV-Linie 3 Richtung Mannheim (Haltestelle MA-Sandhofen, Endstelle), zu den Buslinien 644/644A Richtung Hüttenfeld (Haltestelle Lampertheim, Neuschloßstr.) und auf eine Durchbindung auf die geplante Linie 52 Richtung MA-Sandhofen (Haltestelle Lampertheim, Bahnhof) Rücksicht genommen werden. Eine zeitgleiche Umsetzung der Maßnahmen M_R.3.a und M_R.3.b wäre sinnvoll. die Prioritätsstufen dieser beiden Maßnahmen werden daher auf MB vereinheitlicht. Für die Entscheidung über die Umsetzung dessen sind die finanziellen Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Realisierung und der Umsetzungsstand der übrigen höher priorisierten Maßnahmen des Nahverkehrsplans maßgeblich.</p> | KoV | - |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.8 | Kap. 4.1.1 (S.111) | <p>Tabelle 32, Maßnahme M_R.9: Wir weisen darauf hin, dass sich die derzeitige Bushaltestelle „MA Sandhofen, IKEA“ nicht auf öffentlichem Straßenland, sondern auf Privatgelände befindet. Die derzeitige Haltestellenanlage lässt einen evtl. angestrebten gleichzeitiger Halt mehrerer Busse (Linie 52 und Linie 648) zur gegenseitigen Anschlussgewährung nicht zu. Derzeit wird die Haltestelle zudem aufgrund des Zeitbedarfs für die Stichfahrt zu dieser Haltestelle nur während der Geschäftsöffnungszeiten der Märkte im Einzugsbereich der Haltestelle bedient.</p> <p>Zudem informieren wir darüber, dass – vorbehaltlich letzter noch ausstehender Beschlüsse – ab November 2020 von rnv an den Tagen von Montag bis Freitag die neue Buslinie 83 MA Sandhofen – LU Oppau/BASF Tor 12 eingerichtet wird.</p> <p>Zwischen einer gem. Maßnahme M_R.3.a gestalteten Buslinie 52 und der Buslinie 83 könnte an der Haltestelle „Karl- Schweizer-Park“ in Sandhofen umgestiegen werden. Somit wird eine schnelle Verbindung zwischen Lampertheim und LU Oppau/BASF Tor 12 auch ohne Umsetzung der Maßnahme M_R.9 bzw. ohne Halt der Linie 648 an der Haltestelle „MA Sandhofen, IKEA“ allein durch Umsetzung der Maßnahme M_R.3.a entstehen.</p> | AS/VS | <p>Die Eigentumsverhältnisse und Platzsituation der Bushaltestelle Scharhof, IKEA und die Planung, eine neue Linie 84 MA Sandhofen – LU Oppau/BASF Tor 12 mit Anschlüssen in Sandhofen, Karl-Schweizer-Park auf der Relation LU Oppau (BASF) – Lampertheim (nach Umsetzung von Maßnahme M_R.3.a) einzurichten wurden zur Kenntnis genommen. Die Planung wurde auf Grundlage dessen und der übrigen Ausführungen wie folgt geändert: Die Planungsline 648 (neu 617) bedient die Haltestelle Scharhof, IKEA nicht mehr, da die Herstellung sicherer Anschlussbeziehungen entfallen kann. Stattdessen wird die Haltestelle Scharhof, Blumenauer Weg in beide Fahrrichtungen ohne Anschlusszwänge und Standzeiten in die Linienführung aufgenommen. Diese Haltestelle wird zur Vermeidung zu großer Zeitverluste für Reisende von LU Oppau nach Viernheim nur bei Ausstiegswunsch oder nach Voranmeldung bedient. Die Herstellung des Anschlusses auf der Relation LU Oppau – Lampertheim wurde in Maßnahme M_R.3.a entsprechend an die Haltestelle Sandhofen, Karl-Schweizer-Park verlegt bzw. integriert. Diese Haltestelle wurde als Verknüpfungspunkt (außerhalb des Kreises Bergstraße) in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p> | BS | Tabelle 36, Anhang K.2.h, Anhang 4.A, Anhang 4.B |



| Bereich | Organisation | Lfd.Nr. | Bezug | Inhalt/Rückmeldung | Themen | Stellungnahme Kreis/VRN | Prüf- ergebnis | Ort |
|---|--------------------------------------|----------|---|--|--------|---|-------------------|--------|
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | Rhein- Neckar- Verkehr GmbH | AE_RNV.9 | Kap. 4.3.1 (S.118) i.V.m. Anhang 4.B | <p>Hinweise zu Anhang 4b „ITF-Zielkonzept“ Die im Anhang 4b „ITF-Zielkonzept“ enthaltenen Fahrplänezeiten der Stadtbahnlinien von mv beziehen sich u.E. auf den Ist- Fahrplan. Hierfür wären folgende Angaben zu den rnv-Stadtbahnlinien 5, 5A und 7 zu korrigieren: Linie 5 – Haltestelle „Viernheim Bahnhof“ Ankunft von Heidelberg/Weinheim erfolgt zu den Minuten '08/('18)'/28/('38)'/50/('58); die Weiterfahrt Richtung Mannheim erfolgt unverändert zu den Minuten ('00)'/10/('20)'/30/('40)'/50 Linie 5A – Haltestelle „Heddesheim Bahnhof“ Aufgrund der Komplexität des Gesamtfahrplans der organisatorisch zusammengehörigen rnv-Stadtbahnlinien 5, 5A und 15 sind leider keine ganztägig einheitlichen Taktminuten der Linie 5A am Bahnhof in Heddesheim erreichbar. Für eine Übersicht und damit Planungsgrundlage „auf der sicheren Seite“ empfehlen wir folgende Angaben: Ankunft von Mannheim zu den Minuten '15'35'55, Abfahrt nach Mannheim zu den Minuten '14'34'54 (unverändert) Linie 7 – Haltestelle „Oppau (Endstelle)“ Die Stadtbahnlinie 7 fährt planmäßig von und nach MA Vogelstang. Der derzeitige vorübergehende Endpunkt in LU Friesenheim resultiert aus der im September 2020 endenden Sperrung der Stadtbahnstrecke zwischen LU und MA über die Konrad-Adenauer-Brücke. In Analogie zu den Eintragungen bei den Stadtbahnlinien 1, 3 und 5 sowie in Fahrtrichtung MA Vogelstang korrigiert sollte es lauten: Ankunft von MA Vogelstang zu den Minuten ('03)'/13/('23)'/33/('43)'/53, Abfahrt nach MA Vogelstang zu den Minuten ('09)'/19/('29)'/39/('49)'/59</p> | H | Die Angaben im Anhang 4.B wurden wunschgemäß ergänzt. | BS | Anhang |
| Aufgabenträger, Behörden und Verkehrsunternehmen | VTL | AE_VTL | - | SIEHE STADT LAMPERTHEIM | - | - | - | - |