



8.3.B Zusammenfassung und Prüfung der Themen von BürgerInnen (1. Beteiligungsstufe)

Zusammenfassung der Themen von BürgerInnen
Erste Beteiligungsstufe – Stellungnahmen vor der Angebotskonzeption

Prüfung der Themen von BürgerInnen
[Stand 20.5.2020]

Themenbereiche

- AQ = Aufenthaltsqualität
- AS/VS = Anbindungs- & 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 / Fahrgastinformation

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

Eine Zahl in eckigen Klammern (z.B. „[+5]“) in der Spalte „Inhalt/Rückmeldung“ gibt an, wie häufig ein Inhalt von verschiedenen Verfassern zusätzlich benannt wurde. Sie bezieht sich jeweils nur auf die erste Aussage in einer Tabellenzeile. Die nach der Zahl dargestellten Sätze/Ausführungen dienen der Konkretisierung der mehrfach benannten Kernaussage. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit konnten bei sehr häufig benannten Inhalten nicht immer alle Textbeiträge dargestellt werden. In solchen Fällen wurden Aussagen gewählt, die die häufig genannten Begründungen zur Kernaussage möglichst repräsentativ wiedergeben. Sofern eine Themennennung im Nahverkehrsplan berücksichtigt wurde, gibt der Code (z.B. Kapitel „Kap. 3.4.8“ oder Maßnahme „M_NO.5“) in der Spalte „Berücksichtigungsort“ an, an welcher Stelle das Thema im Bericht (bei Kapiteln) bzw. im Anhang 4.A (bei Maßnahmen) gefunden werden kann

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüfergebnis	Berücksichtigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.1	Innerstädtische Busverbindungen (z.B. in Heppenheim) sollten preiswerter angeboten werden. Kurze Strecken sind mit 2,10 € einfache Fahrt derzeit zu teuer. Hin- und Rückfahrt kostet sogar 4,20 €. Besonders für finanziell nicht gut gestellte Menschen sollte es ein bezahlbares Angebot geben. Andernfalls fahren die Busse auch weiterhin fast leer trotz verbesserter Streckenführung und 1/2-Stunden-Takt.	T	In Bürstadt besteht bereits ein ggü. der VRN-Preisstufe 1 vergünstigter innerstädtischer Tarif (VRN-Preisstufe 0). In Heppenheim wird derzeit die Einführung eines solchen Tarifs geprüft. In den übrigen Kommunen des Kreises ist die Einführung grundsätzlich möglich, sofern die betroffenen Kommunen bereit sind die zusätzlichen Kosten hierfür übernehmen.	KoV	–
QB_B.2	Die Abfahrten der Linie 669 ab Bensheim Weingut Richtung Zwingenberg nach der 5. und 7. Schulstunde sollten verbessert werden. Die 5. Stunde der LFS endet 12.05 Uhr, der nächste Bus fährt erst um 12.33. Die 7. Stunde endet 13.35, der nächste Bus fährt erst 14.03Uhr.	AS/VS	Nach der 6. Stunde ist das Aufkommen im Schülerverkehr am höchsten. Hier werden bereits zusätzliche Fahrten angeboten. Gemäß den Schülerbeförderungsstandards des Kreises sind Wartezeiten nach der 5. und 7. Stunde von bis zu 35 Minuten in Ausnahmefällen zulässig.	KoV	A
QB_B.3	Die Anbindung an den S-Bahn-Verkehr zum Rhein-Neckar-Raum sowie zum Rhein-Main-Gebiet sollte verbessert werden. [+2] Tagsüber bessere Taktung der Regionalbahn nach Darmstadt. S-Bahnen im 15-Minuten-Takt nach Frankfurt und Heidelberg wären sehr hilfreich. Ein generelles Angebot auf dieser Strecke (in beide Richtungen) in halbstündlichem Takt sollte eingerichtet werden, denn hier gibt es noch Lücken, die zu schließen sind.	SPNV	Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Mannheim/Heidelberg weist bereits ein hohes Niveau auf. Aufgrund laufender langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen sowie hoher Streckenauslastung der Main-Neckar-Bahn sind mittelfristig keine Zubestellungen in diesem Umfang möglich. Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurde eine Taktverdichtung der Linie RE60 auf einen 60'-Takt vorgenommen. Eine Verdichtung des Angebots der Linie RB67/68 auf einen 30'-Takt wird als Prüfauftrag für den regionalen Nahverkehrsplan in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_B.19
QB_B.4	Der 669er Bus könnte abends länger fahren, v. a. am Wochenende. Samstags am frühen Abend sogar halbstündlich.	AS/VS	Im Rahmen der Inbetriebnahme des Linienbündels „Nördliche Bergstraße im Dezember 2018 wurde das Angebot auf der Buslinie 669 entsprechend ausgeweitet.	KoV	–
QB_B.5	Dasachteulenangebot zum Winzerfest könnte Richtung Heppenheim per Bus auch wieder besser werden.	AS/VS	Für die Ausgestaltung der zusätzlichen Linienfahrten zum Bensheimer Winzerfest ist die Stadt Bensheim zuständig.	KW	–

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.6	Die Buslinie 669 sollte an Schultagen wieder bis nach Bickenbach fahren.	AS/VS	Eine Wiederherstellung der Verlängerung der Buslinie 669 über Alsbach hinaus bis Bickenbach ist seitens der DADINA derzeit nicht gewünscht. An der Haltestelle „Alsbach, Am Hinkelstein“ bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der VRN-Linie 669 und der DADINA-Linie BE2 Richtung Bickenbach.	KoV	-
QB_B.7	Ein zusätzlicher Halt „Kindergarten“ in der Hemsbergstraße Bensheim wäre bestimmt förderlich.	ES	Die Erschließungsanalyse (Kapitel 3.4.3) zeigte, dass im Bereich des evangelischen Kindergartens in der Hemsbergstraße in Bensheim keine Erschließungsdefizite bestehen.	KoV	-
QB_B.8	Zwischen den Haltestellen „Bensheim, Caritasheim“ und „Bensheim, Heilig-Geist-Hospital“ fehlt eine Haltestelle für die Linie 669. Man sollte noch einen neuen Halt „Bensheim, Hemsbergschule“ (Richtung HP) bzw. Bensheim, Friedhof(West)“ (Richtung Alsbach) auf der Heidelbergerstr. einfügen. Aufgrund des Euler-Neubaugebietes am Hemsberg wäre diese Haltestelle über den neuen Mönchbachweg am Friedhof vorbei sehr gut von den Anwohnern zu Fuß erreichbar. Sollte zugleich zu keiner Fahrzeitverlängerung der Linie 669 führen.	ES	Die Erschließungsanalyse (Kapitel 3.4.3) zeigte, dass der Bereich „Fichtestraße“ in Bensheim an Schultagen durch die bestehende Haltestelle „Hemsbergschule“ ausreichend erschlossen ist. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit dieses Bereichs und des Euler-Geländes (erreichbar über den Mönchbachweg) von/nach Heppenheim sowie generell an schulfreien Tagen und am Wochenende bietet es sich an die Buslinie 669 auch an der Hemsbergschule halten zu lassen. Dies ist fahrplantechnisch unproblematisch, da keine Umwegfahrten erforderlich sind. Hierzu müsste jedoch eine zusätzliche Haltestelle in Fahrtrichtung Alsbach eingerichtet werden (optimalerweise nahe der Fußgängerampel an der Einmündung Fichtestr./Heidelberger Straße). Dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim	BM	M.6.g
QB_B.9	Ruftaxi 6971: Haltestellen Limesstraße und Käsethal wurden neu zum Fahrplanwechsel eingeführt, was sehr zu begrüßen ist. Leider kennt diese kaum jemand – nach einem Monat hängt immer noch kein AST-Fahrplan am provisorischen Haltestellenschild, das auch nur von einer Seite mit einem „H“-Zeichen ausgestattet ist. Hier müsste man deutlicher auf den Halt und die Fahrtmöglichkeiten und Preisgestaltung (z.B. über Presseveröffentlichung) hinweisen.	W/FGI	Im Nahverkehrsplan werden Empfehlungen für die Haltestellenausstattung definiert. Für die Ausstattung und Fahrgastinformation an Ruftaxi-Haltestellen in Bensheim ist die Stadt Bensheim zuständig.	BS	Kap. 3.2.4
QB_B.10	Von/Nach Darmstadt und Frankfurt sollte es auch außerhalb der Stoßzeiten mindestens alle 30 Minuten bzw. mehr als ein Mal pro Stunde eine Verbindung geben. [+7] Die Taktung mit 1 x die Stunde ist deutlich zu gering und für das tägliche Pendeln zur Arbeit viel zu starr und unflexibel, alle 30 min., besser 20 min., wäre eher alltags-tauglich. Eine bessere Anbindung von Zwingenberg und Bensheim nach Darmstadt, d.h. eine Zugverbindung mindestens alle 30 Minuten ist wünschenswert. Nachmittags fährt z.B. der RE um 16:53, dann RB 17:01 und IC 17:09, d.h. 3 Züge innerhalb von 20 Minuten und danach erst wieder um 18:01 die RB, das ist zu wenig! Die Taktung der RB/RE von heidelberg/Mannheim nach Frankfurt beginnt um 5 Uhr morgens halbstündlich. Ab 8 Uhr ist die Taktung jedoch 50min/10min. Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass auch ab 8 Uhr die Taktung halbstündlich ist.	SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_B.3	BM	M_B.19
QB_B.11	Stadtbus sollte bis Heppenheim-Erbach im Studententakt mit Zugsanbindung fahren. Dann können auch Erbacher ohne Auto zur Arbeit in Mannheim oder Darmstadt kommen. Ruftaxi und Bus sind in Erbach sehr unpünktlich. Unser Enkel kommt täglich 15 Minuten zu spät in die Schule. Öffentliche Verkehrsmittel müssen pünktlich und zuverlässig sein, nur dann werden sie auch benutzt. Das einfachste wäre, die Ortsteile in den Stadtverkehr einzubinden.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurde eine direkte Busverbindung Heppenheim – HP-Erbach – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach (Linie 683) mit Anschluss nach Mannheim in Heppenheim Bahnhof eingerichtet. Diese Busverbindung wird montags bis freitags im 60'-Takt und an Wochenenden im 2 Stunden-Takt bedient und stellt einen Anschluss an die S-Bahnlinie S6 nach Mannheim her. Die Herstellung eines Anschlusses zu den Bahnlinien Richtung Bensheim, Darmstadt und Frankfurt wird unter QB_WM.7 thematisiert.	BM	M_NO.5
QB_B.12	Eine Buslinie Bensheim – Viernheim sollte geschaffen werden.	AS/VS	Zwischen Bensheim und Viernheim wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 890 Fahrgästen pro Woche und Reisezeitverhältnisse ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 1,7 und 2,1 (Empfehlung 1,8) ermittelt. Für die Einrichtung einer neuen Buslinie fehlen 210 Fahrgäste pro Woche. Angesichts des noch ausreichenden Reisezeitverhältnisses und des für eine neue Buslinie nicht ausreichenden Fahrgastpotenzials wird das Bestandsangebot als ausreichend erachtet.	KoV	KoV



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.13	Verbindung Hüttenfeld Bensheim ist schlecht.	AS/VS	Zwischen Bensheim und Hüttenfeld wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 150 Fahrgästen pro Woche und Reisezeitverhältnisse ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 3,1 und 3,7 (Empfehlung 1,8) ermittelt. Für die Einrichtung einer neuen Buslinie ist dies nicht ausreichend. Eine Verbesserung des sehr ungünstigen Reisezeitverhältnisses ggü. einer Pkw-Fahrt ist dennoch durch die Umsetzung einer neuen ÖPNV-Verbindung zwischen Heppenheim und Lampertheim über Hüttenfeld zu erwarten (Näheres siehe Anhang 3.C, QB_Hep.2).	BM	M_R.2
QB_B.14	Eine Querverbindung ins Hessische Ried fehlt in Heppenheim noch. (Lorsch, Einhausen, Worms, etc.), mit regelmäßigen Fahrzeiten.	ES	Zwischen Heppenheim und Lorsch besteht mit der Linie 643 ein tägliches Angebot im Taktverkehr. Zur Relation Heppenheim – Einhausen siehe Anhang 3.D, QB_FGB_B.2. Zwischen Heppenheim und Worms wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 260 Fahrgästen pro Woche und einem Reisezeitverhältnis ggü. Pkw-Fahrt von 1,8 (ÖV: 45', Pkw 25') ermittelt. Damit liegt die Verbindungsqualität noch im Rahmen des für eine solche eher potenzielschwache Relation empfohlenen Wertes von 1,8. Dennoch kann es abhängig von der Umsetzungsvariante zur unter Anhang 3.C, QB_Hep.2 neu zu schaffenden Busverbindung zwischen Lampertheim und Heppenheim über Hüttenfeld zu einer Verbesserung des Reisezeitverhältnisses kommen.	BM	M_R.2
QB_B.15	Die Bahnverbindungen auf der Main-Neckar-Bahn sind nicht zufriedenstellend. Die Häufigkeit von Verspätungen, Zugausfällen und überfüllten Zügen ist, insbesondere im Berufsverkehr, viel zu hoch. [+5] Man verpasst sehr oft den Busanschluss von Heppenheim nach Lorsch, nächster Bus 1 Std. später. Ein großes Problem liegt zudem darin, dass die fahrplanmäßigen Anschlusszeiten in Darmstadt zu gering sind und dass es dadurch schon bei relativ geringen Verspätungen zu verpassten Anschlüssen kommt. Eine Verbesserung wäre durch eine Verlängerung der Anschlusszeiten in Darmstadt zu erreichen. Der RE ist leider selbst zu Stoßzeiten viel zu kurz, so dass regelmäßig ab Bensheim Richtung Norden bereits die Fahrgäste stehen müssen.	SPNV	Für die Betriebsqualität, das Störfallmanagement und die Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Kapazitäten auf der Main-Neckar-Bahn 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	–
QB_B.16	Die Fahrplanaushänge an vielen Bushaltestellen sind durch den sonnenreichen Sommer 2018 braungebrannt und wurden nicht ausgetauscht, sodass sie nicht mehr lesbar sind.	W/FGI	Für die Bereitstellung von lesbaren Fahrplanaushängen sind die Verkehrsunternehmen zuständig	KoV	–
QB_B.17	Es fehlt eine Busverbindung zwischen Hüttenfeld und Hemsbach bzw. zwischen Hüttenfeld und Heppenheim [+3]. Die Verbindungen von Hüttenfeld nach Lampertheim und nach Viernheim sind mittlerweile sehr gut ausgebaut. Es ist jedoch sehr umständlich und langwierig (mind. 1 Std.) um von Heppenheim nach Viernheim zu kommen. Eine Busverbindung nach Hüttenfeld wäre hilfreich. Dort kann man in die Linie 644 nach Viernheim umsteigen. Momentan ist man mehr oder weniger gezwungen, die Strecke mit dem Auto zu fahren (dauert ca. 12 Min). Gemessen am öffentlichen Nahverkehr hat man fast den Eindruck, als ob Viernheim gar nicht mehr zum Kreis Bergstraße gehört. Es wäre sinnvoll, hier eine eklatante Lücke im Nahverkehr zu schließen. Pendler z.B. nach Bensheim, Darmstadt, Frankfurt, Ladenburg oder andere Orte sind darauf angewiesen die Main-Neckar-Bahn erreichen zu können. Leider kann man von Hüttenfeld aus nur sehr schwer nach Hemsbach gelangen. Für Personen ohne Führerschein ist es nicht möglich in Hemsbach einzukaufen. Morgens und abends (eventuell mittags auch für Hüttenfelder Schüler) könnte man den Bus Hüttenfeld bis zum Kreisel in Hemsbach verlängern. Perfekt wäre auch, wenn der Hemsbacher Bus vielleicht auch im Wechsel bis zum Kreisel Hüttenfeld verlängert würde. Auf keinen Fall Bus zum Bahnhof Hemsbach, das ist viel zu umständlich und dauert zu lange.	AS/VS	Abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Linienkonzeption sind auf der Relation Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim Fahrgastpotenziale zwischen 2.100 und 3.100 Fahrgästen/Woche erreichbar. Die bestehenden Buslinien 602 und 644 zwischen Lampertheim und Hüttenfeld sind bei der Konzeption mit zu berücksichtigen; ein zusätzliches Parallelangebot zu diesen beiden Linien erscheint mangels Nachfrage nicht sinnvoll. Für die Herstellung einer ÖPNV-Verbindung zwischen Hemsbach und Hüttenfeld wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. bis zu 490 Fahrgästen / Woche ermittelt. Mehr Potenziale für diese Verbindung sind nur unter Verzicht auf die Realisierung der Verbindung Lampertheim – Hüttenfeld – Heppenheim erreichbar. Angesichts des höheren Potenzials dieser Verbindung wird hiervon jedoch abgeraten. Zur Sicherstellung einer Grundmobilität zwischen Hüttenfeld und Hemsbach kommt eine bedarfsgesteuerte Bedienform infrage.	BM	M_R.2



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.18	Zwischen Heppenheim und Viernheim sollte eine direkte Busverbindung eingerichtet werden [+1]. – Ich selbst arbeite in Viernheim und pendle täglich mit dem Zug und dann mit der OEG zur Arbeit. In dem Viernheimer Industriegebiet kenne ich etliche Personen welche auch bereit wäre zu pendeln, wenn denn die Verbindung für sie besser wäre, daher würde ich mir wünschen, dass es eine Buslinie von Heppenheim nach Viernheim an dem Bahnhof geben würde, ich bin überzeugt das dies die den Öffentlichen Nahverkehr attraktiver für Pendler machen würde. Natürlich wäre dies auch Interessant für Pendler aus Fürth welche mit dem Auto nach Viernheim pendeln da der Zug zu oft Verspätung hat. – Es fehlt eine Verbindung von HP nach Viernheim ins RNZ. Auch diese Stadt liegt in Südhessen, zwar nicht an der Bergstrasse, aber die bedienen Sie ja auch nur auf hessischem Gebiet. Es ist ja ein Witz: In den Luftkurort Gras-Ellenbach kann man stündlich fahren und dort wo Einkaufsmöglichkeiten sind kommt man nicht hin.	AS/VS	Zwischen Heppenheim und Viernheim wurde ein Fahrgastpotenzial von ca. 960 Fahrgästen pro Woche ermittelt (Reisezeitverhältnis ggü. Pkw-Fahrt 1,4–1,9; Empfehlung 1,8). Da sich das Reisezeitverhältnis noch in einem ausreichenden Rahmen bewegt, wird derzeit kein Handlungsbedarf für neue direkte Busverbindung zwischen Viernheim und Heppenheim gesehen.	KoV	–
QB_B.19	Die Bahnverbindungen auf der Main-Neckar-Bahn sind nicht zufriedenstellend. Die Häufigkeit von Verspätungen, Zugausfällen und überfüllten Zügen ist, insbesondere im Berufsverkehr, viel zu hoch. [+5] Man verpasst sehr oft den Busanschluss von Heppenheim nach Lorsch, nächster Bus 1 Std. später. Ein großes Problem liegt zudem darin, dass die fahrplanmäßigen Anschlusszeiten in Darmstadt zu gering sind und dass es dadurch schon bei relativ geringen Verspätungen zu verpassten Anschlüssen kommt. Eine Verbesserung wäre durch eine Verlängerung der Anschlusszeiten in Darmstadt zu erreichen. Der RE ist leider selbst zu Stoßzeiten viel zu kurz, so dass regelmäßig ab Bensheim Richtung Norden bereits die Fahrgäste stehen müssen.	SPNV	Für die Betriebsqualität, das Störfallmanagement und die Bereitstellung der vertraglich vereinbarten Kapazitäten auf der Main-Neckar-Bahn 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	–
QB_B.20	RE60 zwischen Mannheim und Frankfurt über Darmstadt sollte alle 60 Minuten fahren und nicht nur alle 2 Stunden. [+1]	SPNV	Wurde zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 umgesetzt	KoV	–
QB_B.21	Die Anbindung von Einhausen nach Worms ist schlecht.	AS/VS	Zwischen Einhausen und Worms wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 90 Fahrgästen pro Woche und ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt von 1,9 (Empfehlung 1,8) ermittelt. Angesichts des zu niedrigen Fahrgastpotenzials wird kein Handlungsbedarf gesehen.	KoV	–
QB_B.22	Eine Buslinie von Einhausen über Groß-Rohrheim nach Darmstadt sollte geprüft werden.	AS/VS	Zwischen Einhausen und Darmstadt wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 300 Fahrgästen pro Woche und ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt von 1,8–2,2 (Empfehlung 1,8) ermittelt. Angesichts des zu niedrigen Fahrgastpotenzials, der bestehenden getakteten Verbindung über Bensheim und des durch die Herstellung einer Busverbindung Einhausen – Groß-Rohrheim – Darmstadt nicht besseren Reisezeitverhältnisses ggü. bestehenden Verbindungen wird kein Handlungsbedarf gesehen.	BM	–
QB_B.23	Die Riedgemeinden sind nur mässig an die Kreisstadt angebunden --> Linie RB63 von Worms nach Bensheim bis Heppenheim verlängern. Die Regionalbahn hat in Bensheim 28 Minuten Aufenthalt, das sollte ausreichen um nach Heppenheim und zurück zu gelangen.	AS/VS, SPNV	Eine bessere Anbindung der Riedgemeinden an die Kreisstadt Heppenheim wird im Rahmen der Themennennungen QB_GrR.2 und QB_Hep.2 im Anhang 2.C, QB_FGB_B.2, QB_FGB_B.10, QB_FGB_B.11, QB_FGB_L.1 im Anhang 2.E, sowie QB_B.13 behandelt.	BM	M_R.1 M_R.2



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.24	Es fehlt von Lorsch/Einhausen eine Direktverbindung nach Hüttenfeld/Viernheim (Rhein Neckar Zentrum). [+5] Wenigstens bis Hüttenfeld sollte eine Verbindung mit Umsteigemöglichkeit zur Buslinie Lampertheim – Viernheim eingerichtet werden. Derzeit muss man über Bensheim und Weinheim fahren, was sehr viel Zeit im Anspruch nehmen kann. Ich würde mich freuen wenn es endlich mal eine direkte Verbindung von Hüttenfeld nach Lorsch geben würde, da man mindestens 2 Stunden unterwegs ist wenn man nach Lorsch mit dem Bus fahren möchte obwohl es mit dem auto vielleicht 5 Minuten sind. Das ist ein Megaaufwand und meiner Meinung nach sollte es endlich dorthin eine Verbindung geben.	AS/VS	Siehe QB_FGB_B.14	BM	M_B.5
QB_B.25	Die Buslinien 640 und 641 sollten sonntags stündlich fahren. An Samstagen sollten sie gegen 6 Uhr, an Sonntagen gegen 8 Uhr Bahnanschlüsse am Bensheimer Bahnhof erreichen.	AS/VS	Für die Relation Bensheim – Einhausen wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 3.900 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht einer ausreichenden Nachfrage für eine Verbindung des Grundnetzes 1. Ordnung (GN 1). Angesichts dessen und der schon heute annähernd an diesen Standard bestehenden Verbindung wird die ÖPNV-Verbindung Einhausen – Bensheim im Nahverkehrsplan dem GN 1 zugeordnet. Für die Relation Bensheim – Lorsch wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 6.600 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht zwei Verbindungen des GN 1. Angesichts dessen wird für die Relation Lorsch – Bensheim im Nahverkehrsplan neben der SPNV-Verbindung die Herstellung von zwei Verbindungen des GN 1 sowie die Ausarbeitung einer gemeinsamen Stadtbuskonzeption, in der auch die Binnenverkehre beider Kommunen berücksichtigt werden, empfohlen.	BM	M_B.6 M_B.7
QB_B.26	Ich verweise hiermit auf meinen Leserbrief im Bergsträßer Anzeiger: https://www.morgenweb.de/bergstraesser-anzeiger_artikel,-leserbrief-fahrplanwechsel-beschert-lorschern-auch-nachteile-arid,743298.html	H	Während der Laufzeit des Linienbündels „Ried“ bestehen nur wenige Spielräume bei der Anpassung von Anschlussbeziehungen. Die Herstellung besserer Anschlüsse an die Bahnlinien in Bensheim Richtung Darmstadt und Weinheim wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen	BM	M_B.8
QB_B.27	Die meisten meiner Mitpassagiere und ich finden es schlichtweg unnötig, dass der Einhäuser Bus (640) das Bensheimer Industriegebiet befährt. Der Lorsch Bus tut das immerhin auch nicht. Dadurch geht wichtige Zeit verloren, die besser darin angelegt wäre, schneller am Bahnhof anzukommen (z. B. letzte Haltestelle Einhausen Jacobstraße und dann direkt Bensheim Finanzamt), um dort realistischerweise auch mal den RE nach Frankfurt um xx:51 Uhr zu erreichen. Auf meine damalige Nachfrage, wieso die Busse so getaktet seien, dass der Bus um 51 am Bensheimer Bahnhof ankommt, wenn genau in dieser Minute der RE 60 fährt, wurde geantwortet, dass das nicht so schlimm sei, „weil der RE ja eh nur alle zwei Stunden fährt“. Diese Begründung finde ich daneben und wirklich unzulänglich, vor allem wenn der Kreis Bergstraße sich immer wieder damit rühmt, in der „Metropolregion Rhein-Neckar“ zu liegen. Einer solchen hoch frequentierten und auch immer teurer werdenden (Mietpreise) Region steht es absolut nicht zu Gesicht, wenn ich, wenn ich in Einhausen wohne, um xx:21 Uhr an den Bahnhof nach Lorsch fahren muss (Linie 643), um dort mit der RB 63 nach Bensheim zu fahren, die dann um xx:45 Uhr dort ankommt (bestenfalls!), damit es reicht, um den RE 60 um xx:51 Uhr nach Frankfurt zu erreichen. Das war vor der Trennung in Linie 640 und 641 einfach nicht notwendig. Der ehemalige 641er kam planmäßig um xx:48 Uhr am Bensheimer Bahnhof an, oft sogar früher. Es hat nahezu immer für den RE gereicht.	AS/VS	Durch die Anpassung der Führung der Linie 640 im Juni 2019 mit Halt an der Haltestelle Dammstraße/Bahnhof in Bensheim wurde die Anschlusssituation zum SPNV verbessert	KoV	–

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.28	Das Industriegebiet in Bensheim sollte Sache einer Bensheimer Stadtbuslinie sein, aber keine des Linienbündels Ried. Ich habe häufig beobachtet, dass das Fahrpersonal durcheinanderkam, weil sie auf der vorigen Tour von Lorsch nach Bensheim gefahren sind, dann von Bensheim nach Einhausen und von Einhausen wieder nach Bensheim, wo sie dann das Industriegebiet ausließen (weil der Lorscher Bus diesen Part ja nicht anfährt) und deshalb wieder umkehren mussten, um keine Fahrgäste stehen zu lassen. Dies kostete dann wieder etliche wertvolle Minuten Zeit auf dem Weg zum Zug.	AS/VS	Durch die Anpassung der Führung der Linie 640 im Juni 2019 mit Halt an der Haltestelle Dammstraße/Bahnhof in Bensheim wurde die Anschlusssituation zum SPNV verbessert. Eine Überprüfung der Netzkonzeption zwischen Bensheim und Lorsch wird in QB_B.25 thematisiert.	KoV	–
QB_B.29	Die Buslinie 676 sollte an Werktagen zwischen 20 und 22 Uhr stündlich bedient und freitags um 0 Uhr eine zusätzliche Fahrt eingerichtet werden. An Samstagen zweistündiger Busverkehr.	AS/VS	Zu den angegebenen Zeiten besteht bereits eine Bedienung durch die Ruftaxilinie 6976, die die Buslinie 676 ergänzt. Aufgrund der Analyse in QB_Z.2 wird die bestehende ÖPNV-Verbindung Bensheim – Schwanheim – Rodau im Netzkonzept des NVP 2019 – 23 dem „Grundnetz 1. Ordnung“ zugeordnet.	BM	M.3.b
QB_B.30	Es sollte eine Busverbindung vom Bahnhof Bensheim nach Rodau zum Verein Sonnenkinder – Elterninitiative Handicap eingerichtet werden.	AS/VS	Der Standort des Vereins „Sonnenkinder Elterninitiative Handicap e.V.“ befindet sich ca. 400m von der Haltestelle „Rodau, Im Wiesengrund 21“ entfernt und liegt damit innerhalb des ausreichenden Einzugsradius von 500 m. Die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in der westlichen Neckarstraße für die Buslinie 676 würde den Fußweg auf rund 350 m verkürzen. Dies liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der Stadt Zwingenberg.	KoV	–
QB_B.31	Zwischen Schwanheim / Fehlheim und dem Weiherhausstadion Bensheim sollte eine direkte Verbindung geschaffen werden.	AS/VS	Das Weiherhausstadion in Bensheim ist ein publikumswirksamer Ort und gegenwärtig nicht an den ÖPNV angebunden. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich des bereits barrierefrei ausgebauten Bordsteins ohne Haltestelle südlich des Kreisesls Berliner Ring/Wormser Straße für die Ruftaxilinie 6970 wird empfohlen. Dadurch würde sich in Kombination mit der Buslinie 676 die Möglichkeit ergeben die Verbindung zwischen Schwanheim/Fehlheim und dem Weiherhausstadion zu verbessern. Hierfür ggf. erforderliche Fahrplananpassungen an der Ruftaxilinie 6970 liegen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bensheim.	BM	M.6.d M_B.9
QB_B.32	Busverbindung Neubaugebiet Schwanheim Melibokusblick zur Carl-Orff Schule Fehlheim: Im Neubaugebiet Melibokusblick in Schwanheim sind ab Sommer mehr als acht Kinder schulpflichtig. Die Anzahl der schulpflichtigen Kinder in dieser Straße wird in den nächsten zwei Jahren auf weit über 15 Kindern wachsen! Der Schulweg für die Kinder ist größer als 1,9km mit Hauptstraßenüberquerung ohne Zebrastreifen. Es existiert derzeit keine Busverbindung von der nächstgelegenen Haltestelle „Am Falltor“ zur Carl-Orff Schule und zurück, die zu den Schulzeiten passen. Wir Eltern aus dem Melibokusblick sehen hier einen absolut notwendigen Bedarf von Schulzeiten-Kompatiblen Busverbindungen. [+13 Familien]	AS/VS	Aufnahme und Prüfung im Rahmen der Schülerbeförderung.	BS	Kap. 3.2.2
QB_B.33	Zwischen Zwingenberg Rodau und Zwingenberg sollte eine regelmäßige Busverbindung eingerichtet werden.	AS/VS	Siehe QB_Z.2	BM	M_B.3.a
QB_B.34	Auf der Buslinie 675 Bensheim – Gronau sollten Spätfahrten um 19.08 Uhr und 20.08 Uhr angeboten werden.	AS/VS	Zu den angegebenen Zeiten besteht bereits eine Bedienung durch die Ruftaxilinie 6975, die die Buslinie 675 ergänzt. Abweichend vom ermittelten Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 3 400 Fahrgästen pro Woche wird die bestehende ÖPNV-Verbindung Bensheim – Zell – Gronau im Netzkonzept des NVP 2019 – 23 dem „Grundnetz 2. Ordnung“ zugeordnet, da die Entwicklung der Nachfrage nach Änderung des Betriebskonzeptes des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“ im Dezember 2018 zunächst abgewartet werden soll (Nachfrage Bus 675 + Ruftaxi 6975 Jahr 2018 zusammen rund 1.080 Fahrgäste/Woche; entspricht 32% des ermittelten Potenzials). Nächster Ausschreibungstermin Dezember 2028.	BM	M_B.10.a M_B.10.b



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.35	Das Haltestellennetz in Einhausen, Lorsch, Heppenheim und Bensheim plus Stadtteile sollte um neue Bushaltestellen ergänzt werden	ES	Im Nahverkehrsplan werden Empfehlungen zur Erschließung aller besiedelten Flächen im Kreisgebiet formuliert; so auch in Einhausen, Lorsch, Heppenheim und Bensheim. Die Einrichtung neuer Haltestellen liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen	BM	M.6.a M.6.d M.6.e M.6.f M.6.g M.6.h
QB_B.36	Zu wenige Verbindungen in Richtung Bensheim. Fehlende Verbindung am Abend, in den Ferien und in Richtung Darmstadt. Wir würden gerne mehr auf das Auto verzichten, dies ist aber auf Grund der fehlenden Verbindung zur Zeit nicht möglich.	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da die bemängelte Verbindung „Richtung Bensheim“ nicht genauer beschrieben wurde. Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr zwischen Bensheim und Darmstadt von 5 bis 1 Uhr mit Nachtfahrten in Wochenendnächten und vor Feiertagen wird als ausreichend erachtet.	KoV	–
QB_B.37	Am 09.12.2018 wurde die Linienführung der Buslinie 671 in Bensheim geändert. Diese Buslinie fährt seitdem nur eine große Runde unterhalb der B3 Richtung Zwingenberg, der Bereich oberhalb der B3 wird nicht mehr angefahren, sondern wird von Ruftaxilinen bedient. Die Haltestelle „Schlossstraße“ ist entfallen. Dadurch ist ein großer Bereich von Auerbach nicht mit der Stadtbuslinie erreichbar.	ES	Die Gestaltung der Linienführung von Bensheimer Stadtbuslinien liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bensheim.	KW	–
QB_B.38	Bis Ende 2019 gab es bei der Linie 679 in Heppenheim die Haltestelle „Stadion“, von wo aus man durch die Fußgängerunterführung in den Bereich Lahnstraße, Starkenburggymnasium gelangen konnte. Diese Möglichkeit gibt es durch die entfallene Haltestelle nicht mehr. Dorthin kann man nur noch mit der 669 gelangen, die die B3 entlang fährt, aber keine Haltestelle oberhalb der B3 Richtung Altstadt hat. Da die neue Linie 678/679, seit 9.12.2018 eine andere Streckenführung hat, und die Haltestelle Christuskirche eingeführt wurde, und auch das Starkenburg-Gymnasium nur in einer Richtung angefahren wird, ist es praktisch unmöglich von der Heppheimer Altstadt in diesen Bereich zu gelangen. Das ist vor allem für Bewohner des Haus Johannes unmöglich, wo die Stadtbuslinie ja auch hält.	AS/VS, ES	Die Gestaltung der Linienführung von Heppheimer Stadtbuslinien liegt in der Zuständigkeit der Stadt Heppenheim	KW	–
QB_B.39	Im Rahmen der Nahverkehrsplanung möchte ich Sie bitten, die Möglichkeit zu prüfen, ob nicht auch die Heppheimer Ortsteile, Sonderbach und Erbach (evtl. über die Werksstrasse „Röhrig“), an das Busliniennetz angebunden werden könnten? Die aktuell bestehende Ruftaxi-Lösung ist aufgrund der unflexiblen Handhabe kein dauerhafter Zustand.	AS/VS	Sonderbach (740 EW) ist im Netzkonzept des NVP 2019 – 23 als Ortsteil mit mehr als 600 Einwohnern Teil des Grundnetz Region und soll dadurch montags bis freitags sowohl an schul- als auch an schulfreien Tagen eine Festbedienung im Taktverkehr erhalten. Die Anbindung von HP-Erbach (720 EW) hat sich seit 15.12.2019 durch Einführung einer neuen Verbindung des Grundnetzes 2. Ordnung zwischen Heppenheim und Wald-Michelbach (tägliche Bedienung im Taktverkehr) erheblich verbessert.	BM	M.3.e M_NO.5
QB_B.40	Die zweistündige Taktung zwischen Heppenheim und Bürstadt an Samstagen ist m. E. unzureichend.	AS/VS	Eine Ausweitung des Angebots der Linie 643 erscheint auf dem Abschnitt Heppenheim – Lorsch mit Anschluss an die SPNV-Linie RB63 Richtung Worms sinnvoll. Hierfür wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 3.600 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht einer Verbindung des Grundnetzes 1. Ordnung.	BM	M_B.12
QB_B.41	In der Hauptverkehrszeit sollte die Buslinie 669 auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet werden.	AS/VS	Schon heute wird die Linie 669 insbesondere an Schultagen morgens und nachmittags auf einen 15'- Takt verdichtet. Darüber hinausreichende Erweiterungen des Angebots sind aufgrund laufender langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen in diesem Umfang nicht möglich.	KoV	–
QB_B.42	Kritik dafür, dass die Änderung der Abfahrtszeiten für den Bus 669 im Februar/März 2019 nicht kommuniziert wurden.	W/FGI	Kenntnisnahme	KoV	–



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.43	Die VRN Buslinie 669 sollte von der Haltestelle Alsbach am Hinkelstein, als Schnellbus mit dem Darmstädter Hauptbahnhof verbunden werden. Die Linie könnte nach Alsbach am Hinkelstein noch Bikenbach bedienen und daraufhin als Schnellbus über die B3 nach Eberstadt und weiter über die B3n nach Darmstadt führen. In Darmstadt könnte die Buslinie als Schnellbus fungieren und nur noch die Haltestellen Südbahnhof, Am Fliederberg, Hochschule West und Hauptbahnhof halten. Dadurch könnten viele Fahrgäste die im Landkreis Bergstraße leben und in Darmstadt arbeiten schneller mit dem ÖPNV zur Arbeit kommen. Auf der Linie sollten 13 oder 14 Meter LE Überlandbusse mit 3 Achsen zum Einsatz kommen	AS/VS	Eine Verlängerung der Linie 669 über Alsbach hinaus bis Darmstadt liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Darmstadt-Dieburg und müsste durch diesen finanziert werden.	KoV	–
QB_B.44	Abstimmung der Anschlüsse Linie 669 vom Kreiskrankenhaus HP kommend auf die Anschlüsse per Bahn nach Frankfurt/Darmstadt bzw. Heidelberg/Mannheim. Aktuell kommt man zur Minute 18 an und erreicht mit Glück die RB/S6 nach Bensheim. In der Gegenrichtung ist der Anschluß aus Richtung Frankfurt (an etwa Minute 4) zum Bus Richtung Krankenhaus (ab etwa Minute 9) zu knapp für den Fall von Verspätungen.	AS/VS	Unter Zugrundelegung des Regelfahrplans außerhalb der Baustelle auf der B3 in Heppenheim und Zwingenberg bestehen auf der Relation HP Kreiskrankenhaus – Darmstadt Übergangszeiten zwischen 11 und 13 Minuten und auf der Relation HP Kreiskrankenhaus – Heidelberg/Mannheim zwischen 19 und 23 Minuten. Die Anschlusssituation Richtung Darmstadt wird als ausreichend erachtet, jene Richtung Mannheim/Heidelberg kann aufgrund von Fahrplanzwängen an anderer Stelle derzeit nicht realisiert werden. Größere Änderungen am Betriebskonzept sind erst ab dem Jahr 2028 möglich (Neuausschreibung Buslinienbündel „Nördliche Bergstraße“).	KoV	–
QB_B.45	Verknüpfung der Linien 671, 673, 675 und 676 zu zwei Durchmesserlinien im Halbstundentakt (mo–fr tagsüber) bzw. Stundentakt (sa, so, SVZ).	AS/VS	Eine Änderung der Konzeption der Stadtbuslinien 671 und 673 liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bensheim. Mit Blick auf eine bessere Vernetzung der entlang des Liniennetzes der Linien 675 und 676 liegenden Quartiere mit wichtigen Zielen in Bensheim erscheint eine Durchbindung der Buslinien 675 und 676 (ohne unattraktive Standzeiten am Bahnhof Bensheim) sinnvoll. Hierfür ist jedoch insgesamt ein zusätzliches Fahrzeug und die Realisierung eines 30'-Takts auf beiden Linien nötig, um alle wichtigen Anschlussbeziehungen zu wahren und keine ineffizienten Standzeiten an anderer Stelle zu produzieren. Die Zordnung der Linie 676 zum Grundnetz 1. Ordnung wurde im Rahmen von QB_Z.2 und QB_B.33 untersucht. Wie aus QB_B.34 deutlich wird, soll die Linie 675 zunächst nur Bestandteil des Grundnetzes 2. Ordnung werden. Unter diesen Umständen ist eine Durchbindung der Linien 675 und 676 derzeit nicht realisierbar.	BM	M_B.3.b M_B.10.a M_B.10.b
QB_B.46	Es sollte zumindest alle 15 Minuten von Montags bis Freitag eine Möglichkeit per Bus oder Bahn von Bensheim Bahnhof nach Bensheim Auerbach geben.	AS/VS	Zwischen Bensheim und Auerbach wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 8.770 Fahrgästen pro Woche für den straßengebundenen ÖPNV ermittelt. Dies entspricht zwei Verbindungen des Grundnetzes 1. Ordnung. Im Bestand besteht mit der Linie 669 ein vollwertiger und mit der Linie 671 ein nahezu an das Grundnetz 1. Ordnung heranreichender Verbindungsstandard (es fehlen lediglich Fahrten an Sonn- und Feiertagen und samstags in Tagesrandlagen; eine Aufstockung der Linie 671 liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bensheim). Damit bestehen schon im Bestand Mo– Fr insgesamt 4 Fahrten pro Stunde per Bus und 1 Fahrt pro Stunde mit der Bahnlinie RB67/68 woraus ein Angebot von insgesamt 5 Fahrten pro Stunde zwischen Bensheim und Auerbach resultiert.	KoV	–

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.47	Es ärgert mich, dass der Bus von Lorsch nach Bensheim so getaktet ist, dass er um xx:01 Uhr am Bensheimer Bahnhof eintrifft. Genau in der Minute, in der die RB 68 abfährt und sogar drei Minuten zu spät für die RB 68 nach Wiesloch. Dies hat zur Folge, dass man innerorts in die Nibelungenbahn umsteigen muss. Ich habe mir wegen dieses Umstands eine Fahrtberechtigung für die IC-Linie 26 besorgen müssen. Diese fährt in Bensheim um xx:09 Uhr los. Es blieben daher rechnerisch acht Minuten Umstiegszeit von Bensheim Bahnhof/Sparkasse zu Gleis 1. Die letzten Male, wenn ich versucht habe, den IC um 18:09 Uhr zu erwischen, waren diese Versuche nicht von Erfolg gekrönt. Durch den Berufsverkehr war der 641-Bus von Bensheim über Lorsch zurück nach Bensheim oft erst um 18:10 Uhr an Bahnhof/Sparkasse, der IC dann natürlich schon weg. Die Taktung passt leider – meiner praktischen Erfahrung zufolge – überhaupt nicht mit den wahren Gegebenheiten auf den Bergsträßer Straßen zusammen.	ES	Während der Laufzeit des Linienbündels „Ried“ bestehen nur wenige Spielräume bei der Anpassung von Anschlussbeziehungen. Die Herstellung besserer Anschlüsse an die Bahnlinien in Bensheim Richtung Darmstadt und Weinheim wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen	BM	M_B.8
QB_B.48	Ich wäre – bis auf wenige Ausnahmen, vielleicht zwei oder drei am Tag einzeln als 640 und 641 – auf Wiederherstellung des Standes vor der Umstellung auf das Linienbündel Ried oder zumindest einmal für die Aussparung des Bensheimer Industriegebiets und dafür, dass dieses durch einen Stadtbus angegliedert wird.	AS/VS	Durch die Anpassung der Führung der Linie 640 im Juni 2019 mit Halt an der Haltestelle Dammstraße/Bahnhof in Bensheim wurde die Anschlusssituation zum SPNV verbessert. Eine Überprüfung der Netzkonzeption zwischen Bensheim und Lorsch (Linie 641) wird in QB_B.25 thematisiert. Die Stadtbuslinie 674 wurde im Dezember 2018 auf Wunsch der für diese Linie zuständig gewesenen Stadt Bensheim eingestellt.	KoV	–
QB_B.49	Auf der Linie Bensheim – Einhausen / Linie Nr. 640 könnte es eine zusätzliche Haltestelle für das Gewerbegebiet „Im Daubhart“ geben.	ES	Die Erschließungsanalyse (Kapitel 3.4.3) zeigte, dass der nördliche Teil des Lorschener Gewerbegebiets nicht ausreichend erschlossen ist. Eine neue Zu-/Ausstiegsmöglichkeit zur Linie 640 an der Straße „Im Daubhart“ erscheint aufgrund der besseren Erreichbarkeit des Lorschener Gewerbegebiets von/nach Bensheim sinnvoll und würde weitere Potenziale für diese Linie erschließen. Die Umsetzung einer neuen Haltestelle auf der Landesstraße L3111 liegt in der Zuständigkeit der Stadt Lorsch und Hessen Mobil.	BM	M_6.a
QB_B.50	Möblierung Haltestelle Ringstraße Einhausen: vorhandene Sitze Höhe für KiGa-Kinder, Austausch nötig für Erwachsenen-Höhe, erschwertes Aufstehen für Ältere. An dieser Haltestelle erhöhte Gehwegkante erforderlich, weil Einstieg von der Fahrbahn (da Haltestellenüberdachung mit Busdächern kollidiert. Warnmarkierung). Außer Schülernutzung hier mehr ältere Fahrgäste.	AS/VS, ES	Für die Ausstattung der Bushaltestellen in Einhausen ist die Gemeinde Einhausen zuständig.	KW	–
QB_B.51	Haltestelle Einhausen Rathaus/Waldstraße bisher nur an schmalen Gehweg, Papierkorb vorhanden, keine Sitzplätze möglich (Privatgrundstück). Verlegung 30 m zurück zu Vorplatz von ehem. Post möglich. Gebäude dort bietet Schutz durch Überdachung, Bank (nur bei trockenem Wetter nutzbar) bietet Sitzplatz. Haltepunkt wäre kurz vor Ende Fußweg vor Straßenkreuzung.	AS/VS	Für die Ausstattung und Platzierung der Bushaltestellen in Einhausen ist die Gemeinde Einhausen zuständig.	KW	–
QB_B.52	Die Buslinie 674 sollte reaktiviert oder zwischen 5 und 9 Uhr ein Halbstundentakt auf der Linie 640 zwischen Stubenwaldallee und Einhausen bzw. Bensheim eingeführt werden.	AS/VS	Die Stadtbuslinie 674 wurde im Dezember 2018 auf Wunsch der für diese Linie zuständig gewesenen Stadt Bensheim eingestellt. Eine mögliche Reaktivierung liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim.	KW	–
QB_B.53	Busausfälle: einmal (11/18) Bus 640 an einem Donnerstag Haltestelle Ringstraße Einhausen. Folge: Ich musste mit Anhalter zu meinem Konzertbus nach Bensheim fahren. Kein einmaliges Vorkommnis: Im März mit Bus 643 an einem Sonntag Strecke HP (Einhausen) nach Bürstadt Bus ausgefallen bzw. mit Riesenverspätung unterwegs. Folge: Per Anhalter zum Bahnhof Lorsch unterwegs, um da mit dem Zug nach Bürstadt zu gelangen. Ein Laufband an den Haltestellen könnte anzeigen, wenn eine Busverbindung ganz wegfällt, damit man nicht unnötig wartet und rechtzeitig für Ausweichmöglichkeit sorgen kann. Taxi bestellen nach 30 Min. Wartezeit hilft nicht immer, weil dann das zu erreichende andere Verkehrsmittel oft nicht mehr erreicht werden kann. Mit Ausfällen und dauernden Verspätungen erreichen Sie nie, dass Leute freiwillig den ÖPNV gegenüber dem Auto vorziehen.	H	Die Aufstellung von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) an Haltestellen in Einhausen liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Einhausen. Im Nahverkehrsplan werden Rahmenbedingungen zur Aufstellung weiterer DFI-Anzeigen an nachfragestarken Haltestellen formuliert.	BS	Kap. 3.2.4 Kap. 4.7.4



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.54	Eine spezielle Berufs-Busverbindung sollte eingeführt werden. Gerne würde ich z.B. den ÖPNV nutzen um zur Arbeit zu fahren, aber ich möchte mich auf keinen Fall morgens in Einhausen in den Bus zu den Schulkindern setzen um nach Heppenheim zu kommen. Eine Berufsverbindung könnte mit kleinen Shuttlebussen am Morgen von den kleineren Gemeinden die größeren Städten erfolgen. Meist ist die Rückfahrt weniger ein Problem.	AQ	Die Einrichtung einer zusätzlichen Busverbindung zwischen Einhausen und Heppenheim wird im Rahmen der Themennennung QB_GrR.2 betrachtet. Für die Einrichtung einer separaten Busverbindung allein zwischen Einhausen und Heppenheim konnte kein ausreichendes Potenzial ermittelt werden.	KoV	-
QB_B.55	Bensheim/ Heppenheim/ Lorsch sollten eine „3er-Wabe“ bilden. Die Fahrt Lorsch-Bensheim ist um 1/4 teurer als Bensheim-Heppenheim (bei vergleichbarer Strecke) .	T	Im Rahmen des Nahverkehrsplans können die Auswirkungen dieses Vorschlags nicht abschließend bewertet werden. Anforderungen an Tarife werden jedoch im Kapitel 4.8 formuliert und ggf. als Prüfaufträge außerhalb des lokalen Nahverkehrsplans aufgenommen.	BS	Kap. 4.8
QB_B.56	Heppenheim sollte in den Geltungsbereich des Baden-Württemberg-Tickets mit einbezogen werden.	T	Im Rahmen des Nahverkehrsplans können die Auswirkungen dieses Vorschlags nicht abschließend bewertet werden. Anforderungen an Tarife werden jedoch im Kapitel 4.8 formuliert und ggf. als Prüfaufträge außerhalb des lokalen Nahverkehrsplans aufgenommen.	BS	Kap. 4.8
QB_B.57	Ich bin Pendler und bin wochentags zwischen HP und DA unterwegs. Ich nutze für die Rückfahrt von DA den Regionalexpress RE60, der im Stundentakt z.B. 17:13 Heppenheim erreicht. Leider ist dabei eine Verspätung von 5 Minuten „normal“, das heißt der Zug erreicht in der Regel 17:20 Heppenheim. Dadurch sind die Chancen den Bus 669 Richtung Alsbach zu bekommen, der im Anschluß um 17:16 fährt, sehr gering. Aus Richtung Süden erreicht die S6 aus Weinheim Heppenheim um 17:19 und bietet Reisende auch keine Chance den Bus zu nutzen.	AS/VS	Zwischen Bensheim und Auerbach wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 8.770 Fahrgästen pro Woche für den straßengebundenen ÖPNV ermittelt. Dies entspricht zwei Verbindungen des Grundnetzes 1. Ordnung. Im Bestand besteht mit der Linie 669 ein vollwertiger und mit der Linie 671 ein nahezu an das Grundnetz 1. Ordnung heranreichender Verbindungsstandard (es fehlen lediglich Fahrten an Sonn- und Feiertagen und samstags in Tagesrandlagen; eine Aufstockung der Linie 671 liegt im Zuständigkeitsbereich der Stadt Bensheim). Damit bestehen schon im Bestand Mo- Fr insgesamt 4 Fahrten pro Stunde per Bus und 1 Fahrt pro Stunde mit der Bahnlinie RB67/68 woraus ein Angebot von insgesamt 5 Fahrten pro Stunde zwischen Bensheim und Auerbach resultiert.	KoV	-
QB_B.58	Die Aussteige-Situation am Hbf Darmstadt ist gelinde gesagt eine Katastrophe. Viel zu viele Menschen drängen sich auf einer viel zu kleinen, unterdimensionierten Treppe. Dazwischen Radfahrer, die ihre Gefährte hoch und runter schleppen, weil der Bummelaufzug im Schneckentempo vll. 1 Radfahrer pro 2 Minuten befördern kann. Es bleibt nur zu hoffen, dass es hier nicht noch zu einer Massenpanik kommt.	SPNV	Die Gestaltung der Bahnhofsanlagen im Darmstädter Hauptbahnhof liegt im Zuständigkeitsbereich der DB Station und Service AG und ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans des Kreises Bergstraße.	KoV	-
QB_B.59	Im Main-Neckar-Ried-Express sollten die Kapazitäten für Fahrradmitnahme ausgeweitet werden [+2]. Die neuen Fahrradabteile in der RB68 sind ein deutlicher Rückschritt zu früher: zuvor wusste man: großes Fahrradabteil am südlichsten Ende des Zuges. Heute: Zug fährt ein und Radfahrer rennen mit dem Rad zum nächsten Abteil, das irgendwo dazwischen ist. Dieses ist dann meist wegen der Überfüllung mit Standard-Passagieren auf den Klappsitzen besetzt, die partout auch nicht Platz machen. Zum Abgewöhnen. So wird Umweltschutz auf der letzten Meile unangenehm und man vergrault die, die mit gutem Beispiel gerne vorangehen möchten.	SPNV	Die Kapazitäten zur Mitnahme von Fahrrädern in der RB67/68 wurden mit Inbetriebnahme des „Main-Neckar-Ried-Express“ ausgeweitet, aufgrund eines neuen Platzkonzeptes jedoch im Zug anders verteilt. Dies führte kurz nach Inbetriebnahme des neuen Konzeptes zu Irritationen und einer verzerrten Wahrnehmung der tatsächlichen Kapazitäten. Mittlerweile (2020) hat die Anzahl der Beschwerden diesbezüglich deutlich abgenommen, sodass davon auszugehen ist, dass die Kunden die neue Platzverteilung und die zusätzlichen Kapazitäten wahrgenommen haben. Unabhängig dieser Entwicklung wird das Platzangebot für Fahrräder weiter beobachtet.	KoV	-
QB_B.60	Obwohl für mich die Nutzung des ÖPNV kostenlos möglich wäre, ist es von Lorsch aus sehr unattraktiv. Mit dem Auto benötige ich 30 Minuten, mit dem ÖPNV ist es deutlich länger 1-2h), viel wichtiger aber: die Nutzung ist unplanbar. Während in Darmstadt die Verbindungen durch enge Taktung im Normalfall gut nutzbar sind, verpasst man durch Verspätungen der DB oft den Anschlusszug von Lorsch in Bensheim oder auf dem Rückweg den Anschluss von Bensheim nach Lorsch.	SPNV, AS/VS	Zwischen Lorsch und Darmstadt wurde ein Potenzial i.H.v. rund 640 Fahrgästen pro Woche sowie Reisezeitverhältnisse ggü. einer Pkw-Fahrt von 0,9-1,7 (Startpunkt Lorsch Bahnhof) und 1,5-2,2 (Startpunkt Lorsch Platanenstr.) ermittelt. Angesichts dieser Werte wird der für diese Verbindung empfohlene Wert von 1,8 in einer Vielzahl der Fälle deutlich eingehalten. Wie bei einer Pkw-Fahrt, bei der man zu bestimmten Zeiten mit Verzögerungen der üblichen Reisezeit rechnen muss, kann es auch bei Fahrten im ÖPNV zu außerplanmäßigen Verzögerungen zu bestimmten Zeiten kommen. Angesichts der insgesamt dichten Bedienung zwischen Lorsch und Bensheim (Mo-Fr 3 Fahrten pro Stunde Bus plus Bahn), die aufgrund des hohen Fahrgastpotenzial mittelfristig weiterentwickelt werden kann (vgl. QB_B.25) wird davon ausgegangen, dass sich die Anschlusssituation im Falle außerplanmäßiger Verspätungen langfristig verbessern wird.	BM	M_B.7



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.61	Die Arbeitgeber verlangen eine hohe zeitliche Flexibilität ihrer Mitarbeiter. Dazu müsste der ÖPNV aber mehr Verbindungen anbieten, um diese Flexibilität umsetzbar zu machen. Eine Alternative wären kostenlose oder preisgünstige P+R-Plätze mit guter Anbindung an den ÖPNV in Darmstadt in der Nähe der Autobahn oder eine engere Taktung des ÖPNV, gerade zwischen Darmstadt und Bensheim. Eine S-Bahn alle 20 Minuten wäre hier optimal. Dann wäre möglicherweise auch die Mitnahme eines Fahrrades besser möglich.	SPNV, AS/VS, EM	Die bereits aktiv praktizierte konzeptionelle Integration von Park & Ride wird im Nahverkehrsplan thematisiert (Kapitel 4.3.3). Eine Taktverdichtung der Bahnlinie RE60 erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Eine halbstündliche oder dichtere Bedienung der Bahnlinien RB67/68 zwischen Bensheim und Darmstadt ist derzeit aufgrund der derzeit noch begrenzten Streckenkapazität der Main-Neckar-Bahn nur bedingt realisierbar.	BM	Kap. 4.3.3 M_B.19
QB_B.62	Die Forderungen des Kreises zur Konsenstrasse für die Code24 Neubaustrecke verhindern den zügigen Bau dieser Entlastungsstrasse. Dadurch ist nur ein mässiger Nahverkehrstakt zwischen der Bergstraße und Darmstadt/Frankfurt möglich. Ausserdem werden die Anwohner der Bestandsstrecken mit zunehmendem Güterverkehr belastet.		Kenntnisnahme; die Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_B.63	Es sollte besser gekennzeichnet werden nicht nur ob sondern auch wie viele Fahrräder mitgenommen werden dürfen. Für jede Linie erkennbar im Fahrplan vermerkt. Mehr Möglichkeiten während der Ferienzeit oder an Wochenenden auch mit Familien (meistens 4 Personen) eine Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Sei es durch Anhänger wie im Odenwaldkreis oder Fahrradträger am Heck wenn möglich. Auch im Hinblick touristische Ziele besser zu erschließen. Denn momentan nur 2 Fahrräder und die auch nicht immer sind zu wenig.	W/FGI	Schon heute wird auf der Buslinie 665 zwischen April und Oktober eine Fahrradmitnahme durch Hecklastträger erprobt. Eine Ausweitung der Fahrradmitnahme auf weiteren Buslinien wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Demzufolge soll zunächst auf allen Linien des Grundnetzes	BS	Kap. 4.8
QB_B.64	Es wäre sehr zu begrüßen wenn an Haltestellen eine Überdachung und Sitzmöglichkeiten gegeben wären. Auch und gerade an der „Ersatz“-Haltestelle Rudolf-Diesel-Str. Bensheim – dieser „Ersatz“ dient seit mindestens 3 Jahren als Ersatz. Könnte auch schon viel länger sein, aber so lange fahre ich die Strecke jetzt.	AQ	Für die Ausstattung der Bushaltestellen in Bensheim ist die Stadt Bensheim zuständig.	KW	-
QB_B.65	In Bensheim Haltestelle Wormser Straße Ri. stadtauswärts, direkt auf dem letzten Meter Fußweg Haltestelle desgl. Rheinstraße (Präzedenzfälle) Busfahrpläne: generell schwer lesbar, da Bus-Nr. kaum hervorgehoben, Zeilen dunkler unterlegt. Für Sehbehinderte nur erschwert lesbar, mit mangelnder Ausleuchtung (z. B. ZOB Bensheim Aushangpläne!!!) überhaupt nicht lesbar, wenn in 2,50 m Höhe (sehr oft!!!!) genauso nicht lesbar, nur evtl. für Basketballspieler. Überhaupt werden die Aushänge meistens nur „hingeklatscht“, Mitdenken für Buskunden nicht erkennbar. Die alten Aushänge mit Abfahrtszeiten waren besser ablesbar, da keine dunklen Felder. Überflüssige unbedruckte Seitenteile oder mit überflüssigen Streckenplänen abschneiden. Fahrpläne lieber niedriger aufhängen als zu hoch. Große Leute können sich eher bücken, während Kleinere (auch Schüler!) zu hoch aufgehängte Pläne überhaupt nicht lesen können. Hier ist Kundenfreundlichkeit gefragt!	W/FGI, B	Gut lesbare Aushänge sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Kommunen (Bereitstellung Haltestelleninfrastruktur) und den Verkehrsunternehmen (Gestaltung und Größe der Fahrgastinformationen).	KoV	-
QB_B.66	Bensheim Bahnhof Bussteig 7 mit Bus 669. Hier haben die zu faulen Aushangbeauftragten die dunkelbraun verbrannte Folie aus einem anderen Aushangkasten wiederverwendet (Folie ist nicht lichtecht). Folie sofort auswechseln!!!! Es ist überhaupt nichts zu lesen. Diese Vorgehensweise stellt schon eine Frechheit seitens von VGG dar!	W/FGI, B	Gut lesbare Aushänge sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Kommunen (Bereitstellung Haltestelleninfrastruktur) und den Verkehrsunternehmen (Gestaltung und Größe der Fahrgastinformationen).	KoV	-
QB_B.67	Ruftaxi-Stand Bensheim Bahnhof: Hier ist irgendeine Veränderung vorgenommen worden. Das Ruftaxi nach Lorsch/Einhausen ist überhaupt nicht (mehr) aufgeführt. Hier muss eine 3. Aushangssäule aufgestellt werden für die fehlenden Ruftaxi-Linien. Bisher nehmen den Platz ausschließlich Bensheimer Linien ein. Auch hier darf die Höhe der Aufhängung max. 1,50 m betragen und nicht 2,50 m. Schon mal von Augenhöhe gehört?	W/FGI, B	Für die Bereitstellung und Aktualität von Fahrplänen der Ruftaxilinen der Stadt Bensheim ist die Stadt Bensheim, für Fahrpläne der Ruftaxilinie 6940 die Gemeinde Einhausen zuständig. Gut lesbare Aushänge sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Kommunen (Bereitstellung Haltestelleninfrastruktur) und den Verkehrsunternehmen (Gestaltung und Größe der Fahrgastinformationen).	KoV	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.68	Fahrgastinformationsanzeige im Bus 646 mit Ansage war über längere Zeit nicht in Betrieb. Ich bin nicht sicher, ob der Fehler behoben ist. Im Dunkeln lassen sich die Haltestellen kaum erkennen – geschweige denn für Ortsfremde. Das gleiche gilt/galt für Bus 669.	W/FGI	Für die Sicherstellung von funktionierenden Fahrgastinformationsanzeigen in den Fahrzeugen der Linie 646 und 669 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	KW	-
QB_B.69	Schnittstellen zwischen RNV und RMV sind sehr ärgerlich. Für eine Fahrt nach Seeheim kennt der Busfahrer den Tarif nicht. Es mussten 2 Tickets gelöst werden, die in der Summe teurer waren! VRN bis zur Endstation in Alsbach. Ein zweites Ticket bis Seeheim.	T	Für den Einsatz von auf die lokalen Tarifstrukturen ausreichend geschultem Fahrpersonal in den Fahrzeugen der Linie 669 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	KW	-
QB_B.70	Kürzere Intervalle und früh bis spät auf sowie Anbindung an DB-Fahrplan Bensheim der Strecke Bensheim – Lindenfels und Fürth – Heppenheim, um Pendlerstau zu vermeiden.	AS/VS	Die Relationen Bensheim – Lindenfels sowie Fürth – Heppenheim werden schon heute nach dem Standard des Grundnetzes 1. Ordnung (Mo-Fr 30'-Takt, Sa 60'-Takt, Sonntag und Feiertag 60'-Takt) bedient. Dieses Angebot wird als ausreichend erachtet. Aufgrund laufender langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen sind mittelfristig keine weiteren Verdichtungen des Angebots auf diesen Relationen möglich.	KoV	-
QB_B.71	Schulbusse zu den Bensheimer Schulen wie der KKS wären sinnvoll. Hier fahren viele Oberstufler*innen unnötigerweise Auto, da Zugverbindungen mit Unstieg unattraktiv sind.	AS/VS	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_B.72	Im Interesse von Beschäftigten, Patienten und Besuchern sollte die Linie 667 wieder bis zum Kreiskrankenhaus fahren. [+1] Die Regionalbuslinie 667 Heppenheim-Grasellenbach sollte vom Heppheimer Bahnhof über das Kreiskrankenhaus nach Hüttenfeld verlängert werden. So das Fahrgäste vom Odenwald direkt zum Kreiskranken kommen können und Fahrgäste vom Ried direkt zur Heppheimer Alt-/Innenstadt kommen können. In diesem Zusammenhang wären Taktknoten in Hüttenfeld Rebstock/Blumenstraße und Heppenheim am Bahnhof gut.	AS/VS	Angesichts des regional bedeutsamen starken Einkaufs- und Arbeitsplatzschwerpunktes in der Heppheimer Tiergartenstraße und der starken Potenziale entlang der Linie 667 nach Heppenheim (ca. 4.640 Fahrgäste pro Woche allein für Beziehungen mit Bezug zu Heppenheim) erscheint eine Durchbindung der Linie 667 über die Tiergartenstraße zum Kreiskrankenhaus sinnvoll. Dadurch können Umstiege und damit verbundene Zeitverluste zu relevanten Zielen innerhalb der Stadt vermieden werden. Die Abschöpfung des ermittelten Fahrgastpotenzial ist grundsätzlich umso wahrscheinlicher, je mehr direkte Fahrbeziehungen zu relevanten Zielen der Stadt ermöglicht werden. Eine Durchbindung der Linie 667 bis zum Kreiskrankenhaus erfordert jedoch ein zusätzliches Fahrzeug im laufenden Betrieb, da der heutige Fahrplan und Fahrzeugeinsatz eine Weiterfahrt nicht ermöglicht.	BM	M_B.13
QB_B.73	Früheres oder späteres Fahrtenangebot: Stadtbuse in Bensheim werden attraktiver, wenn sie auch abends und sonntags fahren.	AS/VS	Der Umfang des Fahrtenangebots im Stadtbusverkehr (Linien 671 und 673) liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Im Nahverkehrsplan werden lediglich Empfehlungen für Angebotsstandards im Stadtverkehr formuliert.	KoV	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.74	<p>Bedienungshäufigkeit/Taktungen sollten passende Anschlüsse unter den Buslinien und zu den Zügen gewährleisten, was häufig zu Wünschen übrig lässt. Z.B. fährt die Linie 673 immer zur gleichen Minute vom Busbahnhof Bensheim ab wie die Linie 669 aus Heppenheim am Amersham-Platz ankommt.</p> <p>Das Gleiche gilt für die Anschlüsse der Linie 665 zur Linie 666 in Lindenfels Mitte, insbesondere am Wochendende Richtung Neunkirchen (665 aus Bensheim an Minute 45, 666 ab Minute 44).</p>	AS/VS	<p>Die Linie 669 kommt aus Heppenheim zur Minute 02 / 32 am Bahnhof in Bensheim an. Die Linie 673 fährt in Fahrtrichtung Beginenstraße – Schwanheimer Straße – Karl-Kübel-Schule zur Minute 32, in Fahrtrichtung Sirona – Berufsbildungszentrum – Karl-Kübel-Schule zur Minute 03 am Bahnhof in Bensheim ab. In der Gegenrichtung sieht die Anschlusssituation ähnlich zeitgleich aus. Angesichts der wichtigen Einrichtungen entlang des Linienwegs der Linie 673 erscheint ein Anschluss zur Linie 669 Richtung Heppenheim erstrebenswert. Hierbei sollte der Anschluss zur Linie 669 von /nach Alsbach sowie zu den Bahnlinien jedoch nicht gefährdet werden. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Linie 673 einen Taktknoten zur Minute 00 mit Rundumanschluss zu nahezu allen Regionalbuslinien am ZOB in Bensheim bedient. Um den Anschluss sicher realisieren zu können ist ein Maßnahmenbündel zur Beschleunigung der Linie 669 südlich des Bensheimer Bahnhofs (Einrichtung ÖPNV-Bevorzugung an der Lichtsignalanlage „Rodenstein-/Schwanheimer Straße“ und Führung durch die Neckarstraße, um Knotenpunkt „Wormser-/Rodensteinstr.“ zu umfahren) in Verbindung mit einer geringfügigen Linienwegänderung der Linie 671 und 673 notwendig (Keine Bedienung des ZOB, stattdessen Halt ausschließlich an der Haltestelle „Bahnhof/Amershamplatz“ in beide Fahrtrichtungen). Eine Anpassung der Linienkonzeption der miteinander verknüpften Linien 671 und 673 und die Genehmigung einer Befahrung der Neckarstraße mit Kraftomnibussen (ggf. mit zusätzlicher Haltestelle für Linien 669 und 673, um dort einen stabileren Umstieg auf der Relation Heppenheim – Sirona zu ermöglichen) liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim.</p> <p>Abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Busverbindung Reichenbach – Brandau (vgl. QB_Lau.1) kann sich die Situation für Reisende zwischen Bensheim und Neunkirchen über diese Route verbessern.</p>	BM	M_B.14 M_NO.8
QB_B.75	<p>Am Bahnhof Bensheim fehlt eine Linienübersichtskarte, an der sich Ortsfremde orientieren können. Lediglich in der Schalterhalle gibt es einen versteckten Plan, der auf dem Stand von 2017 nicht mehr aktuell und auch nur zu den Schalteröffnungszeiten zugänglich ist.</p>	W/FGI	<p>Im Nahverkehrsplan werden Empfehlungen für die Haltestellenausstattung definiert. Demzufolge soll am Bahnhof Bensheim als Station mit Verknüpfungsfunktion mindestens das VRN-Liniennetz ausgehängt werden. Dieser Plan ist derzeit auch in Schaukästen auf den Bahnsteigen ausgehängt. Eine Übersichtskarte für das Busliniennetz vor Ort wird als Anforderung für alle Haltestellen, die in einem Ort mit zentralörtlicher Funktion liegen, aufgenommen. Derzeit ist diese Busliniennetzkarte nur an einzelnen Aushängen zu finden.</p>	BM	Kap. 3.2.4 M.8
QB_B.76	<p>In den Faltplänen der Bahn sollten auch die Fernzüge aufgenommen werden (wie im VRN-Buchfahrplan).</p>	W/FGI	<p>Die Gestaltung von Informationsmedien der Deutschen Bahn AG ist nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.</p>	KoV	-
QB_B.77	<p>Die Informationen an den Haltestellen in Bensheim sind überwiegend in einem beklagenswerten Zustand. Die zum Fahrplanwechsel 2017 neu eingerichteten Haltestellen sind ebenso noch Provisorien, wie die 2018 neu eingerichteten Haltestellen. D.h.: sie haben keine Beschilderung zu Liniennummer und Ziel, Linienpläne sucht man meistens vergebens und wenn solche ausgehängt sind, sind sie oft vergilbt und kaum noch lesbar (z.B. Stand 2010 an der Haltestelle Arminstraße), von Überdachungen ganz zu schweigen. Seit dem Fahrplanwechsel 2018 nicht mehr betriebene Linien (z.B. 672 und 674) sind weiterhin zur Irreführung der Fahrgäste auf den Haltestellenschildern mit Zielangabe aufgeführt. Ansagen und Anzeigen in den Bussen funktionieren häufig nicht.</p>	W/FGI, AQ	<p>Gut lesbare Aushänge sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Kommunen (Bereitstellung Haltestelleninfrastruktur) und den Verkehrsunternehmen (Gestaltung der Fahrgastinformationen). Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Werden diese Standards in Bensheim nicht eingehalten ist die Stadt Bensheim in Zusammenarbeit mit der Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal dazu angehalten die Situation an den Haltestellen zu überprüfen und bei Bedarf mindestens die im Nahverkehrsplan formulierten Standards umzusetzen.</p>	BS	Kap. 3.2.4
QB_B.78	<p>Fehlende Haltestellen, Haltestellenausstattung und -möblierung: An den meisten Haltestellen fehlt der Regenschutz. Sind Warthäuschen vorhanden sind diese oft in einem jämmerlichen Zustand, weil sie offenbar nicht gereinigt werden. In Zwingenberg sind die Scheiben völlig verdeckt und auf dem Glasach ist üppiger Moosbewuchs. So gehören immer höhere Fahrpreise zahlende Kunden nicht behandelt!!!</p>	AQ	<p>Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Zwingenberg liegt in der Verantwortung der Stadt Zwingenberg.</p>	KW	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.79	Die Bushaltestelle am Kreiskrankenhaus in Heppenheim ist eine Katastrophe und zweit weg von den Kliniken Hier müsste auch die Verkehrs- und Linienführung der Busse neu überdacht und überarbeitet werden.	AQ	Seit Herbst 2019 wurde die Bushaltestelle näher an den Haupteingang des Kreiskrankenhauses verlegt und damit die Zuwegung für ÖPNV-Kunden ggü. dem vorherigen Zustand deutlich verbessert.	KoV	-
QB_B.80	Die Regionalbuslinie 669 sollte als Bergstraßenlinie ausgebaut werden. sie sollte zukünftig von Alsbach bis nach Weinheim verkehren um dort Anschluss an den RNVOEG R5 Ringverkehr zuhaben. Außerdem ist eine Kreisüberschreitende Buslinie Heppenheim Laudenbach sehr wichtig.	AS/VS	Eine neue Busverbindung zwischen Heppenheim und Laudenbach wird im Rahmen der Themennennung QB_Hep.3 untersucht. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden mögliche Varianten hierzu untersucht. Hinsichtlich einer Umlenkung der Linie 669 bis Weinheim, anstelle einer Bedienung der Heppenheimer Weststadt sind neben fahrplantechnischen Belangen noch konzeptionelle Fragen zu klären (Ersatzbedienung auf Abschnitt Heppenheim Bürgermeister- Metzendorf-Str. – Vogelsbergstr.).	BM	M_B.4
QB_B.81	Wer ist auf die glorreiche Idee gekommen, dass man innerhalb von HP umsteigen muss? Also von der Weststadt ist am Bahnhof enttrente?	AS/VS	Aufgrund der Baustellensituation und des hohen Verkehrsaufkommens entlang der B3 im Fahrtverlauf der Linie 669 muss aufgrund der neuen Lichtsignalregelung am Postknoten Heppenheim ist eine Unterbrechung der Linie 669 derzeit betrieblich notwendig. Kreis, VRN, und Verkehrsunternehmen VGG arbeiten an einer Wiederherstellung der durchgebundenen Fahrtmöglichkeiten auf der Linie 669.	KW	-
QB_B.82	Ein Straßenbahn Lückenschluss zwischen Weinheim und Alsbach wird dringend gebraucht entlang der Bergstraße. Um die beiden Straßenbahnnetze miteinander zu vernetzen.	AS/VS	Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde für den Korridor Zwingenberg Bahnhof – Darmstadt ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 7.200 Fahrgästen pro Woche und für den Korridor Bensheim – Darmstadt i.H.v. rund 10.800 Fahrgästen pro Woche ermittelte. Hierin enthalten sind insbesondere die Fahrgastpotenziale zwischen Seeheim-Jugenheim und Bensheim bzw. Zwingenberg. Sofern dieses Potenzial in einer theoretischen Betrachtung mit Bussen erschlossen werden sollte, müsste ein Bedienstandard eingeführt werden, der mindestens das Doppelte des Grundnetzes 1. Ordnung entspricht. Im Rahmen des Nahverkehrsplans kann keine Aussage über den Investitionsbedarf und Betrieb einer neuen Straßenbahninfrastruktur sowie das Nutzen-Kosten-Verhältnis getroffen werden. Unabhängig dieser ersten Grobanalyse prüft der Kreis Bergstraße eine Straßenbahnverlängerung mit dem Ziel einen klimafreundlicheren und leistungsfähigeren ÖPNV zu erreichen. Eine Verlängerung der HEAG-Straßenbahnlinie 6 bzw. 8 über Alsbach, Am Hinkelstein hinaus bis Zwingenberg oder Bensheim wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_B.22
QB_B.83	Seit dem Jahr 2012 hat sich ein Arbeitskreis mit der Optimierung des ÖPNV in Bensheim beschäftigt. Das Ergebnis dieser Arbeit findet sich in einem Maßnahmenkatalog (Aktueller Stand März 2016), aus dem schon erfreulicherweise ein Teil der Maßnahmenvorschläge im Dezember 2018 umgesetzt wurden: – Dokument: https://www.pro-bahn.de/starkenburglfach-Dateien/2016/Ma%C3%9Fnahmenkatalog_%C3%96V_Bensheim/Ma%C3%9Fnahmenkatalog_Optimierung_%C3%96V_Bensheim_03.2016.pdf – Anhang: www.pro-bahn.de/starkenburglfach-Dateien/2016/Ma%C3%9Fnahmenkatalog_%C3%96V_Bensheim/Ma%C3%9Fnahmenkatalog_Optimierung_%C3%96V_Bensheim_ANH%C3%84NGE_03.2016.rar Die dort behandelten Themen bitte ich im Zuge der Bearbeitung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.	AS/VS, AQ, B, ES, H, SPNV, T, W/FGI	Der umfangreiche Maßnahmenkatalog aus dem Jahr 2016 thematisiert diverse Detailspekte des ÖPNV in Bensheim, für die überwiegend die Stadt Bensheim zuständig ist (u.a. Gestaltung Stadtbuss und Haltestelleninfrastruktur). Ein Teil der dort geäußerten Vorschläge (zusätzliche Haltestellen, Anpassung der Taktung und Linienführungen von Stadtbuss- und Ruftaxilinen etc) wurde mit dem Fahrplanwechsel am 16.12.2018 nach einer vorherigen Prüfung durch ein Verkehrsplanungsbüro umgesetzt. Das Dokument wird zur Kenntnis genommen, kann angesichts seines großen Umfangs im Rahmen des Nahverkehrsplans jedoch nicht holistisch untersucht werden.	KoV	-
QB_B.84	Gut wäre wenn die Abfahrten der Linie 667 in Heppenheim ca. 5 Minuten später wären, da aufgrund der aktuellen Verspätungen der Nahverkehrszüge immer öfter der Bus nicht mehr erreicht werden kann	AS/VS	Siehe QB_N0.3	BM	M_B.11



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.85	„Möblierung“ nennen Sie es, haha! Die Haltestelle „Behindertenhilfe“ ist echt behindert. Also die Seite, die wieder nach HP bzw. zurück nach Bensheim führt. Eine lumpige Parkbank (vllt. aus dem Kronepark?) Kein Dach, kein Häuschen, und der Haltestängel ist variabel, könnte man also per Hand verschieben. Ist nicht im Boden verankert ... und der Blick auf ewig vorbeiziehende Autos, in denen fast immer nur eine Person sitzt ... Metropole ist was anderes.	AQ	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Bensheim liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim. Im September 2019 wurde an der Haltestelle „Behindertenhilfe Bergstraße/Kronepark“ in Fahrtrichtung Heppenheim ein modernes Haltestellenschild und ein Wartehäuschen mit Sitzmöglichkeit aufgestellt.	KoV	-
QB_B.86	Wir brauchen eine Regionalbuslinie von Bensheim nach Ladenburg über Einhausen Lorsch Hüttenfeld Viernheim Heddesheim	AS/VS	Da zwischen Bensheim und Einhausen bereits ein halbstündliches Angebot besteht, wird diese Relation als gegeben angesehen. Die Relation Einhausen – Lorsch – Viernheim wird unter der Themennennungen QB_FGB.B.14 analysiert (Ergebnis: Rund 980 Fahrgäste pro Woche). Für eine Verlängerung dieser Relation über Viernheim hinaus nach Heddesheim und Ladenburg wurde ein zusätzliches Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 50 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies allein genügt nicht, um eine solche Direktverbindung zu rechtfertigen. Angesichts des hohen Potenzials auf dem Abschnitt Viernheim – Heddesheim mit rund 1 630 Fahrgästen pro Woche (bzw. bei Verlängerung bis Ladenburg mit rund 2 100 Fahrgästen pro Woche) soll dort – abhängig von der Ausgestaltungsvariante und vorbehaltlich Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis – eine Verbindung des Grundnetzes Region bzw. Grundnetz 2. Ordnung eingerichtet werden (dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen). Sofern sich betriebliche und kundenseitige Synergien mit einer im Abschnitt Einhausen/Lorsch – Viernheim ggf. im Grundnetz Region auszugestaltenden Busverbindung ergeben, wird eine Durchbindung im Rahmen der Umsetzung geprüft.	BM	M_B.5 M_R.5
QB_B.87	Zwischen Bensheim Schwanheim und Einhausen fehlt eine Stündliche Busverbindung	AS/VS	Zwischen Schwanheim und Einhausen wurde ein Fahrgastpotenzial von ca. 100 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies ist nicht ausreichend, um eine neue Busverbindung zu rechtfertigen. Angesichts dessen und der bestehenden Umsteigeverbindung über Bensheim wird die Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung auf dieser Relation als nicht notwendig erachtet.	KoV	-
QB_B.88	Die Regionalbuslinie 676 sollte von Langenwaden nach Gernsheim im Stundentakt verlängert werden.	AS/VS	Siehe QB_GrR.2	BM	M_R.1
QB_B.89	Busverbindung nach Bensheim	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da nicht klar wird, auf welche Relation sich die Aussage bezieht.	KoV	-
QB_B.90	Eine Busverbindung nach Lorsch wäre klasse	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da nicht klar wird, auf welche Relation sich die Aussage bezieht.	KoV	-
QB_B.91	Die Busse der Linie 678 in Heppenheim sind sehr oft unerträglich überheizt und die Belüftung ist sehr schlecht. Die Busfahrer kennen die Namen ihrer Haltestellen nicht und können daher keine Auskunft geben, ob der Bus z.B. an der von Humboldtstraße hält.	AQ, S	Für die Gestaltung der Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen und die Ortskunde der Fahrer der Linie 678 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal mbH zuständig. Da im Dezember 2019 im betroffenen Linienbündel „Nördliche Bergstraße“ ein Betreiberwechsel mit gleichzeitig neuer Linienkonzeption stattgefunden hat, ist davon auszugehen, dass die hier beschriebenen üblichen Startschwierigkeiten mittlerweile behoben sind. Nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.	KW	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.92	Am Bensheim am Bahnhof es sehr bescheiden mit dem Kinderwagen einzusteigen. die Busse halten oft das sie genau vor einen Eisenpfosten stehen. Das ist sehr eng. Das ist logisch gemacht auch für behinderte nicht.	AQ, B	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Eine Ortsbegehung durch den Gutachter zeigte, dass der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Bensheim nicht den Anforderungen an eine barrierefreie Haltestelleninfrastruktur genügt (zu niedrige Bordsteine, unsachgemäß unterbrochene Blindenleitstreifen mit Diagonalabschluss am Borstein, nicht nutzbare Wegeführung für Sehbehinderte und körperlich Beeinträchtigte bei vorgeschriebenem Halt des Fahrzeugs in der Haltebucht). Aufgrund der hohen Bedeutung des ZOB als Verknüpfungspunkt im Stadt- und Regionalverkehr ist eine Umgestaltung dringend erforderlich. Dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Bensheim liegt in der Verantwortung der Stadt Bensheim.	BM	
QB_B.93	Mein Mann und ich wohnen in der Mozartstrasse Heppenheim. Unsere nächste Haltestelle ist die Straße der Heimkehrer. Mein Mann ist Rollstuhlfahrer. Wenn wir in die Stadt wollen ist das kein Problem. Fahrtzeit ca. 20 min. Schwierig wird es wieder nach Hause zu kommen. Man muss bis zum Bahnhof laufen, mit einem Rollstuhl ist das sehr beschwerlich. Vom Graben ist es auch nicht besser. Die Fahrtzeit sind im Vergleich zum alten Fahrplan sehr lang. Wofür ich kein Verständnis habe ist, dass ich zu keinem Lebensmittelgeschäft fahren kann, da der Bus an der Tiergartenstrasse links in Richtung Krankenhaus abbiegt. Es ist doch unverständlich, dass eine 'Einkaufsmeile' von mir nicht erreicht werden kann. REWE, BAUHAUS u.s.w. unerreichbar. Könnte der Bus nicht wieder durch die Str. der Heimkehrer fahren? Ich brauche keinen 1/2 Std. Fahrplan, wenn man kein vernünftiges Ziel erreicht. Sonntags in das Kino und wieder zurück ist eine Irrfahrt. Vom Graben an den Bahnhof dort 15 Min. Umsteigezeit, dann bis zur Christuskiche, da ist dann Schluss. In 1 Std. Geht es dann weiter. Das kann doch nicht sein. Schade finde ich es auch, dass am Wochenende die Fahrten so früh enden. Wenn wann im Sommer auf dem Marktplatz ist, oder bei den Festspielen kommen wir mit dem Bus nicht mehr nach Hause. Der alte Fahrplan war, schneller, effizienter und kundenfreundlicher.	AS/VS	Die Linienführung der Linie 678, die die Haltestelle „Straße der Heimkehrer“ bedient, sieht auch direkte Rückfahrmöglichkeiten aus der Heppenheimer Innenstadt vor. Ein Umstieg am Bahnhof ist also nicht notwendig. Die Erschließungsanalyse zeigt, dass der Bereich Luise-Otto-Straße derzeit attraktiv erschlossen ist. Für Reisende, die die Linie 678 aus dem REWE-Center in Richtung Innenstadt erreichen wollen, besteht allerdings eine unattraktive längere Reisezeit durch die Häuserblockumfahrung über die Christuskirche in eine Fahrtrichtung. Für Reisende, die aus Richtung Christuskirche das REWE-Center erreichen wollen, besteht durch eine fehlende Zustiegsmöglichkeit nahe der Luise-Otto-Str. kein Angebot. Daher wird die Einrichtung einer Halteposition für die Linie 678 in der Mozartstraße in diesem Bereich in Nachbarschaft zum REWE-Center/Langnese in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Umsetzung dessen sowie eine Ausweitung des Fahrplans der Heppenheimer Stadtbuslinien liegt in der Zuständigkeit der Stadt Heppenheim.	BM	M_B.5 M_R.5



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Bergstraße – Bensheim, Einhausen, Heppenheim, Lorsch, Zwingenberg					
QB_B.94	<p>Ich bin viel mit dem ÖPNV und per Fahrrad unterwegs und habe eine Anregung für die Strecke Heppenheim–Hambach. Leider wird diese zur Zeit nur durch eine Schulbuslinie (691) bedient, die entsprechend nur wenige Male am Tag fährt. Die Ergänzung durch die Ruftaxi-Linie ist zwar grundsätzlich gut, jedoch ist dieses Angebot aufgrund der Unflexibilität (Reservierung mindestens 1 Stunde vorher, ggf. Absagen notwendig/ gewünscht) nicht für jede Angelegenheit nutzbar. So ist es mir z.B. passiert, dass ich das Ruftaxi genutzt habe, um damit zum Arzt nach Heppenheim zu fahren. Entsprechend hatte ich auch schon die Rückfahrt nach Hambach geplant/reserviert. Diese hatte ich jedoch verpasst, da ich gerade im Sprechzimmer saß. Fünf Minuten nach planmäßiger Abfahrtszeit rief ich bei dem Ruftaxi-Unternehmen an und schilderte die Problematik. Natürlich war der Fahrer etwas verärgert, da er umsonst gekommen war und ich hatte nicht nur mein Ruftaxi verpasst, sondern mir war es auch nicht möglich, das nächste Ruftaxi zu reservieren (was in 55 Minuten wieder fuhr), da dieses nicht, wie gefordert, eine Stunde vorher reserviert werden konnte. Aufgrund meines grippalen Infekts konnte ich weder nach Hambach zurücklaufen, noch konnte ich 2 Stunden auf das nächste Ruftaxi warten.</p> <p>Glücklicherweise hatte ich dann noch jemanden aus meinem Familienkreis gefunden, der mich abholen konnte. Auch für andere Zwecke, wo man auf Flexibilität angewiesen ist, ist das Ruftaxi- Angebot demnach nicht oder kaum nutzbar. Ich würde mir daher wieder eine feste Buslinie mit regelmäßigen Abfahrtszeiten wünschen, wo man weiß, wann der Bus fährt und wo man weder reservieren, noch absagen muss. So wäre es auch eventuell Pendlern wieder möglich, den Bus zu benutzen. Mit dem derzeitigen Schulbus- und Ruftaxiangebot ist dies leider nicht oder nur eingeschränkt möglich. Auch im Hinblick auf den neuen Wohnpark in Ober-Hambach mit zahlreichen neuen Einwohnern, Ferien- und Sportgästen wäre die Schaffung eines normalen Busangebotes überlegenswert. Nicht zuletzt wäre dieser Schritt, so klein er auch sein mag, ein Beitrag zur Mobilitätswende, die wir alle dringend brauchen. Auch in Hambach nimmt der Autoverkehr immer mehr zu bzw. ist fast jeder auf ein Auto angewiesen. Ich denke, dass einige Leute das Angebot dankbar annehmen und nutzen würden (insbesondere auch ältere Personen, Jugendliche und Pendler, die in Heppenheim arbeiten oder dort umsteigen).</p>	AQ	<p>Die Herabsetzung der Vorbestellfrist der Heppenheimer Ruftaxilinien auf deutlich weniger als eine Stunde wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p> <p>Im Rahmen der Zielsetzung des Kreises Ortsteile mit mehr als 600 Einwohnern mindestens an das Grundnetz Region (Festbedienung auch an schulfreien Tagen) anzubinden, wird dies für Unter- Hambach (1 300 Einwohner) montags bis freitags entsprechend im Nahverkehrsplan berücksichtigt. Ober-Hambach (160 Einwohner) erfüllt bereits den im Nahverkehrsplan gesetzten Mindeststandard von 25 Fahrtenpaaren pro Woche. Dennoch wird es aufgrund der fehlenden Wendemöglichkeit für Kraftomnibusse in Unter-Hambach vsl. auch in Ober-Hambach zu einer Verbesserung des Angebots kommen, womit neben der dortigen Bevölkerung auch der Wohn- und Ferienpark als publikumswirksamer Ort besser angebunden wird.</p> <p>Unabhängig der obigen Aussagen wurde zwischen Ober-Hambach und Heppenheim ein Fahrgastpotenzial i. H. v. rund 1 850 Fahrgästen pro Woche ermittelt (Nachfrage Bus 691 +Ruftaxi 6991 Jahr 2018: 350 Fahrgäste pro Woche; entspricht 19% des ermittelten Potenzials). Da Ober- Hambach – Heppenheim eine innerstädtische Relation ist, gewährleistet der Kreis nur die Mindestversorgung mit dem ÖPNV. Die Umsetzung darüber hinausreichender Bedienungen liegt in der Zuständigkeit der Stadt Heppenheim. Eine Einbindung in das Stadtbuskonzept wird daher empfohlen.</p> <p>Gegenwärtig werden 78% aller potenziellen Fahrten der Ruftaxi-Linie 6991 abgerufen. Daher erscheint die Umstellung auf Festbedienung auch ökonomisch sinnvoll.</p>	BM	M_3.h M_B.17 M_B.18
Weitere Nennungen	QB_NO.1, QB_NO.2, QB_NO.3, QB_NO.4, QB_NO.5, QB_NO.6, QB_NO.7, QB_NO.9, QB_NO.10, QB_NO.13, QB_NO.14, QB_NO.20, QB_NO.21, QB_NO.22, QB_NO.23, QB_NO.39, QB_NO.73, QB_R.2, QB_R.4, QB_R.14, QB_R.30, QB_R.33, QB_R.36, QB_R.40, QB_R.41, QB_R.42, QB_R.45, QB_R.53	AS/VS	-	-	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald–Michelbach					
QB_NO.1	Zwischen Rimbach und Heppenheim sollte es wieder eine direkte Busverbindung geben. [+6] Es wäre schön wenn die Linie 667 wieder durch Rimbach fährt. Diese Umsteigerei ist stressig. Bei Erarbeitung des letzten Nahverkehrsplans waren die Voraussetzungen ungleich schlechter: der Bus musste – von HP – kommend – über die B38 durch den gesamten Ort bis zur HEM-Tankstelle kurz vor Ortsausgang fahren und dann wenden und wieder über die B38 zurückfahren, um den Weg nach Fürth fortzusetzen. JETZT: Nach Errichtung des neuen EDEKA-Marktes an der Erikastraße muss der Bus von Lörzenbach kommend lediglich eine kleine Schleife über den Steinigen Weg und die Erikastraße fahren, dort kurz halten und weiter nach Fürth fahren. Die Zu und Aussteigemöglichkeit in Rimbach ist dringend erforderlich für Berufstätige, die nach und von HP unterwegs sind, für Senioren, die nach HP zu Ärzten oder zum KKH fahren wollen, und für Lörzenbacher, die nach Rimbach fahren wollen, um Ärzte zu besuchen oder beim EDEKA-Markt einzukaufen. Die gegenwärtige Situation – Fußweg bis Lörzenbach oder Bahnfahrt nach Fürth und dort Umsteigen in den Bus – ist langwierig, umständlich und (besonders für Frauen) wegen des unbeleuchteten Fußweges entlang der B38 gefährlich. Eine Möglichkeit wäre auch, wenn der Schulbus, der das Schulzentrum Rimbach anfährt und dann ab Lörzenbach als Linienbus weiterfährt auch für reguläre Fahrgäste benutzbar wäre. Die Busse, die von Grasellenbach nach Heppenheim fahren, könnten – sofern es eine separate Line von Rimbach nach Heppenheim gibt – auf die Halte in Lörzenbach verzichten, da diese von der rimbacher Linie abgedeckt werden könnten.	AS/VS	Siehe Anhang 3.C, QB_Rim.2	BM	M_NO.6
QB_NO.2	Es sollte eine starrer Halbstundentakt statt 25/35-Minutentakt auf der Linie 667 im Abschnitt Heppenheim Bahnhof – Fürth Bahnhof geschaffen werden.	AS/VS	Aufgrund der derzeitigen Fahrplan-/Umlaufzwänge ist eine kurzfristige Anpassung der Taktung nicht möglich. Im Rahmen der Themennennungen QB_B.72, QB_B.84, QB_NO.3 und QB_NO.6 wird jedoch die Konzeption der Linie 667 im Rahmen des Nahverkehrsplans mit Blick auf einen mittelfristigen Umsetzungshorizont genauer untersucht. Hierbei wird die Eintaktung auf einen leichter merkbaren 30'-Takt zwischen Heppenheim und Fürth mitbetrachtet.	BM	M_B.11
QB_NO.3	Die Fahrzeiten der Linie 667 zwischen Heppenheim Bahnhof und Heppenheim Lehrstraße sind zu knapp bemessen. [+1] – Ärgerlich ist, wenn der Bus an der Lehrstrasse regelmässig mit mindestens 4 bis 5 Minuten Verspätung ankommt. Es ist dann, besonders abends um 19.08 schwierig den Anschlusszug von Fürth nach Rimbach um 19.35 zu erreichen, da der nächste Zug dann erst 1 Stunde später fährt. Bei der Planung der Buszeiten würde wohl übersehen, dass der Bus es vom Bahnhof bis zur Lehrstrasse niemals in 1 Minute schafft. Bitte mal überdenken. – Die Zeit, in der der 667er Bus vom Bahnhof Heppenheim bis zur Lehrstraße fahren soll, nämlich 1 Minute, völlig unrealistisch. Der Bus kommt in der Lehrstraße immer mit wenigsten 2– 3 Minuten Verspätung ein. Dann wird es mit dem Anschlusszug in Fürth arg knapp. Ich würde ja auch gern früh morgens oder abends von Rimbach nach Lörzenbach, Haltestelle Mitlechternstrasse laufen, wenn zwischen Ortsausgang Rimbach und Ortseingang Lörzenbach ein wenig Beleuchtung wäre. Aber nein es ist stockduster. Da ist wohl bei der Planung vor Jahren, etwas völlig schief gelaufen.	AS/VS, EM	Die derzeitige Fahrzeit zwischen Heppenheim Bahnhof und Heppenheim Lehrstraße von 1 Minute erscheint angesichts der Wegstrecke von 750 m und der insbesondere zur Hauptverkehrszeit stark befahrenen B3 und B460 zu gering. Rechnerisch ergibt sich bei einer im Stadtverkehr anzunehmenden Durchschnittsgeschwindigkeit von max. 20 km/h eine Fahrzeit von 2,25 Minuten. Aufgrund des starken Verkehrsaufkommens, der fehlenden ÖPNV-Bevorzugung und Berücksichtigung von Fahrgastwechselzeiten an der gut frequentierten Haltestelle Lehrstraße muss mindestens mit 3 Minuten gerechnet werden. Dies wird in der Netzkonzeption des Nahverkehrsplans berücksichtigt. Angesichts des derzeit angespannten Fahr- und Umlaufplans ist eine größere Änderung des Fahrplans der Linie 667 nur mittelfristig mit Neuausschreibung des Linienbündels „Odenwald Mitte“ realisierbar. Im Rahmen der Themennennungen QB_B.72, QB_B.84 und QB_NO.6 wird die Konzeption der Linie 667 mit Blick auf einen mittelfristigen Umsetzungshorizont genauer untersucht.	BM	M_B.11
QB_NO.4	Ich komme mit der Linie 667 aus Richtung Fürth. Auf meinem Weg in die Tiergartenstraße, muss ich am Bahnhof Heppenheim umsteigen. Die Linie 678 fährt über den „Graben“ zur Tiergartenstraße. In der Zeit habe ich den Weg zu Fuß zurück gelegt. Die Linienführung sollte überdacht werden.	AS/VS	Siehe QB_B.72	BM	M_B.13

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.5	Linie 667 Rimbach – Heppenheim – Bus 2–3 Std.-Takt, Durchbindung zum Kreiskrankenhaus, Anbindung auch für Ortsteile schaffen, Ruf taxi zu bindend, Sa / So nicht – Lörzenbach ohne Möglichkeit öffentlicher Bus nach Rimbach. Lörzenbach vermisst Linie auch – Stundentakt 3 x morgens und 3 – 4 x mittags – Umstiege 3x bis Heppenheim mit Rollator, Krücken, Kinderwagen schwer. Wetter? Anzeige am Bus KKH draufsteht. [+52]	AS/VS, T, H, EM, W/FGI	Zur Durchbindung der Buslinie 667 bis Heppenheim Kreiskrankenhaus siehe QB_B.72. Zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindung Rimbach – Heppenheim siehe Anhang 3.C, QB_Rim.2. Mit Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 wird eine Direktverbindung zwischen Wald-Michelbach und Heppenheim über Juhöhe und Mörlenbach realisiert.	BM	M_B.13 M_NO.5 M_NO.6
QB_NO.6	Die Busverbindungen 666 (Lindenfels-Fürth) und 667 (Grasellenbach bzw. Fürth-Heppenheim) sind schlecht aufeinander abgestimmt. Kommt man mit der Linie 666 an der Haltestelle Fürth/Bahnhof an, ist der Bus der Linie 667 in Richtung Heppenheim gerade abgefahren. Das Gleiche ist bei der Rückfahrt aus Richtung Heppenheim beim Umsteigen in Richtung Lindenfels gegeben.	AS/VS	Auf der Relation Lindenfels – Heppenheim wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 210 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Die Herstellung eines Anschlusses zwischen den Buslinien 666 und 667 in Fürth sollte wenn möglich realisiert werden, damit diese Potenziale für die Linie 666 miterschlossen werden können. Da die Linie 666 in Lindenfels auf die Linie 665 Richtung Bensheim abgestimmt ist, kommt nur eine Anpassung des Fahrplans der Linie 667 in Frage. Aufgrund ihrer derzeitigen Fahrplan-/Umlaufzwänge ist eine kurzfristige Anpassung der Fahrplananlagen nicht möglich. Im Rahmen der Themennennungen QB_B.72, QB_B.84 und QB_NO.3 wird jedoch die Konzeption der Linie 667 im Zielkonzept des Nahverkehrsplans mit Blick auf einen mittelfristigen Umsetzungshorizont genauer untersucht. Hierbei wird die Herstellung eines Anschlusses zwischen den Buslinien 666 und 667 in Fürth mitbetrachtet.	BM	M_NO.16
QB_NO.7	Auf der Buslinie 665 sollte der Fahrplan an Samstagen zwischen 10 Uhr und 18 Uhr auf einen Halbstundentakt verdichtet werden.	AS/VS	Das derzeitige Angebot der Linie 665 an Samstagen wird seitens des Kreises als ausreichend erachtet.	KoV	-
QB_NO.8	Auf der Buslinie 664 und 665 sind die Fahrgastinformationsmonitore entweder aus, zeigen ein weißes Bild oder sind nur schlecht, verdunkelt lesbar. Liegt wohl an der Internetverbindung.	W/FGI	Für die Bereitstellung funktionierender Fahrgastinformationsanzeiger in den Fahrzeugen der Linie 664 und 665 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	KW	-
QB_NO.9	Fahrgastinformation: An den Haltestellen ist auf der Beschilderung und den Fahrplänen nicht erkennbar, daß die Linie 665 am Wochenende bis Erbach fährt.	W/FGI	Für die Bereitstellung korrekter Fahrgastinformationen an den Haltestellen der Linie 665 innerhalb des Kreises Bergstraße ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	KW	-
QB_NO.10	Die Buslinie 665 sollte bereits um 4 Uhr starten, sodass Zugverbindungen in Bensheim um 5 Uhr erreicht werden können.	AS/VS	Der Bedarf für die Einführung einer zusätzlichen Fahrt der Linie 665 montags bis freitags mit Ankunft in Bensheim gegen 5.00 Uhr kann nicht hinreichend abgeschätzt werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird untersucht, inwieweit eine solche Zusatzfahrt im Rahmen des laufenden Vertrags und der finanziellen Möglichkeiten realisierbar ist.	BM	
QB_NO.11	Die Buslinie 665 sollte auch an Werktagen stündlich bis nach Erbach durchgebunden werden (OREG-Linie ERB-30 damit ersetzen)	AS/VS	Für eine Durchbindung der Buslinie 665 über Reichelsheim hinaus bis Erbach wurde ein Fahrgastpotenzial von rund 170 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Eine entsprechende Anpassung der betroffenen Linien VRN-665 und OREG-30 ist daher nur zu empfehlen, wenn daraus kein Fahrzeugmehraufwand und Nachteile an anderer Stelle erwachsen. Eine Angebotsausweitung zwischen Reichelsheim und Erbach über die derzeitige Bedienung hinaus liegt in der Zuständigkeit des Odenwaldkreises (Kooperation erforderlich). Aufgrund langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen sind mittelfristig jedoch keine Zubestellungen in diesem Umfang möglich.	KoV	-
QB_NO.12	Die Buslinie 665 sollte von Reichelsheim über Fränkisch-Krumbach, Brenshach, Groß-Bieberau nach Reinheim Bahnhof verlängert werden. So erhält man einen Anschluss von Bensheim über das zentrale Odenwald in den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Diese Linie sollte im Stundentakt verkehren. Auf der Linie sollten 13 oder 14 Meter LE Überlandbusse mit 3 Achsen zum Einsatz kommen.	AS/VS	Für eine Durchbindung der Buslinie 665 über Reichelsheim hinaus bis Reinheim wurde ein Fahrgastpotenzial von rund 140 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Eine Anpassung der betroffenen Linien VRN-665 und RMV-693 wird als nicht sinnvoll eingeschätzt, da eine Ersatzbedienung für den Abschnitt Reichelsheim – Fürth gefunden werden müsste und die heutige Direktverbindung aus dem Weschnitztal (Fürth) in den vorderen Odenwald (Reinheim) unterbrochen würde. Aus QB_NO.11 geht hervor, dass eine Durchbindung bis Erbach unter bestimmten Voraussetzungen hinsichtlich der erreichbaren Fahrgastpotenziale sinnvoller erscheint. In der Gesamtbetrachtung wird von einer Durchbindung der Buslinie 665 auf die Linie 693 abgeraten und stattdessen eine bessere Abstimmung der Anschlüsse in Reichelsheim empfohlen (siehe QB_Lin.3).	BM	M_NO.11 M_NO.18



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald–Michelbach					
QB_NO.13	Halbstündlich versetzt zur heutigen Regionalbuslinie 665 Bensheim Lautertal Lindenfels Gumpener Kreuz Reichelsheim sollte noch eine Regionalbuslinie Bensheim Lautertal Lindenfels Gumpener Kreuz Fürth fahren.	AS/VS	Vorgeschlagen wird hier die heutige nach Winterkasten verkehrende Taktlage der Linie 665 nicht mehr dorthin, sondern nach nach Fürth (über Gumpener Kreuz und Krumbach) zu lenken. In dieser Maßnahme wird kein spürbarer Mehrwert ggü. der heutigen Konzeption mit abgestimmten Anschlüssen in Lindenfels zur Linie 666 Lindenfels – Fürth gesehen. Vielmehr würde die Direktverbindung Winterkasten – Bensheim unterbrochen bzw. es müsste eine Ersatz- Umsteigeverbindung zwischen Winterkasten und Lindenfels hergestellt werden, um den Wegfall der Linie 665 auf diesem Abschnitt zu kompensieren. Angesichts der beschriebenen Nachteile wird von der hier beschriebenen Anpassung abgeraten.	KoV	–
QB_NO.14	Man sollte den Liniensbus, der entlang der B47 fährt, bei jedem zweiten Bus ab Markt- platz Reichenbach einen Schleife über Beedenkirchen, Wurzelbach, Staffel Kuralpe, Balkhausen, Hochstädten, Auerbach, Ritterplatz fahren lassen. Die Menschen die aus Elmshausen, Wilmshausen, Schönberg etc. diesen Bus erreichen wollen könnten dann in den gegenläufigen Bus Richtung Reichenbach steigen um von dort dann die Schleife mit zu fahren, auf dem Rückweg entsprechend entgegengesetzt. Wenn der RMV 0-Bus dann in Beedenkirchen halten würde, könnte man zwei einfache Übergänge vom VRN zum RMV generieren (Beedenkirchen und Balkhausen), die sogar einen Ausfall der Zug- verbindung Bensheim–Darmstadt zum Teil abfangen würde, da dann eine redundante Streckenführung bestünde.	AS/VS	Siehe QB_Lau.1	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.20
QB_NO.15	Die Linie 666 sollte von Fürth im Odenwald über Reichelsheim, Fränkisch–Crumbach, Groß- Bieberau nach Reinheim verlängert und neu gelegt werden. So erhält man von der Bahnlinie die Fürth mit Weinheim verbindet eine passgenaue Umsteigemöglichkeit in die Region Rhein–Main. So können viele Fahrgäste die im Odenwald leben und im Rhein–Neckar–Raum oder Darmstadt arbeiten viel besser mit Bus und Bahn zur Arbeit kommen. Auf der Linie sollten 13 oder 14 Meter LE Überlandbusse mit 3 Achsen zum Einsatz kommen.	AS/VS	In der beschriebenen Anpassung der Linie 666 wird ggü. dem Bestandskonzept kein Mehrwert gesehen. Auf dem Abschnitt Reinheim – Fürth besteht mit der RMV–Linie 693 ein Angebot mit abgestimmten Anschlüssen. Der heutige Fahrzeugeinsatz ist aus Sicht des Kreises angemessen.	KoV	–
QB_NO.16	Ich würde mir wünschen, dass die Linie 666 von Fürth nach Gadernheim über Seiden- buch, auch am Wochenende über eine Rufbusanbindung betrieben wird.	AS/VS	Zwischen Fürth und Gadernheim wurde ein Fahrgastpotenzial zwischen 1.670 und 2.490 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Das erreichbare Potenzial variiert in Abhängigkeit von der Umsetzungsvariante. Mit 1.670 Fahrgästen pro Woche wurde ein ausreichendes Po- tenzial für die Einstufung des Korridors in das „Grundnetz Region“ ermittelt. Daher wird die Einrichtung einer Rufbedienug am Wochenende zwischen Fürth und Gadernheim/ Brandau in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_NO.19
QB_NO.17	An dem Haltepunkt Ellenbach–Mitte fehlt seit Jahren der Fahrplan.	W/FGI	Für die Bereitstellung von Fahrgastinformationen an der Haltestelle Ellenbach, Mitte ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenzta mbH zuständig.	KW	–
QB_NO.18	Der Verkehr zwischen Darmstadt/Brandau und Gadernheim muß mit passenden An- schlüssen an die Linie 665 wieder aufgenommen werden. [+2] Die DADINA–Buslinie MO2 sollte wieder in Gadernheim starten. Wäre es möglich, eine Schnelllinie von Gadernheim nach Darmstadt (direkt, ohne Umstieg und nicht über Bensheim) einzurichten?	AS/VS	Siehe QB_Lau.4	BM	M_NO.9 M_NO.19
QB_NO.19	Eine Buslinie von Reichenbach über Eberstadt nach Darmstadt sollte geprüft werden.	AS/VS	Siehe QB_Lau.1	BM	M.2.f M_NO.8



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.20	Zwischen Mörlenbach und Heppenheim sollte eine direkte Busverbindung über die Juhöhe eingerichtet werden. [+3] Bisher fährt dort ja quasi nur der Schulbus. Insbesondere für Wald-Michelbacher, die an der Bergstrasse arbeiten wäre eine solche Verbindung interessant. Der obligatorische Umweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Weinheim oder gar über Grasellenbach kommt aufgrund des Zeitaufwandes (mehr als doppelt so lange gegenüber Pkw – bei annähernd gleichen Kosten) nicht in Frage. Ein Anschluss in Heppenheim zur RB 68 von/ nach Frankfurt (Main) Hauptbahnhof sollte geschaffen werden. Gerade für die Einwohner Erbachs (wo es keinerlei Geschäfte gibt) wäre es so sehr einfach z.B. zum Einkaufen von und nach Heppenheim zu gelangen. Ich werde in Kürze nach Erbach ziehen und würde mich freuen, wenn sich dies zeitnah umsetzen ließe.	AS/VS	Siehe QB_Hep.1	BM	M_NO.5
QB_NO.21	Wir brauchen eine Regionalbuslinie von Mörlenbach nach Bensheim über Juhöhe Heppenheim Lorsch Einhausen. Um den Odenwald mit dem Ried zu verbinden	AS/VS	Siehe QB_Hep.1 und QB_WM.7	BM	M_B.2 M_NO.5
QB_NO.22	Die Lautertaler Ortsteile Beedenkirchen, Staffel, Schmal-Beerbach und Wurzelbach sollten durch neue Busverbindungen besser/regelmäßiger an Bensheim, Darmstadt und den Kreis Darmstadt- Dieburg angebunden werden. [+14] – Es gibt keine regelmäßige Anbindung an die vorhandenen Stammlinien – außer zu den Schulzeiten. Wir kennen die Schwierigkeiten der Taktungen, Anschlußverbindungen und Wendemöglichkeiten, wollen aber nur an die vorhandenen Linien durch neue Streckenlegungen angebunden werden. – Ich weiß von vielen bekannten das die Kinder oft nicht direkt von Bensheim nach Beedenkirchen fahren können. Das heißt für mich ich muss mein Kind in Reichenbach holen (sofern ich nicht arbeiten bin) oder es muss in Reichenbach auf den nächsten Bus warten so fern noch einer nach Beedenkirchen fährt (das dauert aber manchmal länger). Der letzte Bus bei uns fährt so gegen 16 Uhr vielleicht wäre es auch möglich da was zu tun damit die Kinder nicht immer das Eltern Taxi benötigen... Da die Kinder nachmittags Schule bis ca. 15:30 Uhr haben und es manch mal auch noch längere Veranstaltungen gibt heißt das für die Eltern wieder extra fahren da es ja keine andere Möglichkeit für uns in Beedenkirchen gibt! So wie in den Ferien da fahren nämlich überhaupt keine Busse. Man könnte statt einem großen ja auch einen kleinen Stadtbus nehmen für die Strecke. Ich hoffe wir können hier was für unsere Kinder und die Umwelt tun damit nicht immer mehrere Muttis die Kinder durch die Gegend fahren müssen! – Für die, die keinen PKW oder Führerschein haben sind die Busse wichtig, Auch in den Ferien, wo z.Zt. keine Busse fahren. Kinder sind in den Ferien komplett aufgeschmissen, weil ÜBERHAUPT kein Bus fährt, dasselbe gilt für sämtliche Wochenenden. Mama-Taxi sei dank, sonst kämen sie gar nicht von Beedenkirchen weg. Spätester Bus unter der Woche, natürlich nur während der Schulzeit, fährt um 16.08 Uhr nach Bensheim. Soll heißen, dass keinerlei Freizeitaktivitäten mit dem Bus erreichbar sind, da z. B. Fußball-training im Nachbarort erst um 17.30 Uhr beginnt und bis 19 Uhr geht, wo natürlich auch kein Bus mehr hoch fährt. Das ist heute nicht mehr zeitgemäß. Fahr Bus und Bahn...ja, mach ich, wenn was fahren würde...so fahren Mütter und Opas und Omas die Kids mit dem Auto. Aber nur da, wo sie können.	AS/VS	Siehe QB_Lau.1	KoV	M.2.f M_NO.8 M_NO.2



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald–Michelbach					
QB_NO.23	Die Anbindung der Lautertaler Gemeindeteile Elmshausen, Reichenbach bis Gadernheim an Bensheim ist gut getaktet.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.2
QB_NO.24	Trotz unzureichender Busverbindung nach Beedenkirchen wird auch diesen Schulkindern ein Busticket in vollem Kostenumfang gezahlt und gestellt. Damit sollten sie auch die benötigte Busverbindung erhalten. [+1] JEDER zahlt den gleichen Preis, auch wenn bei anderen alle 15 oder 30 Minuten ein Bus fährt. Finde den Fehler....	AS/VS T	Siehe QB_Lau.1	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.20
QB_NO.25	Eine verbesserte Zustiegsmöglichkeit in Staffel wäre wünschenswert. Es ist unmöglich, dass Kinder bei Dunkelheit bis zur Kuralpe laufen müssen.	ES	Die Haltestelle „Kuralpe“ wird allein durch die Buslinie 664 bedient. Jede Fahrt der Linie 664 zu dieser Haltestelle hält immer auch in Staffel. Daher ist es nicht notwendig von Staffel zur Kuralpe zu laufen, um den Bus zu erreichen.	KoV	-
QB_NO.26	Ein VRN-Bus wartet regelmäßig auf der Kuralpe und einer in Balkhausen. Der Balkhausener Bus könnte z.B. auf der Kuralpe drehen und so ein Umsteigen in Richtung Lautertal bzw. Richtung Balkhausen Bensheim ermöglichen wenn die Busse nur wenige Minuten aufeinander warten kosten: 1,5 Km mehr sonst keine.	AS/VS	Zwischen der auf der Kuralpe wendenden VRN-Buslinie 664 und der in Balkhausen wendenden VRN-Buslinie 677 können aufgrund der unterschiedlichen Fahrplanzwänge der beiden Linien keine sinnvollen Umsteigeverbindungen auf der Kuralpe realisiert werden. Daher wurde eine Liniendurchbindung untersucht: Von den 7 Fahrten, die ab Balkhausen nach Bensheim beginnen, könnten unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Fahrplans potenziell 5 bis Beedenkirchen/Gadernheim/Reichenbach durchgebunden werden. In der Gegenrichtung erscheint eine Durchbindung von 4 der 6 in Balkhausen von Bensheim ankommenden Fahrten zeitlich möglich. Spürbare Vorteile für Schulpensler sind allerdings nur möglich, wenn die Linien bis zu ihren jeweiligen Linienendpunkten durchgebunden würden. Dies erfordert jedoch eine Umbündelung der derzeit in zwei verschiedenen Linienbündeln befindlichen Linien sowie eine detailliertere Betrachtung, die im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht leistbar ist. Daher wird ein entsprechender mittelfristiger Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_NO.20
QB_NO.27	Die Schulbusverbindung zu den Ortsteilen Beedenkirchen bis Kuralpe ist nicht wirklich zumutbar. Die Abfahrtszeit ist zur Baustellenzeit 06.29 (sonst 06:34) ab Staffel und Unterrichtsbeginn ist 07:45, das heißt ein Schulkind muss fast 1 1/2 h vor Unterricht das Haus verlassen. Zurück fährt der letzte Bus ca. 10 min nach Unterrichtsende und die Haltestelle ist noch ein paar Gehminuten weg. Das schaffen die Kinder oft gar nicht und müssen dann mit dem PKW abgeholt werden. Ohne PKW ist man vollkommen abgeschnitten, da nicht einmal Radwege existieren auf denen Kinder andere Ortsteile erreichen könnten um sich untereinander zu treffen. Mein Vorschlag wäre: Die Hauptverkehrsachsen mit großen Bussen gut getaktet bedienen (z.B. 30 min oder 60 minTakt), diese Linien aber nicht in die Nebenortschaften weiterleiten. Das schafft Kapazitäten. Dafür aber eine Ringbuslinie mit Kleinbussen durch die Lautertaler Ortsteile zu führen, die ebenfalls getaktet sind (z.B. 60 min Takt), wobei dann auf eine gute Umsteigemöglichkeit an Kernpunkten geachtet wird. Denkbar wäre z.B. Reichenbach Marktplatz fährt der Anschlussbus 5 bis 10 min nach Eintreffen der Ringbuslinie weiter. Das System könnte vielleicht ja auch in anderen Orten im Kreis funktionieren.	AS/VS, EM	Zur Anbindung von Beedenkirchen, Schmal-Beerbach, Staffel, Wurzelbach und der Kuralpe siehe QB_Lau.1. Die beschriebene abgestuft hierarchische Netzplanung (schnelle Regionalverbindungen mit Zubringerlinien zur Feinerschließung) wird heute schon angewendet.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.2 Kap. 3.2.2



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.28	Der 0-Bus des RMV durchfährt regelmäßig Beedenkirchen ohne anzuhalten. Es sollte eine Haltestelle am alten Friedhof eingeführt werden, damit man leichter nach Darmstadt kommt. [+1]. So hätte man die Möglichkeit direkt von hier nach Darmstadt zu kommen und müsste nicht den Umweg über Bensheim Bahnhof nehmen. Auch ander aus dem Lautertal könnten dann mit einem Bus nach Beedenkirchen fahren und hier in den Stadt Bus nach Darmstadt umsteigen. Dieser fährt regelmäßig durch Beedenkirchen (Kreuzung Beedenkirchen richtung Wurzelbach) macht aber keinen stop bei uns! Leider! kosten: ein oder zwei Haltestellenschilder.	AS/VS	Die benannten Fahrten der Buslinie 0 halten seit 29.04.2019 in Beedenkirchen an der neuen Haltestelle Modaustraße.	KoV	-
QB_NO.29	Die Busverbindungen in Lautertal-Beedenkirchen sind sehr bescheiden. Das gilt aber nur in der Schulzeit. In den Ferien gibt es keine Verbindung. Eine Verbesserung wäre sehr willkommen.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_Lau.1.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.2
QB_NO.30	An der Haltestelle in Beedenkirchen fehlt eine Sitzmöglichkeit. Es fahren auch ältere Menschen mit die nicht lange stehen können.	AQ, B	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Beedenkirchen liegt in der Verantwortung der Gemeinde Lautertal.	KW	-
QB_NO.31	Das Felsenmeer in Reichenbach sollte mit mehr Bussen bedient werden. So könnte man die Parksituation am Felsenmeer etwas entschärfen!	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_Lau.1.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.2
QB_NO.32	Wir wohnen in beedenkirchen/lautertal.hier fährt die 664.die Buse besonders die von Marquardt halten sich nicht an die fahr Zeiten.dabei handelt es sich um 2-3 Minuten sondern mehr.sie fahren sehr oft zu früh.haben uns beim Marquardt des Öfteren angerufen auch bei der vgg. ich bin mit Kinderwagen unterwegs.die Buse werden nicht runter gemacht daß man gut mit dem Kinderwagen rein kann.	S, B	Für die Fahr- und Umlaufplanung und das Verhalten des Fahrpersonals auf der Buslinie 664 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	KW	-
QB_NO.33	In Beedenkirchen wäre es super wenn der rufbus fahren würde. Auch so muss es kein grosser Bus sein. So wie die 671 würde reichen. Oder ein Transporter. Wäre auch ein Vorteil wenn das ruftaxi öfters gehen würde. Zwischen 9.00 Uhr und 14.00 geht nichts runter. In dieser Zwischenzeit wäre es super wenn mehr angeboten gäbe. Um 19.30 geht das letzte ruftaxi hoch. Danach vielleicht noch ein ruftaxi oder so wäre gut. Kann man nicht wenn das Ruf Taxi zum Beispiel um 9.15 beedenkirchen nach Reichenbach fährt. Das es dann zum Beispiel die Möglichkeit geben könnte das es um 9.30 Uhr wieder hoch fährt um 9.30 Uhr Reichenbach nach beedenkirchen. Auch bei den anderen Uhrzeiten vom ruftaxi könnte man das machen das es hoch und runter fährt. Mehr Fahrmöglichkeiten auf Bestellung wäre von vorteil. Wenn es sich Rum spricht würden auch mehr mit fahren. Und wenn mehr verlass wäre nicht fahren wann sie wollen.	AS/VS, S	Siehe QB_Lau.1. Ein neues Ruftaxi-/Rufbuskonzept bzw. die Ausweitung der bestehenden Ruftaxi- Linie 6964 ist eine von mehreren denkbaren Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Beedenkirchen und wird daher mituntersucht.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.2
QB_NO.34	Von der Schule in Gadernheim sollte gegen 11:30 auch Busverkehr nach Beedenkirchen sein!	AS/VS	Aufnahme und Prüfung im Rahmen der Schülerbeförderung.	BM	M_NO.21
QB_NO.35	Es ist schade dass die Busfahrer keine Zeit und Verständnis haben für ältere Mitmenschen. Die haben keine Geduld bis jemand älteres raus ist. Wie oft wird die Tür zu gemacht obwohl man noch nicht draussen ist. Der Fahrer fährt schon wieder an. Gerne wird auch von fahren das Signal zum aussteigen überhört und vergessen einen raus zu lassen. Die Marquardt Buse finde ich gar nicht sicher. an vielen ist etwas kaputt. Mehr Fahrkarten Kontrollen sollten gemacht werden.	S	Für das Verhalten des Fahrpersonals und die Fahrausweiskontrolle in Bussen sind die Verkehrsunternehmen zuständig.	KW	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gornheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.36	Die durchgängige Bahnverbindung auf der Weschnitztalbahn von Fürth nach Mannheim sollte verdichtet werden (bessere Taktung als gegenwärtig). [+1] Betrifft: Zugverbindung Fürth -> Mannheim: Höhere Taktung bzw. mehr Direktverbindungen (Hin- und Zurück) nach MA – insbesondere an Arbeitstagen am Morgen.	SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_Gras.4	BM	M_NO.4
QB_NO.37	Die Zuverlässigkeit der Weschnitztalbahn sollte verbessert werden (Reduzierung Zugausfälle und Verspätungen). [+3] – Da die Bahn in den letzten 4 Monaten (persönliche Aufzeichnungen) in 90% aller Fälle entweder zu spät oder gar nicht gefahren ist, wüsste ich nur einen Rat: die ÖV müssen nicht attraktiver werden, sondern einfach nur ZUVERLÄSSIG. – Insbesondere an Arbeitstagen auf Verbindungen am frühen Morgen nach Weinheim sollten Zugausfällen und Verspätungen auf der Strecke reduziert werden. – Oft fällt der Zug um 5.48 Uhr ab Mörlenbach nach Weinheim einfach aus oder kommt zu spät, sodass er den Anschlusszug von Weinheim nach Bensheim um 6.04Uhr nicht bekommt. Selbst mit der zweiten Möglichkeit um 6.26Uhr kam unser Sohn schon einige Male zu spät. Von der Deutschen Bahn wurden wir schon zu oft im Stich gelassen. Es müssten mehr Busse eingesetzt werden, zumindest bis die DB ihre Probleme im Griff hat. Laut der Beschwerdestelle in Mannheim, wird an den Problemen “ gearbeitet.“ (Aber das haben die mir schon im Herbst '18 gesagt).	SPNV	Die Betriebsqualität auf der Bahnlinie RB69 (Weschnitztalbahn) im Fahrplanjahr 2019 wahr auch aus Sicht des Kreises nicht zufriedenstellend. Für die Zuverlässigkeit des Betriebs ist die DB Regio AG zuständig. Der aktuelle Verkehrsvertrag sieht eine Pönalisierung u.a. für Unpünktlichkeit und Zugausfälle vor.	KoV	-
QB_NO.38	Eine Bahnverbindung um 20.05 Uhr ab Fürth Richtung Weinheim sollte geschaffen werden. Wenn der 667er Bus ab Heppenheim 19.08 Verspätung hat, bekommt man 19.35 die RB in Fürth nicht mehr und steht dann 1 Stunde bis die nächste RB fährt.	AS/VS	Der Bedarf für die Einführung einer zusätzlichen Fahrt der Bahnlinie RB69 ab 20.05 Uhr in Fürth nach Weinheim kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht hinreichend abgeschätzt werden. Es wird daher ein Prüfauftrag formuliert.	BM	M_NO.22
QB_NO.39	Ein späteres Fahrtenangebot zwischen Bahnhöfen und Fuerth mit Minibussen fände ich gut.	AS/VS	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_NO.40	Auf der Buslinie 684 Weinheim – Fürth sollten zusätzliche Nachtfahrten eingeführt werden. [+1] Wochenende Freitags fährt der späteste Bus von Weinheim um 23:55 nach Wald-Michelbach. Samstags fährt der späteste Bus von Weinheim um 21:55 nach Wald-Michelbach. Es ist nicht möglich mit dem Bus am Samstag von Weinheim nach Wald-Michelbach am späten Abend oder in der Nacht nach Hause zu kommen. Hier ist eine große Lücke in der Beförderung am Wochenende. In den Nächten auf Samstag und Sonntag und vor Feiertagen sollten Abfahrten um 00.54/ 01.54 Uhr in Weinheim (Bergstr.) Hauptbahnhof eingeführt werden.	AS/VS	Die Einrichtung von Nachtfahrten auf Linien des Grundnetzes 1. Ordnung (darunter die ÖPNV- Verbindung Weinheim – Fürth) wird im Rahmen des Nahverkehrsplans geprüft.	BM	M_5.g
QB_NO.41	Ich fahre häufig mit der Weschnitztalbahn zur Arbeit. Ich fahre die Strecke von Birkenau nach Fürth. Ein Monatsticket kostet dafür mehr als 100 Euro. Ein Jobticket, oder ähnliche Vergünstigungen habe ich nicht, bzw. wird nicht angeboten. Aufgrund der Kostenfrage fahre ich also nicht mit der Bahn, da ist das Auto nicht wirklich teurer. Meine Anregung: Ich sehe Bedarf darin, das Jobticket-Angebot hier auf dieser Strecke besser zu bewerben, bzw. Arbeitgebern schmackhaft zu machen.	T, EM	Eine bessere Bewerbung des Jobtickets ist Bestandteil des betrieblichen Mobilitätsmanagements.	BS	Kap. 4.6
QB_NO.42	An Wochenenden sollte es ab Fürth ein früheres Fahrtenangebot geben, damit Arbeitnehmer auch an Wochenenden zur Frühschicht (6:00) kommen. Vor allem Samstags, aber auch Sonntags muessen viele arbeiten. Aus Fuerth kommt man z.B. nicht vor 7 Uhr raus, egal welche Richtung.	AS/VS	Montags bis Samstags besteht mit der Buslinie 684, Abfahrt Fürth Bahnhof 4.55 Uhr ein deutlich vor 7 Uhr nutzbares Angebot. Der Bedarf für die Einrichtung von weiteren morgendlichen Zusatzfahrten an Samstagen und Sonntagen auf den Buslinien 667 und 684 kann im Rahmen des Nahverkehrsplans nicht hinreichend abgeschätzt werden. Im Rahmen des Nahverkehrsplans wird untersucht, inwieweit solche Zusatzfahrten im Rahmen der laufenden Verträge und der finanziellen Möglichkeiten realisierbar sind.	BM	M_NO.24



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorbheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.43	Auf der Buslinie 690 sollte ein reguläres werktägliches Fahrtangebot im 60-Minutentakt zwischen Wald-Michelbach und Rimbach eingeführt werden.	AS/VS	Auf der Relation Wald-Michelbach – Stallenkandel – Zotzenbach – Rimbach wurde ein Fahrgastpotenzial zwischen ca. 1 370 und 1.710 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Eine neue Verbindung zwischen Wald-Michelbach und Rimbach wird daher in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die erreichbaren Potenziale hängen von der Ausgestaltung einer neuen Verbindung ab. Zu beachten ist, dass rund 350 Fahrgäste pro Woche von den errechneten Potenzialen abzuziehen sind, sofern in Mörlenbach eine regelmäßige getaktete Anschlussverbindung mit ausreichendem Reisezeitverhältnis auf der Relation Wald-Michelbach – Rimbach realisierbar ist.	BM	M_NO.25
QB_NO.44	Es fehlt eine Bus-Verbindung von Wald-Michelbach nach Rimbach und zum Bahnhof Zotzenbach. Wichtig wären die Zeiten des Schulbeginns und Schulendes in Rimbach und Fürth und am späten Nachmittag. (Früh Morgens, Nachmittag, Abend)	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_NO.43	BM	M_NO.25
QB_NO.45	Gorbheimertal: Die Anbindung an den Bahnhof in Weinheim und Taktfrequenz im Gorbheimertal ist absolut unzureichend, wenn Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen wollen. Teilweise fahren mittags 2 Std. keine Busse, sonntags der erste Bus im Tal gegen 9 Uhr! – Ein Zug ist somit frühestens um 10 Uhr erreichbar – Vorschlag: Einsatz von kleinen Bussen mit einer höheren Taktfrequenz, die besser auf den Zugverkehr in Weinheim abgestimmt ist. Ebenso ist bei Ankunft mit dem Zug die Weiterfahrt von Weinheim HBF ins Gorbheimertal abends nach 22 Uhr nicht mehr möglich. Hier muss Abhilfe geschaffen werden für einen bessere Anbindung von und nach Weinheim zu und vom HBF. Die Taktfrequenz der Busse auch während der Mittagszeiten und an den Wochenenden erhöht werden.	AS/VS	Seit der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 besteht Mo-Fr ein tagesdurchgängiger 30'-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen eine Bedienung mit 1,5 Fahrten pro Stunde.	BM	M.1
QB_NO.46	In den letzten Jahren wurde zwar eine Verbesserung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs erreicht, doch die Wiederbelebung des Schienenverkehrs auf der Überwaldbahn ist leider nicht gelungen (wo kein Wille, ist kein Weg!). Zur Entlastung der Straße, Fahrzeitorientierung, bequemes Reisen, Gütertransporte u.v.m. wäre dies aber dringend erforderlich.	SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_WM.1	BM	Kap. 4.2.1 M_NO.2
QB_NO.47	Die Sonntagsfahrpläne ab Wald-Michelbach sowohl in bzw. aus Richtung Weinheim bzw. Hirschhorn sind m.E. nicht optimal. Anschlüsse zum Fernverkehr in Weinheim können erst ab 10:00 h erreicht werden und bei einer Ankunft in Weinheim von einer Fernreise muss der Fahrgast in der Regel 56 Minuten Wartezeit für seine Weiterfahrt in den Überwald in Kauf nehmen. Die erste Fahrt ins Neckartal startet von Wald-Michelbach aus um 10:30 h und die letzte Rückfahrt von Hirschhorn um 17:00 Uhr. Ein Sonntagsausflug in den badischen Odenwald oder die Pfalz ist innerhalb dieses Zeitlimits nicht zu schaffen. Da für solche Aktivitäten dann nur das Auto weiterhilft, sofern man eines besitzt, bleibt der Bus leer.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird die Buslinie 685 in einem deutlich dichteren Taktfahrplan bedient. Durch die Bedienung des Korridors Wald-Michelbach – Weinheim im 30'-Takt werden montags bis freitags bessere Anschlüsse zum Fernverkehr realisiert.	BM	M.1
QB_NO.48	Die Gemeinde Wald-Michelbach bzw. Kreidacher Höhe liegt auf 350 m bzw. 400 m Höhe. Wer von der Bergstraße aus den Überwald per Fahrrad erkunden möchte braucht eine sehr gute Kondition. Fahrräder können in Bussen nur eingeschränkt transportiert werden. Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer haben zu Recht Vorrang. Gibt es künftig eine Lösung für die Mitnahme von Fahrrädern auch in Bussen?	EM	Der Kreis hat sich zum Ziel gesetzt auf allen Linien des Grundnetzes 1. Ordnung eine möglichst zuverlässige Fahrradmitnahme zu gewährleisten. Dies ist bei den betroffenen Buslinien über die Mitführung von Fahrradanhängern oder Hecklastträgern grundsätzlich möglich. Allerdings ist zu beachten, dass die konkrete Umsetzung sowohl von örtlichen Gegebenheiten (Möglichkeit der sicheren Verladung der Fahrräder), als auch von der fahrplantechnischen Realisierbarkeit (Pufferzeiten für Verladevorgang) abhängt.	BM	M.7
QB_NO.49	Eine Bushaltestelle in Wald-Michelbach direkt vor dem Einkaufszentrum ALDI / EDEKA wäre sinnvoller gewesen, anstatt sie in der Ludwigstraße einzurichten. Vielleicht könnte eine Verkürzung des Fußweges (über die Schienen) von den Märkten zur Haltestelle in Erwägung gezogen werden.	ES	Die Einrichtung neuer bzw. Verlegung vorhandener Haltestellen in Wald-Michelbach liegt im Verantwortungsbereich der Gemeinde Wald-Michelbach. Zur Bedienung einer neuen Haltestelle am EKZ siehe QB_WM.2.	BM	M.6.j

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.50	Rodungsarbeiten zwischen Birkenau und Löhrbach: mittags fahren die Schulbusse nicht nach Birkenau, Umleitung über Weinheim. Der Anschlussbus fährt 2 Minuten vor An- kunft des Busses ab. Es ist nicht zu verstehen, warum die Busse von Birkenau Richtung Löhrbach fahren, umgekehrt jedoch nicht	AS/VS	Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_NO.51	Ich wohne 7 km von meiner Arbeitsstätte entfernt und fahre seit Sommer 2018 mit dem Rad. Weil der Stau im Weschnitztal unerträglich geworden ist. Der Odenwaldexpress ist leider keine Alternative. Ich habe zu zwei Haltestellen ca. 1,5 km Fuß- oder Radweg. Von Weinheim aus ebenfalls wieder 1,5 km zum Arbeitsplatz. Bedeutet, dass ich täglich 6 km Fußweg hätte, würde ich mit der Bahn fahren. Die Zeit, die ich dafür aufwenden müsste, steht also in keinem Verhältnis zu meinem (nicht ganz ungefährlichen Radweg: Thema Stau)	AS/VS, ES	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_NO.52	Ober-Liebersbach sollte besser an den ÖPNV angebunden werden [+1]. – Da ich selbst Bewohnerin von Ober Liebersbach bin und vor allem ohne Führerschein bin ich absolut dafür das unser Ort ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen wird. Wäre für mich ein ganz großes Stück selbstständigkeit. Auf das hier eingesetzte Ruftaxi ist kein Verlass. Wenn man den Herrn Börner anruft hat er meistens kein Taxi. Ist wie im Mittelalter!!!! – Ich würde mir für Ober-Liebersbach eine richtige Anbindung an den ÖPNV wünschen. Ich sehe natürlich, dass die Menge der Menschen, die das Angebot nutzen sehr über- schaubar ist. Vielleicht könnte man eine Art Online-Buchungs-App einrichten, wo sich Passagiere z. B. eine Stunde vorher verbindlich anmelden? Das ist in der heutigen Zeit weniger Hürde als ein Ruftaxi. Viele müssen auch nicht nach Mörlenbach oder Rimbach sondern nach Weinheim. Vielleicht kann man das berücksichtigen?	AS/VS, S	Der Kreis hat sich zum Ziel gesetzt Orte mit ≥ 100 Einwohnern mit mindestens 25 Fahrtenpaaren pro Woche anzubinden, wovon Ober-Liebersbach (145 Einwohner) nach Umsetzung des Nahverkehrsplans profitieren wird. Eine darüber hinausreichende Ausweitung des bestehenden Angebots liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Birkenau.	BM	M.2.e M_NO.3
QB_NO.53	Im Gemeindegebiet Birkenau gibt es bisher nur zwei barrierefreie Bushaltestellen in der Kerngemeinde. Hier wäre es schön, den Ausbau zu forcieren. Immerhin gibt es neben der Kerngemeinde noch 5 weitere Ortsteile.	B	Zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wurde im Rahmen des Nahverkehrsplans zusammen mit den Kommunen ein Haltestellenausbaukonzept erarbeitet, aus der die Umsetzung des Ziels einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Jahr 2022 konkretisiert wird (vgl. Kapitel 4.4.1). Demzufolge soll in der Regel in jeder Siedlungseinheit mindes- tens eine barrierefreie Haltestelle errichtet werden.	BM	Kap. 4.2.1 M_NO.2
QB_NO.54	Die Buslinie 688 nach Nieder Liebersbach sollte über Ober Liebersbach nach Mörlenbach Bahnhof verlängert werden. Die 688 sollte auch in Zukunft nach Weinheim fahren, aber über Buchklingen und das Weinheimer Mullheimertal.	AS/VS	Auf der Relation Nieder-Liebersbach – Ober-Liebersbach – Mörlenbach wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 280 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Eine Verlängerung der Buslinie 688 bis Mörlenbach ist daher nur sinnvoll, wenn daraus kein Fahrzeugmehr- aufwand und Nachteile an anderer Stelle resultieren. Eine Verlängerung der Linie 688 über Birkenau und Buchklingen bis Weinheim wird aufgrund des Fahrzeugmehrauf- wandes und schädlichen Parallelverkehrs zu den Linien 681/682 zwischen Weinheim Waldschloss und Weinheim Hauptbahnhof sowie zur Linie 680 zwischen Birkenau Bahnhof und Löhrbach abgelehnt. Siehe auch QB_Bir.1.	BM	M_NO.3
QB_NO.55	Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Buslinie 685 von Wald-Michelbach nach Hirsch- horn bereits früher morgens fahren würde. Dann könnte ich in Hirschhorn den Zug um 05:48 Uhr nach Heidelberg erreichen.	AS/VS	Seit der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird die Buslinie 685 in einem deutlich dichteren Taktfahrplan bedient. Die S-Bahn Richtung Heidelberg ab 5.48 Uhr in Hirschhorn ist laut Fahrplan als Anschluss vorgesehen.	BM	M_NO.7



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.56	Es ist schon ein großer Fortschritt, dass es am Wochenende zwischen Hirschhorn und Wald- Michelbach überhaupt eine Busverbindung gibt doch für mich fährt der erste Bus viel zu spät. Da ich viel wandere und im OWK auch Gruppen führe, kann ich Wanderungen im Bereich Wald- Michelbach nur mit PKW-Anfahrt realisieren. In den Odenwaldkreis komme ich dank NaTourBus und Rufbusverbindungen problemlos mit dem ÖPNV. Es wäre sehr schön, wenn am Sonntag bereits um 08:54 Uhr statt 10:54 Uhr der erste Bus 685 von Hirschhorn fahren würde, gerne auch als Rufbus mit Anmeldung oder nur in den Sommermonaten wie der NaTourBus.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird die Buslinie 685 ganzjährig an Wochenenden in einem deutlich ausweiteten Bedienzeitraum bedient. An Samstagen verkehrt sie zwischen 6 und 23 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zwischen 8 und 22 Uhr.	BS	Kap. 3.2.2
QB_NO.57	Die regional Buslinie 685 Hirschhorn – Wald-Michelbach sollte über Löhrbach / Birkenau nach Weinheim durchgebunden werden. Dass das Mittlere Ulfenbachtal auch ein Anschluss nach Weinheim bekommt.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird am Taktknoten Wald-Michelbach, ZOB eine regelmäßig getaktete Umsteigemöglichkeit zu den Buslinien Richtung Weinheim hergestellt. Die Durchbindung der Linien hängt vom Fahrzeugumlaufkonzept der Verkehrsunternehmen ab.	KoV	-
QB_NO.58	Mein Kind geht in Wald-Michelbach in die Schule, leider geht momentan nach der 7. Std kein Bus und er muss eine Std warten. Ausserdem wäre es toll die Kinder hätten einen Unterstand in der Schule.	AS/VS, AQ	Der erste Satz der Eingabe wird nicht verstanden, da nicht geäußert wird in welche Richtung eine Verbindung ab Wald-Michelbach nach der 7. Stunde fehlt. Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Wald-Michelbach liegt in der Verantwortung der Gemeinde Wald-Michelbach.	KW	-
QB_NO.59	Mein Wohnort ist Wald-Michelbach. Leider bin ich SCHWERBEHINDERT und darf mit meinem Pkw nicht mehr fahren, somit bin ich auf die ÖFFENTLICHEN angewiesen !! Um erforderliche FACHÄRZTE besuchen zu können, muss ich bis Weinheim mit dem Bus fahren und für diese Hin- und Rückfahrt schon allein € 11,80 zahlen !! Teils sind auch Fahrten bis Mannheim notwendig und es kommen noch weitere OEG – GEBÜHREN dazu !! Wenn ich nun an alleinstehende RENTNER denke, ist das eine Menge GELD !! Man sollte über diese FAHRGEBÜHREN einfach mal nachdenken !! Könnte man diese um EINIGES reduzieren, würden vielleicht verschiedene, umweltverschmutzende Pkw- Fahrer, auch öffentliche Dienste mehr in Anspruch nehmen !!	T, W/FGI	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_NO.60	Die Anbindung zwischen dem S-Bahn Verkehr Neckarsteinach hoch nach Schönau, Altneudorf, Heiligkreuzsteinach oder Vorderheubach klappt in den Nachtstunden nur selten, da der Bus keine Minute auf die S-Bahn wartet.	AS/VS	Die Buslinie 735 Eiterbach – Heiligkreuzsteinach – Schönau – Neckarsteinach – Heidelberg liegt in der Aufgabenträgerschaft des Rhein-Neckar-Kreises.	KoV	-
QB_NO.61	Taktung Buslinie Hirschhorn Ersheim nach Bahnhof: Die Abfahrt sollte 10 Minuten nach vorne verlegt werden. Generell passen die Ankunftszeiten der Busse an der Haltestelle Bahnhof nicht auf die Abfahrtszeiten der Sbahnen. Eine 100 minütige Vorverlegung würde ausreichen, um das Angebot auch für Bahnpendler attraktiv zu machen.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird am Taktknoten Hirschhorn, Bahnhof eine regelmäßig getaktete Umsteigemöglichkeit zwischen der Buslinie 685 und den S-Bahnlinien S1/S2 Richtung Heidelberg hergestellt (täglich von/nach Wald-Michelbach, sowie zusätzlich montags bis freitags von/nach Ersheim).	BM	M_NO.7

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gornheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald–Michelbach					
QB_NO.62	Wir brauchen in Hirschhorn einen zweiten S-Bahnhaltepunkt Ersheim/Altstadt an der Eberbacher Straße nach dem Bahntunnel und eine Bushaltestelle zur Bus und Bahn Verknüpfung an dieser Stelle. Dieser S-Bahnhaltepunkt ist gerade bei Hochwasser sehr nützlich und könnte die Hintere/Östliche Altstadt beleben.	SPNV, ES	Im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans ist mangels Daten keine zahlenbasierte Abschätzung des Potenzials für einen solchen Haltepunkt möglich. Daher nachfolgend eine Abschätzung nach räumlichen Lagekriterien: Da der Standort außerhalb des Einzugsbereichs des bestehenden Haltepunkts liegt und die regionale Erreichbarkeit des einwohnerstarken Stadtteils Ersheim (ca. 1.200 Einwohner) insbesondere in Hinblick auf die Relation Ersheim – Eberbach deutlich verbessern würde, wird ein gewisser Nutzen gesehen. Durch die Hanglage wäre der Einzugsbereich eines solchen Bahnhofpunktes jedoch nur etwa zur Hälfte abschöpfbar. Regional relevante Berufs- und Freizeitziele sind in der Nähe des vorgeschlagenen Standorts nicht vorhanden. Die weiteren kundenseitigen, betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden. In der Gesamtbeurteilung wird derzeit kein ausreichender Nutzen gesehen, um die Machbarkeit für einen neuen S-Bahn-Haltepunkt zu untersuchen.	KoV	-
QB_NO.63	Wir brauchen eine Stadtbuss Ringbuslinie in beiden Richtung Hirschhorn Brombach Wasser Brombach Heddesbach Langenthal Hirschhorn Halbstündlich Takt versetzt zu Regionalbuslinie 685 und Viertelstündlicher Taktknoten in Heddesbach.	AS/VS	Für die Einrichtung einer neuen Buslinie Hirschhorn – Brombach – Heddesbach – Langenthal – Hirschhorn wurde unter Berücksichtigung eines Abschlags aufgrund der Parallelbedienung zur Linie 685 zwischen Heddesbach und Hirschhorn ein Fahrgastpotenzial von rund 900 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Weitere Potenziale (rund 500 Fahrgäste pro Woche) sind erreichbar, wenn eine neue Busverbindung den derzeit fahrplantechnisch durch die Linie 685 nicht realisierbaren Anschluss Ersheim – Eberbach durch eine Linienverlängerung bis Ersheim bedienen könnte. Sofern dies realisiert werden kann, können bis zu 1.400 Fahrgäste pro Woche erreicht werden. Eine neue ÖPNV- Verbindung Ersheim – Hirschhorn – Brombach – Heddesbach – Langenthal – Hirschhorn – Ersheim (und zurück) wird daher unter der Voraussetzung, dass ein Anschluss Ersheim – Eberbach in Hirschhorn realisiert und keine Parallelbedienung zur SWE-Buslinie 806 Hirschhorn – Brombach hergestellt wird, in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_NO.26
QB_NO.64	Die Einbahnstraßen Regelung am Hirschhorer Bahnhof hat sich nicht bewährt. Es wird dort ein Busbahnhof mit mehreren Bushaltestellen in beiden Richtungen gebraucht, der auf den jetzigen P-R Platz bei der Brücke entlasten könnte.	H	Die Straßenverkehrsführung am Bahnhof Hirschhorn liegt in der Zuständigkeit der Stadt Hirschhorn. Aus Sicht des Kreises muss die derzeitige Verkehrsführung nicht angepasst werden.	KoV	-
QB_NO.65	Wir brauchen 2 Regionalbuslinien in Stundentakt Hirschhorn Beerfelden Hetzbach ein mal über Finkenbach und ein mal über Rothenberg.	AS/VS	Zwischen Hirschhorn und Beerfelden wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 1.140 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies ist ausreichend für eine einzige Verbindung „Grundnetzes Region“. Für zwei Buslinien im Stundentakt (eine über L3119/Finkenbach und eine über L3410/Rothenberg) fehlen mindestens 1.100 Fahrgäste pro Woche. Daher wird von einer solchen Konzeption abgeraten. Stattdessen soll die bestehende ÖPNV-Verbindung im Netzkonzept des Nahverkehrsplans 2019 – 23 dem „Grundnetz Region“ zugeordnet werden.	BM	M_NO.27
QB_NO.66	Eine Regionalbuslinie Hirschhorn Aglasterhausen S-Bahnhof über Schönbrunn im Stundentakt wäre dringend notwendig.	AS/VS	Für eine ÖPNV-Verbindung Hirschhorn – Schönbrunn – Aglasterhausen wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 175 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dieses resultiert jedoch allein aus dem Teilabschnitt Hirschhorn – Schönbrunn (Näheres hierzu siehe QB_FGB_B.25). Über die Binnenverkehrspotenziale zwischen Schönbrunn und Aglasterhausen hinaus konnten keine zusätzlichen Fahrgastpotenziale (0 Fahrgäste pro Woche), die eine durchgehende ÖPNV-Verbindung rechtfertigen könnten, festgestellt werden. Daher ist die Umsetzung einer Buslinie Hirschhorn – Schönbrunn – Aglasterhausen nicht erforderlich. Zwischen Hirschhorn und Schönbrunn erscheint die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots zur Sicherstellung einer Grundmobilität sinnvoll. Hierfür ist eine Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis erforderlich.	BM	M_NO.15

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gornheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.67	Hirschhorn braucht einen Stadtbus der durch die Hauptstraße fährt mit Bushaltestellen am Marktplatz und an der Rathausgasse, um die Altstadt wieder zu beleben.	ES	Über die Befahrbarkeit der Hauptstraße in Hirschhorn (Fußgängerzone) durch eine Buslinie und die Einrichtung von Haltestellen in Hirschhorn entscheidet die Stadt Hirschhorn.	KoV	-
QB_NO.68	Die Bushaltestelle Hirschhorn Brombacher Wasser gehört umgestaltet.	AQ	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung und Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur in Hirschhorn liegt in der Verantwortung der Stadt Hirschhorn.	KoV	-
QB_NO.69	Verbesserungsvorschlag: In Fürth Weschnitz steht ein modernes Warthhäuschen an der Bushaltestelle „Ort“ (Richtung Hammelbach) wo jedoch kaum Fahrgäste stehen, sondern aussteigen. Gegenüber, wo die meisten Fahrgäste stehen gibt es weder Sitzgelegenheit, noch Schutz vor Wind und Regen. Ich habe im Ortsbeirat Weschnitz als Mitglied dort schon einmal angeregt, man möge das Warthhäuschen auf die andere Seite versetzen, wenn man da kein Neues errichten könne. Es gab Zuspruch von den Zuhörern und auch Seitens der Gemeinde Fürth keine Widerrede. Einige Zeit später waren sogar auf dem Boden farbige Streifenmarkierungen angebracht (interpretierte ich als Umrissmarkierung für ein neues Buswarthhäuschen). Das ist nun alles über ein Jahr her, ohne dass sich etwas getan hat.	AQ	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur in Weschnitz liegt in der Verantwortung der Gemeinde Fürth.	KoV	-
QB_NO.70	Es wäre schön, wenn die Linie 667 zwischen Grasellenbach und Heppenheim auch am Samstag und am Sonntag im Stundentakt verkehren könnte. Ich mache gerne am Wochenende Ausflüge mit der Familie und dann von Hammelbach nach Fürth mit dem Auto zu fahren um dann mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren ist ein wenig kompliziert. Da fahren wir doch öfter gleich mit dem Auto ans Ziel.	AS/VS	Für den Abschnitt Fürth – Grasellenbach wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 1 910 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht einem ausreichenden Potenzial für die Anwendung des Angebotsstandards „Grundnetz 2. Ordnung“, der gegenwärtig angewendet wird. Eine Taktverdichtung an Wochenenden wird daher derzeit nicht für notwendig erachtet.	KoV	-
QB_NO.71	Zwischen Grasellenbach und Erbach/Odw. sollte eine direkte ÖPNV-Verbindung eingerichtet werden. [+2] Bessere Verbindung in Richtung Erbach, Michelstadt. Von Hammelbach wäre das wirklich eine Weltreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wer mal ins Krankenhaus nach Erbach muss, muß den Individualverkehr nutzen. Gerade seit dem das Krankenhaus in Lindenfels geschlossen ist. Direktverbindung Grasellenbach – Erbach/Odw. ist dringend notwendig. Durch die Schließung des Krankenhauses in Lindenfels befindet sich die nächstgelegene Klinik für Grasellenbach und Teile von Wald-Michelbach in Erbach und wird deutlich mehr frequentiert. Eine regelmäßig getaktete Verbindung wird benötigt. Die Regional Buslinie 667 Heppenheim – Grasellenbach sollte über Hintersklingen/Marbach Stausee nach Erbach/Michelstadt verlängert werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_WM.5	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b
QB_NO.72	Betr.: VRN Linien 681, 688 und 692: zusätzliche Bushaltestelle im Bereich Zimmerstraße/Ringstraße in Birkenau wäre sinnvoll.	ES	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird in Birkenau eine neue Haltestelle „Ringstraße“ eingerichtet.	BS	Kap. 3.4.3
QB_NO.73	Im Neckartal fehlt eine stündliche Regionalexpresslinie durchgehend von Mannheim über Heidelberg, Eberbach, Mosbach-Neckarelz, Bad-Friedrichshall, Neckarsulm, Heilbronn und Ludwigsburg bis Stuttgart.	SPNV	Die Umsetzung einer solchen Regionalexpresslinie, die keinen Halt auf dem Gebiet des Kreises Bergstraße hätte, liegt nicht in der Zuständigkeit des Kreises Bergstraße.	KoV	-
QB_NO.74	Die Regionalbus Linie 681 Weinheim – Grasellenbach sollte über Erzbach bis Reichelsheim verlängert werden. Es fehlt an dieser Stelle eine Kreisüberschreitende Regionalbuslinie.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_WM.5	BM	M_NO.13
QB_NO.75	Wir brauchen einen Durchgehenden Regionalbus Wald Michelbach-Erbach/Michelstadt über Gütersbach und Ober-/Untermossau	AS/VS	Das Fahrgastpotenzial im Korridor Wald-Michelbach/Grasellenbach – Erbach/Michelstadt wird unter QB_WM.5 untersucht. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption werden verschiedene Umsetzungsvarianten bewertet.	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gorchheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.76	Wir brauchen eine Regionalbusverbindung Wald Michelbach nach Beerfelden/Eberbach über Airlenbach/Gammelsbach	AS/VS	Das Fahrgastpotenzial im Korridor Wald-Michelbach/Grasellenbach – Beerfelden wird unter QB_WM.5 untersucht. Für eine Durchbindung bis Eberbach wurde ein zusätzliches Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 50 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Für eine Durchbindung einer neuen ÖPNV-Verbindung über Beerfelden hinaus bis Eberbach ist das nicht ausreichend. Sofern keine Nachteile an anderen Stellen erwachsen, soll in Beerfelden ein Anschluss zur RMV-Buslinie 50 nach Eberbach berücksichtigt werden.	BM	M_NO.14
QB_NO.77	Wir bräuchten eine Regionalbuslinie Wald Michelbach-Schriesheim über Schönmattenweg Heddesbach Heiligkreuzsteinach Vorderheubach Altenbach. Um den Überwald und das mittlere Ulfenbachtal an die Bergstraße/Heidelberg anzuschließen	AQ	Zwischen Wald-Michelbach und Heiligkreuzsteinach/Schönau/Wilhelmsfeld wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 100 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Vorgeschlagen wird hier eine Verlängerung der Buslinie 628 über Wilhelmsfeld hinaus bis Wald-Michelbach über Heiligkreuzsteinach, Heddesbach und Schönmattenweg. Das aktuelle Fahrzeugumlaufkonzept dieser Buslinie lässt eine Verlängerung ohne Fahrzeugmehraufwand nicht zu. Angesichts des zu niedrigen Potenzials (es fehlen rund 1 000 Fahrgäste pro Woche) erscheint die Investition in eine Verlängerung der Busverbindung nicht sinnvoll. Unter QB_A.2 wird die Einführung einer Rufbedienung zwischen Heiligkreuzsteinach und Abtsteinach zur Sicherstellung einer Grundmobilität in dieser Region empfohlen.	BM	M_NO.1
QB_NO.78	Wir brauchen eine Regionalbuslinie Wald Michelbach Beerfelden Hetzbach über Ober-schönmattenweg Raubach Finkenbach Rothenberg Beerfelden Hetzbach. Anschluss an die Odenwaldbahn, Kreisgrenzen überschreitende Linie, Touristenlinie Raubacher Jockel	AS/VS	Das Fahrgastpotenzial im Korridor Wald-Michelbach/Grasellenbach – Beerfelden wird unter QB_WM.5 untersucht. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption werden verschiedene Umsetzungsvarianten bewertet. Zwischen Wald-Michelbach und Finkenbach/Raubach/Hinterbach (Odenwaldkreis) wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 280 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Etwa 200 Fahrgäste pro Woche stammen hierbei aus dem Abschnitt Wald-Michelbach – Ober- Schönmattenweg. Diese Potenziale können auch über die attraktiv getaktete Buslinie 685 bedient werden. Die verbleibenden 80 Fahrgäste pro Woche genügen nicht, um eine neue Busverbindung auf der Relation Wald-Michelbach – Finkenbach – Beerfelden zu realisieren (es fehlen 1.020 Fahrgäste pro Woche). Ggf. ist eine Anbindung von Hinterbach und Raubach an das Grundzentrum Wald- Michelbach per Rufbedienung vorstellbar. Da dies ein über die bestehende Grundbedienung hinausreichendes Angebot wäre, liegt die Umsetzung in der Verantwortung der Gemeinde Wald- Michelbach in Zusammenarbeit mit dem Odenwaldkreis.	KoV	-
QB_NO.79	Die Linie 34 sollte von Heiligkreuzsteinach über Unter Abtsteinach und Gorchheimer Tal nach Weinheim verlängert werden. Für die Frankfurt/Darmstadt Pendler vom Steinachtal.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_A.2	BM	M_NO.1
QB_NO.80	Eine Regionalbuslinie von Wald Michelbach nach Neckargemünd über das Steinachtal wird dringend gebraucht. So dass die beiden Unterzentren miteinander verbunden sind.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_WM.5	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b
QB_NO.81	Vororte Oberflockenbach, Steinklingen, Wünschmichelbach vernachlässigt bei den Fahrplänen es wird groß getönt auf den ÖPNV umzusteigen, aber die Taktung ist ein Witz z.B. Samstags von Weinheim aus zwischen 14:35 – 17:25 fährt kein Bus Subunternehmertum lässt Qualität der Fahrer schmelzen, Streß selbst mit den Fahrplänen, keine Zeit beim Losfahren, wenn gebrechliche ältere Menschen noch keinen Sitzplatz belegt haben, wird schon wieder losgerast. Fahrstil bei jedem 2. Fahrer erinnert eher an Formel 1. Die kostspieligen Umfragen die von Zeit zu Zeit durchgeführt werden spiegeln nicht die Realität wieder.	AS/VS, S	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurde die Anbindung von Ober-Flockenbach, Steinklingen und Wünschmichelbach durch eine dichtere Bedienung deutlich verbessert. Für das Verhalten des Fahrpersonals auf der Buslinie 682 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenztal mbH zuständig.	BS	Kap. 3.2.2



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Neckartal/Odenwald – Abtsteinach, Birkenau, Fürth, Gornheimertal, Grasellenbach, Hirschhorn, Lautertal, Lindenfels, Mörlenbach, Neckarsteinach, Rimbach, Wald-Michelbach					
QB_NO.82	Ich schreibe wegen der schlechten Verbindungen des Nahverkehrs. Unser Sohn muss morgens von Bettenbach nach Bensheim zu seinem Ausbildungsplatz. Er fängt um 7 Uhr an zu arbeiten. Mit dem Bus über Rimbach und Heppenheim käme er auch zu spät. Früher fuhr mal ein Bus von Mörlenbach nach Bensheim, über die Juhöhe. Oder ein passender Bus nach Weinheim. Ich finde es ein bisschen viel verlangt von einem Schüler um halb fünf aufzustehen um den Bus um 5.16 in Bettenbach zu bekommen. Und das nur, weil er sich nicht mehr auf die Deutsche Bahn verlassen kann. Von der wurden wir schon zu oft im Stich gelassen. Es müssten mehr Busse eingesetzt werden, zumindest bis die DB ihre Probleme im Griff hat.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurde eine direkte Busverbindung Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach (Linie 683) eingerichtet. Die Verbesserung der Anschlussbeziehungen dieser Verbindung in Heppenheim Richtung Bensheim wird unter QB_WM.7 thematisiert. Für eine bessere Anbindung von Bettenbach (ca. 80 Einwohner) an den Knotenpunkt Mörlenbach Bahnhof ist die Gemeinde Mörlenbach zuständig.	BM	M_B.2 M_NO.5
Weitere Nennungen	QB_B.71, QB_B.73, QB_B.76, QB_B.85		–	–	–



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.1	Zwischen Bürstadt und Lampertheim sollte wieder eine Busverbindung eingerichtet bzw. die Linie 643 sollte nach Lampertheim verlängert werden. [+3] Gerade die Alten Leute können nicht so einfach in Bürstadt die Treppen runter oder Hoch steigen & das ganze dann noch in ca. 3 oder 5 Minuten. Also ich würde mir eine Verbindung	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_FGB_B.16 und QB_FGB_B.17. Gegenwärtig besteht mit der Buslinie 655 ein Grundangebot. Eine Reaktivierung der Linie 643 zwischen Bürstadt und Lampertheim wird als eine von mehreren denkbaren Maßnahmen untersucht.	BM	M_R.4
QB_R.2	Nicht hinreichende Ost-West Querungen – Pendler Teilregion Ried: Die Ost-West Querungen von der Bergstraße und der Anschluss zur Regionalbahn von Mannheim – Frankfurt sind unzureichend. Beispielsweise ist die Umsteigezeit der Buslinie 643 mit 4 Minuten Bahnhof Bürstadt zu knapp bemessen. Das aber sollten Sie wissen.	AS/VS	Zwischen der Buslinie 643 und der Bahnlinie RE70 Richtung Mannheim ist in Bürstadt eine Umsteigezeit i.H.v. 13 Minuten vorgesehen. Dies wird als ausreichend erachtet. Die benannten 4 Minuten bestehen beim Anschluss Richtung Frankfurt. Eine großzügigere Ausgestaltung der Anschlusssituation zwischen der Buslinie 643 und Mannheim ist aus umlauftechnischen Gründen und Fahrplanzwängen an anderer Stelle derzeit nicht möglich.	KoV	-
QB_R.3	Es wäre wünschenswert wenn es eine Busverbindung nach Mannheim geben würde bzw. die Taktung der Bahn nach/von Mannheim –gerade am Wochenende–verändert wird. Ideal wäre es, in der Nacht von Fr. auf Sa. und Sa. auf So. gegen 3 Uhr eine Bahn von MA nach Biblis fahren zu lassen.	AS/VS	Eine Busverbindung zwischen Biblis und Mannheim wäre ein schädlicher Parallelverkehr zur Bahn. Der Korridor Mannheim – Lampertheim wird unter QB_FGB_B.15 untersucht.	BM	M_R.3.a M_R.3.b
QB_R.4	Die ÖPNV-Verbindungen von Groß-Rohrheim nach Einhausen, Lorsch, Bensheim und/oder Heppenheim sollten verbessert werden. [+2] Die neu geschaffene Verlängerung der Buslinie 44 muss weiter geführt werden. Hierzu noch eine Frage: Zahlen eigentlich alle Gemeinden und Städte für diese Buslinie oder nur die Gemeinde Groß-Rohrheim? Eine neue Querverbindung (Biblis-) Groß Rohrheim-Bensheim im Stundentakt (Ausweitung des bereits im Schülerverkehr bestehenden Angebots der Linie 647) sollte geschaffen werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_GrR.2	BM	M_R.1
QB_R.5	Der Schulbus 647 ist morgens hoffnungslos überfüllt. Teilweise sind Kinder schon nicht mitgenommen worden.	AQ	In der am stärksten ausgelasteten Fahrt der Linie 647 (Abfahrt 6.32 Uhr Wattenheim, Jugendheim) wurde eine Spitzenbelastung von rund 100 Fahrgästen ermittelt. In der Regel ist ein Gelenkbus auf der fraglichen Fahrt eingeplant, sodass die Kapazität als ausreichend erachtet wird.	KoV	-
QB_R.6	Der Bus 601 um 13.15 Uhr ist sehr oft überfüllt.	AQ	Für die Buslinie 601 ist die Stadt Lampertheim (VTL) verantwortlich.	KoV	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.7	Das Störfallmanagement (Fahrgastinformation, Bereitstellung Ersatzbedienung) und die Betriebsführung (Verspätungen) auf der Riedbahn sollte verbessert werden. [+4] Es sollte klare, korrekte Informationen geben. Bsp.: Bürstadt-Bobstadt nach Mannheim oder auch zurück: Info, dass Zug 5 Min. später kommt, erscheint im der Infotafel, wenn diese bereits vorbei sind. Oft kommt dann eine Weitere Erhöhung auf 10 Min., wenn diese vorbei sind auf 15 Min. Dann kommt Zug fällt aus. Ärgerlich, da oft der Grund für Verspätungen der Fernverkehr ist. Da macht man die Strecke frei, in dem der Nahverkehr nicht fährt. Bei gestückelter Info kann man sich erst nach langer Zeit um Alternativen (meist Auto oder mit Auto abholen lassen, da Schienenersatzverkehr nicht eingerichtet ist) kümmern. Nicht nachvollziehbare Aussagen für Verspätungsgründe: Bsp. Zug hat 5 min. Verspätung. Erhöhung auf 15 Min., mit der Begründung ein Zug des Fernverkehrs mit Verspätung muss vorgelassen werden. Komisch, wenn seit der ersten Verspätungsdurchsage bis der verspätete Zug kommt kein Zug fährt... Info an der Leuchttafel MA-Handelshafen: Zug mit Zugnr. RBxxxx fällt aus. In der App steht Ersatzverkehr RByyyy. Es kommt pünktlich ein Zug, der lediglich eine andere Nr. hat. Die andere Zugnr. Ist einem Nutzer egal. Hätte nan auf Grund der Infotafel daran geglaubt, dass der Zug ausfällt und wäre schon weg gegangen, hätte man die Fahrmöglichkeit verpasst... Zugverspätung/-ausfall oder vorzeitiges Fahrtende wegen verspäteter Fernzüge ist ärgerlich und leider auf der Strecke nach Mannheim oder zurück nach Bobstadt keine Seltenheit. Sehr ärgerlich, weil man als Nahverkehrskunde mit Monatskarte oder gar Job-Ticket keinen bzw. sehr geringen Fahrkostenersatz bekommt... Bei Zugausfällen für Schienenersatzverkehr sorgen und/oder RE von sich aus in Bobstadt halten lassen. Bessere Informationen bei Zugausfällen: Wann und wie kommt man weiter? Betrifft es nur den einen Zug oder eine gewisse Zeit alle Züge? Macht es Sinn an eine andere Haltestelle/ einen anderen Bahnhaltepunkt zu fahren? ... Ersatzverkehr? zusätzl. Halte des RE?... Pünktlichkeit: Leider immer weniger. Hat man beruflich einen Termin, nimmt man besser einen Zug früher, oder das Auto weshalb soll man aber eine Monatskarte kaufen, wenn man dann doch Auto fährt. Oft der erste Schritt zum Umstieg auf das Auto. Schade.	W/FGI, SPNV	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	-
QB_R.8	Barrierefreiheit ist ein sehr wichtiges Thema. Hier sollte man unbedingt darauf achten, dass die Aufzüge in den Bahnhöfen funktionieren müssen und man sollte nochmals überdenken, ob man die Aufzüge nicht videoüberwacht.	SPNV, B, H	Für die Funktionstüchtigkeit der Aufzüge und Überwachungsmaßnahmen in den Bahnstationen im Gebiet des Kreises Bergstraße außerhalb des Meterspurnetzes der RNV ist die DB Station & Service AG zuständig. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_R.9	Der Aufzug Gleis 4/5 im Bahnhof Biblis ist defekt bzw. kann nicht genutzt werden.	SPNV	Für die Funktionstüchtigkeit der Aufzüge in den Bahnstationen im Gebiet des Kreises Bergstraße außerhalb des Meterspurnetzes der RNV ist die DB Station & Service AG zuständig. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_R.10	Die Barrierefreiheit am Bürstädter Bahnhof ist nicht gegeben, da fehlt weiterhin ein Aufzug für die oberen Gleise.	B	Für die Funktionstüchtigkeit der Aufzüge in den Bahnstationen im Gebiet des Kreises Bergstraße außerhalb des Meterspurnetzes der RNV ist die DB Station & Service AG zuständig. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_R.11	Ich fände eine gleichmäßigere Taktung der Linie Bürstadt Mannheim sinnvoll, da man zurzeit nur um dreiviertel und um punkt fahren kann. Praktischer wäre es, wenn die Züge halbstündlich fahren würden. Optimal wäre natürlich die Taktung zu erhöhen, aber eine gleichmäßige Verteilung würde schonmal einen Anfang schaffen.	SPNV	Eine gleichmäßigere Taktung der Bahnlinie RE70 und RB2 zwischen Mannheim und Biblis (ab Dezember 2020 Groß-Rohrheim) wird als Anforderung an den regionalen Nahverkehrsplan in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Aufgrund der hohen Streckenauslastung der Riedbahn sind Fahrplananpassungen nur schwer realisierbar. Zu- bestellungen zugunsten einer Taktverdichtung sind aufgrund langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen in diesem Umfang derzeit nicht möglich.	BM	M_R.6



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.12	Die Bahnverbindung Mannheim-Biblis mit Halt in Bobstadt sollte mindestens im 30-Minuten-Takt bedient werden. [+2] Der S-Bahnausbau Biblis (Groß-Rohrheim) Mannheim sollte endlich umgesetzt werden inkl. einer Reduzierung des Takts auf 20 Minuten! Viele Einwohner haben aufgrund der Pläne/ Versprechen ihren Wohnort und die Lage der Immobilie gewählt und auf die öffentlichen Verkehrsmittel vertraut. Jetzt wird das Projekt immer wieder verschoben. Die geringe Taktung (40 Minuten Lang kein Zug) hält viele davon ab die Bahn zu nutzen da es aufgrund von Überholungen und techn. Fehlern ständig zu Verspätungen und Ausfällen kommt. Eine Wartezeit von 40 Minuten am Gleis ist nicht zumutbar für Leute die täglich die Bahn nehmen wollen. Ein Halbstündiger Halt in Bobstadt würde schon viel bringen. Weniger Verkehr, da interessanter für Pendler. Bahnverbindung Bürstadt-Bobstadt nach Mannheim und zurück; 30-Minutentakt überfällig;	SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_R.11. 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).	BM	M_R.6
QB_R.13	Die Busanbindung von Bobstadt zum RE von und nach MA bringt mir leider nicht viel. Erstens hat der RE oftmals Verspätung, dann hält er nicht an allen Haltepunkten in Mannheim, so dass man hier mehr Zeit braucht. Von MA zurück muss ich z.B. in Mannheim zunächst an den Hbf. obwohl der Haltepunkt Handelshafen um die Ecke liegt. ca. 10 Min. länger. Selbst wenn der RE pünktlich ist, muss ich auf den Stadtbus warten um nach Bobstadt zu kommen. Dort hält er aber nicht am Bhf., so dass ich zunächst dorthin laufen muss, um mein Rad zu holen. Meist trifft man da schon die Leute, die den danach fahrenden RB genommen haben. Also uninteressant.	AS/VS	Bobstadt ist mit der Bahnlinie RB2 direkt an Mannheim mit allen Zwischenhalten angebunden. Die Reisezeit per Direktverbindung RB2 ist nicht länger, als die Fahrt über die Umsteigeverbindung Stadtbus-RE70 (Übergangszeit Bürstadt Bahnhof 9 Minuten). Darüber hinaus wird eine kurzfristige Anpassung der Bürstädter Stadtbuslinie 652 im gewünschten Umfang aus umlauftechnischen Gründen sowie Nachteilen an anderer Stelle nicht empfohlen.	KoV	-
QB_R.14	Eine Busverbindung in Richtung Bergstraße (z. B. Bensheim) für Groß-Rohrheim und Biblis (Nordheim, Wattenheim) wäre wünschenswert. [+1] Allerdings wird keine Kommune hierfür, wie für die Anbindung nach Darmstadt, Geld aus ihren Haushalten zuschießen können. Es muss auch ja nicht jede Stunde über das Ried gefahren werden, doch vielleicht jede zweite? Es muss also keine komplett neue Linie eingeführt werden, sondern die Bestehende mit 2 Varianten fahren. Die Verbindung von Biblis nach Bensheim morgens ab 7.00 Uhr beträgt für die Hinfahrt alleine 50 Minuten.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_GrR.2.	BM	M_R.1
QB_R.15	Es gibt keine guten Verbindungen von Nordheim nach Lampertheim und Bensheim	AS/VS	Zwischen Nordheim/Wattenheim und Bensheim wurde ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt von 2,1 und ein Fahrgastpotenzial von ca. 410 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Unter QB_GrR.2 wird das Potenzial für eine neue ÖPNV-Verbindung zwischen Biblis/Gernsheim und Bensheim/Heppenheim untersucht. Abhängig von der Umsetzungsvariante ist nach Umsetzung dieser Verbindung auch eine Verbesserung der Fahrzeit zwischen Nordheim und Bensheim erreichbar. Zwischen Nordheim/Wattenheim und Lampertheim wurde ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 2,1 und 2,5 sowie ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 580 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Für die Herstellung einer separaten neuen Busverbindung ist dies nicht ausreichend (es fehlen 520 Fahrgäste pro Woche). Im Rahmen der ITF-Konzeption soll jedoch untersucht werden, ob die Linien 601 und 643 in Hofheim so aufeinander abgestimmt werden können, dass eine Umsteigeverbindung für die nicht wenigen Potenziale zu Stande kommt. Alternativ müsste die Buslinie 643 mindestens 2 Minuten früher in Biblis Bahnhof eintreffen, um die mit einem Reisezeitverhältnis von 1,1 konkurrenzfähige ÖPNV-Verbindung Lampertheim - Nordheim/Wattenheim auch in die Gegenrichtung zu realisieren.	BM	M_R.1 M_R.8

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.16	Mir geht es u.a. um die Bahnstrecke von Mannheim Hbf nach Frankfurt(M) Hbf über Biblis, die sogenannte „Riedbahn“. Stündlich fahren die RE ab Mannheim bzw. Frankfurt /M (Ffm) und erhalten unterwegs so viele Überholungen von ICE, IC und sogar Güterzügen, dass es täglich bei den RE zu Verspätungen kommt. Da z.B. in Biblis der Anschlusszug nach Worms 5 Minuten nach der Ankunftszeit des RE in Biblis planmäßig abfährt, wird es immer schwieriger, den Zug zu erreichen. Wenn man einen Koffer dabei hat oder nicht mehr gut zu Fuß ist klappt es schon gar nicht, den Anschlusszug zu erreichen. Einige Reisende möchten auch den Bus Richtung Hofheim /Ried erreichen, der zu Fuß noch weiter weg gelegen ist. Hier müssen die Anschlüsse besser koordiniert werden. Es müssen die Informationen über verspätete Züge auch mit den Busfahrern koordiniert werden.	SPNV, H	Für die Betriebsqualität, das Störfallmanagement und die Anschlussicherung 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). Aufgrund von Fahrplanzwängen der Buslinie 643 Biblis – Hofheim an beiden Linienenden können Anschlüsse zu verspäteten Bahnlinien leider nicht in jedem Fall abgewartet werden. Die Einrichtung eines rechnergestützten Betriebsleit-systems zur technischen Sicherung von Anschlüssen wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.9
QB_R.17	Die RE auf der Riedbahn haben ein Display in jedem Wagen, der die Uhrzeit, Verspätung und die nächste Station anzeigt. Leider werden die Unterwegs-Anschlüsse, z.B. in Biblis nicht angezeigt und auch nicht vom Zugpersonal durchgesagt. Dies ist aber unbedingt, vor allem bei Verspätungen, notwendig und wäre ein wirklicher Kundendienst.	SPNV, W/FGI	Für die Fahrgastinformation in den Zügen der Linie RE70 ist die DB Regio AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_R.18	Es war vorgesehen, dass die RE70 (Doppelstockzüge) auf der Riedbahn zu Hauptverkehrszeiten eine 7er- Einheit fahren sollen, damit die vielen Reisenden nicht im Zug stehen müssen. Immer wieder werden, auch im Berufsverkehr, 3er oder 4er- Einheiten gefahren und die Reisende müssen unterwegs z.B. bis Ffm oder nach der Arbeit ab Ffm, zumindest einige Stationen, stehen. Dies sollte unbedingt überprüft und geändert werden.	SPNV	Für die Bereitstellung der im Ausschreibungsfahrplan definierten Kapazitäten auf der Bahnlinie RE70 ist die DB Regio AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_R.19	In Biblis fehlen an den Aufzügen im Bahnhof die wichtigen Aufkleber: - Aufzug im Brandfall nicht benutzen - Bitte helfen Sie mit, dass der Aufzug immer funktioniert... Bei Störungen informieren Sie bitte die 3 S -Zentrale in Ffm Tel:... - Bei Störungen und Unfällen 3 S-Zentrale Tel:..	SPNV	Für die Fahrgastinformation an den Fahrstühlen im Bahnhof Biblis ist die DB Station & Service AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.20	<p>Nordheim und Wattenheim sollten wieder durch eine direkte Busverbindung an Worms angebunden werden [+13].</p> <p>Für alte oder Behinderte Menschen ist es unzumutbar, in Hofheim wieder in die Bahn umzusteigen, um dann am Hauptbahnhof wieder umsteigen zu müssen, wenn sie zu Ärzten oder z.B ins WEP möchten. Für ältere und/oder gehbehinderte Bürger, Rollator-Benutzer und Mütter mit Kind/Kinderwagen ist das Umsteigen in Hofheim beschwerlich und zeitaufwendig. Ohne Umsteigen von Bus auf Bahn wäre die Fahrt einfacher. Die Verkehrsanbindung zur Universität Mainz ist ebenfalls wichtig. Die direkte Verbindung nach Worms wird schmerzlich vermisst. Die jetzige Lösung, mit dem Bus nach Hofheim zu fahren und dort in den Zug nach Worms umzusteigen, ist unzureichend und schließt viele ältere und gehbehinderte Menschen aus, da der Umstieg in Hofheim eine längere Strecke durch die Unterführung bedingt. Neben den älteren Menschen, schließt das Fehlen der Direktverbindung auch viele jüngere Menschen ohne Führerschein aus. Für die nachhaltige Entwicklung von Nordheim, wo auch viele Menschen wohnen, die in Worms arbeiten, wäre es mehr als nur förderlich, wenn es wieder eine direkte Verbindung nach Worms gäbe. Unabhängig von der Nachfrage halte ich das nicht nur für ältere/beeinträchtigte Passagiere für geboten, sondern auch der Anreiz wird höher, Worms für große Feste wie Pfingstmarkt, Backfischfest o. Ä. zu Fuß von der Haltestelle Wehrzollhaus zu erschließen, was auch die Parksituation dort entspannen würde. Wir sind sehr enttäuscht.</p> <p>Unsere Tochter machte in Worms ein Praktikum. Ohne Wartezeit in Hofheim konnte sie nicht nach Hause kommen. Bei nasskaltem Wetter musste sie auf den nächsten Bus warten oder sie wurde, wenn möglich von uns abgeholt. Nun, sie ist ein junges Mädchen, die das noch gut wegsteckt. Aber was ist mit älteren Einwohnern, die nicht gut zu Fuß sind? Sie müssen durch die Unterführung gehen oder auch ohne Wetterschutz auf den Bus warten. Bei der direkten Busverbindung nach Worms hatte man auch die Möglichkeit, an verschiedenen Stationen in Worms auszusteigen. Bei der Ausarbeitung des noch geltenden Nahverkehrsplanes haben in unseren Orten einige hundert Bürger mit ihrer Unterschriften um den Erhalt der Linie 642 bis nach Worms gebeten. Diese Listen waren eingereicht worden und wären auch heute ähnlich</p>	AS/VS, AQ, B	<p>Für eine Verlängerung der bestehenden Buslinie 642 Biblis – Nordheim – Hofheim weiter bis Worms wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 970 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies ist nicht ausreichend, um eine neue Busverbindung zu rechtfertigen (es fehlen mindestens 130 Fahrgäste pro Woche). Da im Umfeld des Korridors Hofheim – Worms keine publikumsintensiven Einrichtungen liegen, besteht keine Grundlage eine Abschätzung zugunsten einer Höherstufung des Potenzials vorzunehmen. Die (Wieder-)Verlängerung der Buslinie 642 bis Worms würde folglich einen schädlichen Schienenparallelverkehr zwischen Hofheim und Worms darstellen. Daher kann dem Vorschlag seitens des Kreises nicht gefolgt werden. Die Mehrkosten für einzelnen Durchbindungen können folglich nur durch die Stadt Lampertheim getragen werden.</p> <p>Der Bahnhof Hofheim ist barrierefrei ausgebaut und über Rampen zugänglich. Die Nutzung dieser Rampen ist jedoch nicht zwingend notwendig, um zwischen der Bahnlinie RB63 und der Buslinie 642 umzusteigen, da der Bus sowohl auf der Westseite, als auch auf der Ostseite (Empfangsgebäude) des Bahnhofs hält. Zwischen Busankunft von Nordheim/Wattenheim an der Haltestelle „Hofheim, Bahnhof Westseite“ und Bahnabfahrt Richtung Worms (Gleis 2) bestehen bei jedem Anschluss mindestens 15 Minuten Übergangszeit für einen rampenfreien Fußweg von rund 45 Metern (Zeitbedarf bei sehr langsamem Gehtempo: Ca. 2 Minuten). Zwischen Bahnankunft (Gleis 1) von Worms und Busabfahrt Richtung Nordheim/Wattenheim von der Haltestelle „Bahnhof“ (neben Empfangsgebäude; ggü. Gleis 1) bestehen bei jedem Anschluss mindestens 12 Minuten Übergangszeit für einen rampenfreien Fußweg von rund 40 Metern (Zeitbedarf bei sehr langsamem Gehtempo: Unter 2 Minuten). Angesichts dieser Tatsachen wird ein Umstieg in Hofheim grundsätzlich auch für körperlich eingeschränkte Fahrgäste als zumutbar erachtet.</p> <p>Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Bushaltestelleninfrastruktur (Wetterschutz, Barrierefreiheit) am Bahnhof Hofheim liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim.</p>	KoV	–
QB_R.21	Die Bahnverbindung zwischen Worms und Hofheim ist unzuverlässig. Deswegen wird der Anschluss zur Linie 642 Richtung Nordheim oft nicht erreicht. Von Mitbürgern wurde ich informiert dass wiederum einige Züge am vormittag ausgefallen sind, sodass lange gewartet werden musste bis sie nach Worms fahren konnten. Das bedeutet, dass auch Arzttermine nicht eingehalten werden konnten.	SPNV	Für die Zuverlässigkeit der Bahnlinien RB62 und RB63 ist die Deutsche Bahn AG verantwortlich (nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans). Mit 12 bis 15 Minuten Übergangszeit zwischen RB63 und der Buslinie 642 besteht im Regelbetrieb eine ausreichende Übergangszeit, die auch kleinere Verspätungen abpuffert (Näheres siehe QB_R.20). Für die Einzelfälle, in denen es zu Anschlussversäumnissen und dadurch zu Stande kommenden Verspätungen über 30 Minuten kommt, gibt es die VRN-Mobilitätsgarantie.	KoV	–
QB_R.22	Leider kommt es in letzter Zeit häufiger vor, dass Busse zwischen Hofheim und Biblis unpünktlich sind und der Zug nicht pünktlich erreicht wird.	H	Für die Zuverlässigkeit des Betriebs der Buslinie 642 ist die Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal mbH zuständig. Sofern bspw. verspätete Bahnanschlüsse in Biblis abgewartet werden, kann es in Einzelfällen zu Anschlussversäumnissen zur Bahn in Hofheim kommen. Für Fälle, bei denen eine Verspätung über 30 Minuten zu Stande kommt, gibt es die VRN-Mobilitätsgarantie.	KoV	–



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.23	Linie 642 – Wiedereinführung des Angebotes zwingend notwendig	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_R.20	KoV	-
QB_R.24	Ich beziehe mich auf die Buslinie 642 zwischen Biblis Bahnhof und Hofheim Bahnhof. Diese Linie sollte wieder bis Worms verlängert werden, da Wehrzollhaus derzeit komplett abgeschnitten ist und die Anbindung für die Älteren wichtig ist für Arztbesuche in Worms. Die Alternative in Hofheim umzusteigen ist aufwendig und kräftezehrend, wenn man nicht gut zu Fuß ist, zumal die Linie 642 in Worms noch weitere Halte hatte als jetzt die Bahn.	AS/VS, B	Die Untersuchung des Fahrgastpotenzials für eine (Wieder-)Verlängerung der Buslinie 642 bis Worms wird unter QB_R.20 betrachtet. Wehrzollhaus (ca. 50 Einwohner) wird derzeit durch die Buslinie 601 Hofheim – Lampertheim im Stundenrhythmus bedient. Für Reisende zwischen Wehrzollhaus und Worms bestehen Anschlüsse in Hofheim zu den Bahnlinien RB62 und RB63 sowie in Rosengarten zur Buslinie 644. Zusätzlich hierzu besteht mit der mit der Ruftaxi-Linie 6946 Mo-Fr Abends und am Wochenende ganztags zusätzlich ein Angebot mit einzelnen Direktverbindungen ohne Umstieg. Für einen Ort in der Größe von Wehrzollhaus besteht damit schon heute eine gute Bedienung. Für die Ausweitung des Angebots auf der Ruftaxi-Linie 6946 ist die Stadt Worms und die Stadt Lampertheim zuständig.	KoV	-
QB_R.25	Ich fahre täglich mit dem Bus von Wattenheim nach Biblis und würde gerne anregen, den Bus im morgendlichen Berufsverkehr sowie im Feierabendverkehr halbstündlich fahren zu lassen, sodass einerseits ein Anschluss an die Sbahn Richtung Mannheim besteht und andererseits bei großen Verspätungen der beiden Regionalexpress keine Stunde an der Bushaltestelle gewartet werden muss oder Verwandte angerufen werden müssen, die einen dann abholen.	AS/VS	Im Korridor Biblis – Wattenheim – Nordheim – Hofheim wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 3.160 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Derzeit nutzen rund 2.900 Fahrgäste pro Woche die Linie 642 und die Linien 645 und 647 in diesem Bereich womit das erreichbare Potenzial zu ca. 92% ausgeschöpft wird. Der aktuelle Angebotsstandard Grundnetz 2. Ordnung wird als ausreichend erachtet. Dem benannten Potenzial kann sich weiter genähert werden, indem Anschlüsse zu den Bahnlinien in Biblis Richtung Mannheim hergestellt werden. Weitere Potenziale können durch die Herstellung einer direkten ÖPNV-Verbindung zwischen Nordheim/Wattenheim und Bensheim erschlossen werden (ca. 400 Fahrgäste pro Woche zusätzlich). Solange in Hofheim kein Anschluss zur Nibelungenbahn Richtung Bensheim besteht oder keine anderweitige Verbindung bis Bensheim (vgl. QB_GrR.2) realisiert werden kann, kann das für eine Verbindung des Grundnetzes 1. Ordnung notwendige Fahrgastpotenzial nicht erreicht werden. Angesichts der geringen Differenz zum Grundnetz 1. Ordnung von 140 Fahrgästen pro Woche erscheint die Einrichtung von Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit sinnvoll, um bisher nicht erschlossene Potenziale zu bedienen. Wartezeiten von einer Stunde in Biblis sind nicht zwingend nötig, da für Fälle, bei denen durch einen Anschlussverlust eine Verspätung über 30 Minuten zu Stande kommt, die VRN-Mobilitätsgarantie angewendet werden kann.	BM	M_R.7
QB_R.26	Auf der Buslinie 642 sollte auch an Wochenende ein 60-Minuten-Takt angeboten werden [+1]. Das Angebot auf der Buslinie 642 ist am Wochenende sehr dürrtig. Hier schlage ich vor, das Angebot auf einen Einstundentakt auszuweiten und vor allem freitags und samstags in der Nacht mehr Fahrten anzubieten. Ich würde mir wünschen, dass auch am Wochenende stündlich Busse fahren, da gerade am Wochenende gerne die Wocheneinkäufe gemacht werden.	AS/VS	Die Einführung eines 60'-Takts am Wochenende und Fahrten bis in die Nachtstunden entspricht dem Angebotsstandard des Grundnetzes 1. Ordnung. Zu den erreichbaren ÖPNV-Potenzialen im Raum Nordheim/Wattenheim siehe Ausführungen unter QB_R.25.	BM	M_R.7



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.27	Mein folgender Hinweis bezieht sich auf eine Anpassung von Buslinien innerhalb des Stadtteils Hofheim. Seit in Hofheim 2009 die Unterführung Lindenstraße fertiggestellt ist hält in Hofheim West lediglich ein Stadtbus. D.h., sämtliche überörtlichen Buslinien umfahren diesen Teil von Hofheim. Auf Rückfrage warum dies so sei bekam ich als Antwort, dass durch die Streckenverlängerung auch eine längere Fahrzeit einzuplanen sei und die Taktung der Buslinien untereinander nicht mehr möglich ist. Dieses Argument trifft für mich jedoch nur teilweise zu. Die Buslinie 601 möchte ich hier exemplarisch nennen. Sie startet in Hofheim bei der Fa. Heess und endet in Lampertheim bzw. umgekehrt. Würde der Start um ca. 10 Min vorgezogen, könnten eine oder zwei Haltestellen in Hofheim West angefahren werden. Dennoch gäbe es keine Änderungen der Fahrpläne außerhalb von Hofheim. Lediglich eine kurze Fahrzeitverlängerung innerhalb von Hofheim. Seit 2009 ist ein Großteil von Hofheim komplett vom überörtlichen Busverkehr abgekoppelt. Es müsste doch möglich sein einige Linien, wie z.B. die Linie 601 oder Schulbusse nach Lampertheim die in Hofheim starten bzw. enden, in ihrem innerörtlichen Verlauf von Hofheim zu ändern.	AS/VS	An den Haltestellen „Bahnhof Westseite“, „Heinrichstr.“ und „Karl-Marx-Str.“ in Hofheim hält die Regionalbuslinie 642 Hofheim – Nordheim – Wattenheim – Biblis. Eine Anpassung der Buslinie 601 Hofheim – Lampertheim so, dass sie diese Haltestellen ebenfalls bedient, liegt in der Zuständigkeit der Stadt Lampertheim (VTL). Unabhängig dieser Sachlage wurde eine Bedienung der o.g. Haltestellen durch eine Buslinie nach Lampertheim im Rahmen des Vorschlags zur kleinräumigen Feinplanung des Zielkonzeptes berücksichtigt (siehe Kapitel 4.3.1. und Anhang 4.B)	BS	Kap. 4.3.1
QB_R.28	Die Fahrzeiten der Regionalbahn zwischen Biblis und Worms sollten an die Regionalzüge aus Mainz angepasst werden. Die RB 62 müsste wenige Minuten später (2-3 Minuten) fahren damit man diesen Zug sicher bekommt.	SPNV	Primäre Aufgabe der Bahnlinie RB62 ist die Herstellung einer Anbindung an die Bahnlinie RE70 in Biblis nach Frankfurt. Zu Fahrplananpassungen zugunsten eines Anschlusses in Worms an die Bahnlinien Richtung Mainz kann im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans keine Aussage getroffen werden.	KoV	-
QB_R.29	Die Regionalbahn 62 von Biblis Hbf-Worms Hbf und zurück sollte in besser in einem 30 minütigen Takt und nicht wie jetzt im Stundentakt fahren. Weil der Stundentakt zu wenig ist, fahre ich alternativ lieber nach Mannheim um schneller hin und zurück zu kommen.	SPNV	Primäre Aufgabe der Bahnlinie RB62 ist die Herstellung einer Anbindung an die Bahnlinie RE70 in Biblis nach Frankfurt. Letztere wird derzeit im 60'-Takt bedient. Für eine Taktverdichtung der Linie RB62 wird daher derzeit kein Bedarf gesehen.	KoV	-
QB_R.30	Ich hätte einen Verbesserungswunsch. Betrifft die Bahnstrecke Worms – Bensheim. Der letzte RB63 fährt um 20:31 Uhr. Danach fahren um 21:07Uhr, 22:07Uhr und 23:07Uhr nur noch Busse. Warum kann man die Busse dann nicht über Riedrode fahren lassen, denn auf der B47 ist dann wenig Verkehr. Es ist nicht in Ordnung wenn ich erst nach Einhausen fahren muss und von da in den nächsten Bus nach Riedrode umsteigen und zurück fahren muss.	AS/VS	Die Buslinien 643, 646 und 647 können die Haltestelle „Riedrode, Bahnhof“ derzeit aus Sicherheitsgründen (Linkseinbiegeverbot auf B47) nur in Fahrtrichtung Bürstadt bedienen. Diese Situation ist nicht zufriedenstellend, da Riedrode dadurch nicht vollständig durch die betroffenen Buslinien erreicht werden und damit die ÖPNV-Potenziale aus Riedrode für die betroffenen Buslinien nicht vollständig ausgeschöpft werden können. Lange Stichfahrten von der Abzweigung K62/Nibelungenstraße zum Bahnhof Riedrode (zu einer ggf. zu errichtenden Buswendeanlage) und zurück erscheinen nicht sinnvoll, da hierfür derzeit keine Spielräume in den Fahrplänen der Linien 643 und 646 bestehen. Eine weitere Folge wären unattraktive Zeitverluste für durchreisende Fahrgäste. Daher verbleibt als letzter Lösungsansatz die Herstellung einer Bushaltestelle auf der stark befahrenen B47 mit sicherer Haltemöglichkeit auf Höhe des Bahnhofs Riedrode in Fahrtrichtung Lorsch zu verfolgen. Eine solche Haltestelle muss eine sichere und barrierefreie Quermöglichkeit für Fußgänger aufweisen. Die Herstellung einer neuen Bushaltestelle auf der B47 am Bahnhof Riedrode in Fahrtrichtung Lorsch wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.6.u
QB_R.31	Die Abfahrt der Buslinie 642 mit *:07 ab Bahnhof Biblis ist ok (90% der „Verspätungen“ aus RE's werden abgefangen).	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.32	Zwischen der Buslinie 642 von/nach Biblis Hochhaus und den in Biblis abfahrenden Zügen sollten Anschlüsse hergestellt werden. [+1] Bürger, die in Biblis an der Haltestelle „Hochhaus“ in Linie 642 einsteigen, erreichen nicht bzw. nicht immer einen Anschlusszug im Bahnhof Biblis. Betreffend Linie 642 ab Hochhaus Biblis Richtung Bahnhof Biblis habe ich den Sinn der Abfahrtszeiten und Taktung bis heute nicht verstanden. Die Abfahrtszeit ist jeweils 1 Minute nach der vollen Stunde. Ankunftszeit am Bahnhof jeweils 7 nach der vollen Stunde. Beispiel: 09.01 – 09.07 Uhr. Das bedeutet für den Fahrgast, dass die 3 Richtungsverbindungen-Verbindungen um die volle Stunde schlicht nicht erreicht werden. Denn diese fahren zwischen (zur vollen bzw. nach der vollen Stunde) 56–04 nach Mannheim, Frankfurt, Worms. Dementsprechend erreicht der Fahrgast höchstens die Verbindung jeweils zur halben Stunde nach Mannheim. Infolge dessen, dass der Fahrgast die Verbindung nicht erreicht und um jeweils 3–10 min verfehlt und zur nächsten Verbindung 28–30 min Wartezeit hat, brauche ich mich als Planer (hoffentlich) nicht wundern, falls die Verbindung ab Hochhaus Richtung Bahnhof Biblis kaum genutzt wird, da laufen die meisten Fahrgäste lieber statt die Verbindung als Zubringer zu nutzen. Falls es darum geht, dass die Verbindung, sehr wahrscheinlich, eine Anschlussverbindung Richtung Wattenheim, Nordheim darstellt, ist auch das wohl lösbar. Der Bus hat am Hochhaus eine kurze Verweildauer von etwa 6 min. (Ankunft 10.01) Wenn man den Takt etwas nach vorne rückt, wäre eine kurze Verweildauer und rechtzeitige Ankunft am Bahnhof Biblis sinnvoller und könnte so die Fahrgastzahlen als Zubringer ein wenig steigern. Wichtig wäre im Falle einer Änderung, dass dies nicht nur im Fahrplan steht, sondern vielleicht auch einmal über Zeitung, soziale Medien kommuniziert wird.	AS/VS. W/FGI	Der für den großräumigen Verkehr relevante Einzugsbereich des Bahnhofs Biblis i.H.v. 1.000 m deckt einen Großteil der östlich der Bahn liegenden Siedlungsflächen ab. Bis auf den Bereich um die Bushaltestellen „Freiherr-vom-Stein-Str.“ und „Hochhaus“ sowie das Gebiet nahe des Sportzentrums Pfaffenaue und das Gewerbegebiet im Norden der Gemeinde ist der Bahnhof fußläufig erreichbar. Oberste Priorität der Buslinie 642 ist die Zu- bzw. Abbringerfunktion der Orte Wattenheim und Nordheim an die Bahn in Biblis und Hoffheim. Diese Buslinie kann die benannten außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs der Bahn liegenden Gebiete in Biblis derzeit nicht an die Bahnlinien, die um die Minute 00 eintreffen/abfahren anbinden, da das Fahrzeugumlaufkonzept dies ohne Fahrzeugmehraufwand nicht zulässt. Im Rahmen der Themennennung QB_GrR.2 wird die Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung zwischen Biblis/Gernsheim und Bensheim/Heppenheim in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Im Zuge der Maßnahmenuntersuchung wird im Rahmen des Nahverkehrsplans überprüft, inwieweit eine bessere Anbindung der von der Bahn unerschlossenen Gebiete östlich der Bahn an die Bahnlinien in Biblis erfolgen kann.	BM	M.6.x M_R.1 Kap. 3.4.3
QB_R.33	Zwischen Lampertheim und Heppenheim sollte eine bessere bzw. direkte Busverbindung eingerichtet werden. [+10] Ich würde mir eine bessere Verbindung (per Bus) in die Kreisstadt Heppenheim wünschen. Der Nahverkehr von Lampertheim nach Heppenheim sollte mit einer Direktverbindung gelöst werden. Mein Sohn arbeitet in Heppenheim und muss erst von Neuschloss den Bus nach Lampertheim Bf nehmen. Dann mit dem Zug nach Bürstadt. Dann mit dem Bus nach Heppenheim. Fahrzeit insg. mit Wartezeit 2 Std. einfach. Eine Direktverbindung über Hüttenfeld wäre gut – in beide Richtungen. Man müsste ein Haufen Geld ausgeben mit dem Bus und Zug nach Heppenheim zu kommen.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_Hep.2	BM	M_R.2
QB_R.34	Die direkte Busverbindung zwischen Lampertheim und Mannheim-Sandhofen sollte wiederinbetriebgenommen werden. [+19] Bitte könnt ihr nicht den Buss 603 wieder von Lampertheim nach Ikea fahren lassen für viele älteren Generation und jüngere war es eine abwechslungsreiche Sache für ihren Alltag. Sie haben dort erstmal bei Ikea gefrühstückt und dann sind einkaufen gegangen. Mich würde es auch freuen, wenn es klappen würde, wäre für Lampertheim wieder eine tolle Sache. Eine Busverbindung von Lampertheim über die IKEA nach Mannheim Sandhofen zur Straßenbahn wäre super. Warum wurde er eingestellt? Hatten wir doch mal. Ich würde mich freuen, wenn er wieder fahren würde. Bitte errichten sie eine Buslinie von Lampertheim nach Mannheim die auch früh morgens und am Wochenende fährt! Vielen Lampertheimern die im Schichtbetrieb arbeiten würde diese Linie ein Kfz ersparen oder könnten ihren beruflichen Horizont erweitern, wenn sie keine Fahrerlaubnis besitzen. Es würde vielen Bewohnern von Lampertheim, die in Mannheim arbeiten sehr helfen. Da die Bahn sehr oft Verspätung hat, wäre dies eine sehr gute Alternative. Diese Buslinie wird gebraucht und sicher genutzt!	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_FGB_B.15	BM	M_R.3.a



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.35	Eine Regionalbuslinie von Mannheim Schönau nach Worms über Blumenau Sandtorf Lampertheim Rosengarten wäre gut.	AS/VS	Das Potenzial für eine ÖPNV-Verbindung auf der Relation MA-Schönau – Lampertheim wird unter QB_FGB_B.15 untersucht.	BM	M_R.3.b
QB_R.36	Eine Regionalbuslinie von Heppenheim nach Mannheim Sandhofen zur Straßenbahn über Hüttenfeld Lampertheim Scharhof wäre zu begrüßen.	AS/VS	Das Potenzial für eine ÖPNV-Verbindung auf der Relation MA-Sandhofen – Lampertheim wird unter QB_FGB_B.15 für die Relation Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim unter QB_Hep.2 untersucht. Angesichts der unterschiedlichen Potenziale und daraus resultierender Angebotsstandards dieser beiden neuen Teilverbindungen sowie der stärkeren Potenziale auf der Achse Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim – Worms ist eine Durchbindung Heppenheim – MA- Sandhofen ggü. einer Durchbindung bis Worms nachrangig zu behandeln.	BM	M_R.2 M_R.3.a
QB_R.37	Per Bus nach Mannheim wie zu meiner Kindheit. Da fuhren die Busse (zum Teil sogar mit Anhänger!) von Lampertheim zur alten Feuerwache in Mannheim. Heute würde mir schon eine Linie zum Stich nach Sandhofen oder zur Endhaltestelle in Schönau reichen. Wenn die Linie dann noch zu praktikablen Zeiten verkehren würde, bräuchte ich kein eigenes Kraftfahrzeug mehr.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_FGB_B.15	BM	M_R.3.a M_R.3.b
QB_R.38	Die Straßenbahnlinie 3 nach Mannheim Sandhofen und Straßenbahnlinie 1 nach Mannheim Schönau sollten nach Lampertheim verlängert werden. Die Riedbahn mit ihrem schlechten Taktlagen für den Nahverkehr/S-Bahnverkehre und die Überfüllung der Trasse durch Fern- und Güterverkehre würde eine Verlängerung der Straßenbahnlinien rechtfertigen.	AS/VS	Das Potenzial für eine ÖPNV-Verbindung auf der Relationen MA-Sandhofen – Lampertheim sowie MA-Schönau – Lampertheim werden unter QB_FGB_B.15 untersucht. Demzufolge wird derzeit ausreichendes Potenzial für Verbindungen des Grundnetzes 1. Ordnung (Bus) festgestellt. Für die Verlängerung von Straßenbahnlinien reichen diese Potenziale allerdings derzeit nicht aus.	BM	M_R.3.a M_R.3.b
QB_R.39	Die Stadtverkehre in Lampertheim sollten auch an Wochenenden fahren bzw. ausgeweitet werden [+1]. Es wäre wirklich wünschenswert, wenn die Busse in Lampertheim auch in den „abgelegeneren“ Wohngebieten regelmäßig auch am Wochenende fahren würden! Außer der Linie 644 fahren am Wochenende vor allem sonntags keine Buslinien, für Berufstätige die auch am Wochenende arbeiten müssen eine Qual. An Wochenenden ist das ÖPNV Angebot in Lampertheim allgemein nicht gut.	AS/VS	Der Umfang des Fahrtenangebots im Stadtbusverkehr (Linien 601, 602, 603, 604, 605 und 606) liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim. Im Nahverkehrsplan werden lediglich Empfehlungen für Angebotsstandards im Stadtverkehr formuliert.	KW	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.40	<p>Es fehlt eine Busverbindung zwischen Hüttenfeld und Hemsbach bzw. zwischen Hüttenfeld und Heppenheim [+14].</p> <p>Die Verbindungen von Hüttenfeld nach Lampertheim und nach Viernheim sind mittlerweile sehr gut ausgebaut. Es ist jedoch sehr umständlich und langwierig (mind. 1 Std.) um von Heppenheim nach Viernheim zu kommen. Eine Busverbindung nach Hüttenfeld wäre hilfreich. Dort kann man in die Linie 644 nach Viernheim umsteigen. Momentan ist man mehr oder weniger gezwungen, die Strecke mit dem Auto zu fahren (dauert ca. 12 Min). Gemessen am öffentlichen Nahverkehr hat man fast den Eindruck, als ob Viernheim gar nicht mehr zum Kreis Bergstraße gehört. Es wäre sinnvoll, hier eine eklatante Lücke im Nahverkehr zu schließen.</p> <p>Pendler z.B. nach Bensheim, Darmstadt, Frankfurt, Ladenburg oder andere Orte sind darauf angewiesen die Main-Neckar-Bahn erreichen zu können. Leider kann man von Hüttenfeld aus nur sehr schwer nach Hemsbach gelangen. Für Personen ohne Führerschein ist es nicht möglich in Hemsbach einzukaufen. Wenn der Regionalzug mal nicht fährt und das tut er oft, kann man sehen, wie man abends aus dem Brennesselkino heimkommt. Morgens und abends (eventuell mittags auch für Hüttenfelder Schüler) könnte man den Bus Hüttenfeld bis zum Kreisel in Hemsbach verlängern. Perfekt wäre auch, wenn der Hemsbacher Bus vielleicht auch im Wechsel bis zum Kreisel Hüttenfeld verlängert würde. Auf keinen Fall Bus zum Bahnhof Hemsbach, das ist viel zu umständlich und dauert zu lange. Eine Buslinie die Hüttenfeld und Lorsch, Heppenheim verbinden würde wäre super. Es ist echt mühsam für 5km 1 Std. Fahrt auf sich zu nehmen. Eine neue Busverbindung wäre besonders wertvoll für die älteren (Einkauf) und jüngsten (Ausbildung/Freizeit) Mitmenschen. Eine Entscheidung die mit dem Herz (sozial) und nicht dem Kopf (wirtschaftlich) getroffen werden müsste. Ich wohne in Hüttenfeld und finde es sehr schade, dass von Hüttenfeld aus keine Busse nach Heppenheim oder Hemsbach fahren. Die Anbindung an die Bergstraße oder zum Odenwald ist von Hüttenfeld aus so miserabel/grottenschlecht, dass hier unbedingt etwas getan werden muss.</p>	AS/VS	Das Fahrgastpotenzial für eine ÖPNV-Verbindung auf der Relation Lampertheim – Hüttenfeld – Heppenheim wird unter QB_Hep.2, auf der Relation Lampertheim – Hüttenfeld – Hemsbach unter QB_B.17 untersucht.	BM	M_R.2
QB_R.41	Eine neue Verbindung zwischen Lampertheim und Bensheim sollte eingerichtet werden. Zwischen Lampertheim und Bensheim (GSS) sollte ein direktes Schülerverkehrsangebot eingerichtet werden.	AS/VS	Auf der Relation Bensheim – Lampertheim wurde ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt von 1,3 ermittelt. Damit besteht ein konkurrenzfähiges Angebot zum Pkw (Empfehlung 1,5). Aufgrund dieser bestehenden SPNV-Verbindung wird kein Potenzial für eine Busverbindung Bensheim – Lampertheim über das bestehende Angebot hinaus gesehen.	KoV	-
QB_R.42	Es wäre toll, wenn es auch eine Busverbindung von Bürstadt nach Bensheim gäbe. Da die Züge oft Verspätung haben oder ganz ausfallen, hat man keine weitere Möglichkeit nach Bensheim zu gelangen.	AS/VS, SPNV	Eine zusätzliche Busverbindung auf der Relation Bensheim – Bürstadt würde Fahrgastpotenziale von der Nibelungenbahn abziehen und wird daher abgelehnt.	KoV	-
QB_R.43	Es wäre sehr praktisch wenn man sich mit den Schulen absprechen würde wann wo die Schule anfängt und wann sie endet, das dort die Busse rechtzeitig kommen und aber auch nicht lange Wartezeiten hat. Wichtig wäre auch, dass nach der Schule von Lampertheim nach Heppenheim auch um 12:50 ein Bus kommen würde der nur nach Lorsch bhf und dann direkt nach Heppenheim bhf bis bensheim bhf fahren würde. Es wäre auch schön zusehen wenn für die Schulen mehrere Busse für jede Linie gäbe weil es immer ein gequetschte gibt und auch als mal verletzte, zwar kleine aber trotzdem.	AS/VS, AQ	Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung erfolgt im laufenden Betrieb. Das Potenzial für eine neue (häufigere) ÖPNV-Verbindung auf der Relation Lampertheim – Hüttenfeld – Heppenheim wird unter QB_Hep.2 untersucht.	BS	Kap. 3.2.2
QB_R.44	Die Bus Verbindung Worms bis Viernheim über Rosengarten, Lampertheim & Hüttenfeld die ist super.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.45	Zwischen Lampertheim und Lorsch sollte es bessere Busverbindungen geben.	AS/VS	Auf der Relation Lampertheim – Lorsch wurde ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 1,5 und 1,6 ermittelt. Damit besteht bereits ein konkurrenzfähiges Angebot zum Pkw (Empfehlung 1,8). Aufgrund dieser bestehenden SPNV-Verbindung wird kein Potenzial für eine Busverbindung Lampertheim – Lorsch über das bestehende Angebot hinaus gesehen.	KoV	-
QB_R.46	Also ich wohne in Lampertheim, da die ganze Familie dort wohnt und meine Frau auch in Lampertheim arbeitet. Aber ich arbeite in Darmstadt. Ich würde vom Auto auf die öffentlichen weitestgehend umsteigen, wenn die Verbindung von Lampertheim nach Darmstadt um besser wäre. Eine direkte Zugverbindung wäre mal ein Anfang.	AS/VS	Auf der Relation Lampertheim – Darmstadt wurde ein Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt von 1,3 ermittelt. Damit besteht bereits ein konkurrenzfähiges Angebot zum Pkw (Empfehlung 1,8). Aufgrund dieser bestehenden SPNV-Verbindung wird kein Potenzial für eine neue Bahnverbindung Lampertheim – Darmstadt über das bestehende Angebot hinaus gesehen. Abhängig von der Umsetzungsvariante der neuen ÖPNV-Verbindung Lampertheim – Hüttenfeld – Heppenheim (vgl. QB_Hep.2) ist es möglich, dass sich die Verbindung durch den Wegfall eines Umstiegs weiter verbessert.	BM	M_R.2
QB_R.47	Haltstellenausstattung und möbliert: Bushaltestelle müssen neue mehrere Sitzmöglichkeiten eingerichtet werden sowie neue Bedachung an der Bushaltestelle am Lampertheim Bahnhof auf beide Seiten gemacht werden.	AQ	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltstellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Bushaltestelleninfrastruktur (Wetterschutz, Sitzmöglichkeiten) am Bahnhof Lampertheim liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim.	KW	-
QB_R.48	Leider gibt es keine adäquate Haltestelle an der Lache (Lampertheim). Meine Töchter müssen dort im Winter ohne jegliche Beleuchtung an der Landstrasse auf den Bus warten. Busfahrer haben sich schon beschwert, dass wir uns bemerkbar machen müssen. Bedeutet das wir im Winter mit Taschenlampe an der Haltestelle stehen. Eine Verlegung der Haltestelle in das neue Gewerbegebiet Wormser Landstrasse wäre sinnvoll. Habe mich auch schon beim Bürgermeister Herr Störmer und bei der VTL bei Herrn Isenhard beschwert.	AQ	Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltstellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Bushaltestelleninfrastruktur (Wetterschutz, Beleuchtung) an der Haltestelle „Lampertheim, Lache“ bzw. eine mögliche Verlegung dieser Haltestelle liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim. Die Erschließungsanalyse zeigt, dass der nordwestliche Teil des Gewerbegebiets an Wormser Str./Wilhelm-Herz-Ring in Lampertheim derzeit nicht ausreichend erschlossen ist. Daher wird empfohlen in der Nähe des dortigen Kreisels eine zusätzliche Haltestelle einzurichten. Dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim.	BM	M.6.v Kap. 3.2.4
QB_R.49	Ich fände es gut, wenn es in Lampertheim mehr Haltestellen gäbe. Z.B. Ringstraße, Hagenstraße, Bürstädterstrasse (ab Kreuzung Hagen/Andreasstraße), Carl-Lepper-Str. Die Bushaltestellen sollten für ältere Menschen im ganzen Ort verteilt sein! (s. Mannheimer Verbundnetz) Haupthaltepunkt immer der Bahnhof.	ES	Die Erschließungsanalyse zeigt, dass der nördliche Teil der Ringstraße (Bereich Ring-/Hagenstr.) und der Bereich „Westend-/Kurpfalzstr.“ in Lampertheim derzeit nicht ausreichend erschlossen ist. Daher wird empfohlen jeweils zusätzliche Haltestellen in diesen Bereichen einzurichten. Dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim. Im Bereich Carl-Lepper-Str. (Schulzentrum West) konnte dagegen kein Handlungsbedarf festgestellt werden.	BM	M.6.v
QB_R.50	Es fahren allgemein zu wenig Busse in Lampertheim! Das Netz ist nicht ausreichend verteilt. Einen Stadtbus fände ich super! Der nur die Haltestellen in Lampertheim anfährt und wie schon gesagt, Bahnhof müsste mit angefahren werden! Was ist mit Westendstr, Kurpfalzstr, Blücherstr, Alte Viernheimerstr und alle Vogelstrassen, wie die auch alle heißen....? Das Industriegebiet müsste 1/2 Stündlich angefahren werden, eben auch mit dem „Stadtbus“. Alle Pflegeeinrichtungen müssten eine direkte Anbindung an diesen „Stadtbus“ haben.	AS/VS, ES	Die Erschließungsanalyse zeigt, dass in den Bereichen „Westend-/Kurpfalzstr.“, „Alte Viernheimer Str./Sophie-Scholl-Str.“ und „Südliche Industriest.“ in Lampertheim derzeit nicht ausreichend erschlossen ist. Daher wird empfohlen jeweils zusätzliche Haltestellen in diesen Bereichen einzurichten. Dies wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim. Im Bereich Blücherstr. und den „Vogelstraßen“ konnte dagegen kein Handlungsbedarf festgestellt werden.	BM	M.6.v
QB_R.51	Wir brauchen einen S-Bahnhaltepunkt in Lampertheim an der Europabrücke. Hier wäre auch eine Stadtbus Verknüpfung vorhanden.	SPNV, ES	Im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans ist mangels Daten keine zahlenbasierte Abschätzung des Potenzials für einen solchen Haltepunkt möglich. Die kundenseitigen, betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhaltepunkts können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	KoV	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.52	Wir brauchen zwei Regionalbuslinien von Worms nach Bensheim und nach Heppenheim über Hofheim Nordheim Wattenheim Biblis Groß Rohrheim Jägersburger Wald Einhausen Lorsch Bensheim/Heppenheim Halbstündlich versetzt.	AS/VS	Das Fahrgastpotenzial für die Herstellung einer Busverbindung auf der Relation Worms – Hofheim wird unter QB_R.20, auf der Relation Groß-Rohrheim – Bensheim/Heppenheim unter QB_GrR.2 und für die Einrichtung eines 30'-Taktes auf der bestehenden ÖPNV-Verbindung Hofheim – Nordheim – Wattenheim – Biblis unter QB_R.25 untersucht. Soweit aus den Teiluntersuchungen Anforderungen formuliert wurden, erfolgt deren konkrete konzeptionelle Ausgestaltung im Rahmen der Maßnahmenkonzeption.	BM	M_R.1 M_R.7
QB_R.53	Zwischen Schulzentrum Lampertheim und Wattenheim etc. sollte auch nach der 11. Stunde (17.20 Uhr) ein Busverkehr bestehen.	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb.	BS	Kap. 3.2.2
QB_R.54	Es wäre sinnvoll, wenn nach 17:15 ein Bus von Lampertheim Schulzentrum West Richtung Hüttenfeld/ Viernheim fährt bzw. der um 17:10 um etwa 10 Minuten nach hinten verschoben wird, weil man ansonsten nach der 11. Schulstunde nur noch schwer nach Hause kommt.	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb.	BS	Kap. 3.2.2
QB_R.55	Der Halbstundentakt auf der Linie 644 soll erhalten werden.	AS/VS	Es bestehen derzeit keine Pläne den 30'-Takt zwischen Lampertheim und Worms aufzugeben. Dieser Abschnitt wird in der Netzkonzeption des Nahverkehrsplans 2019 – 23 weiterhin dem Grundnetz 1. Ordnung zugeordnet bleiben.	BM	M.1
QB_R.56	Eine Anbindung der Lampertheimer Stadtteile in den Abenstunden (ab 19 Uhr) soll gewährleistet sein.	AS/VS	Im Nahverkehrsplan wird ein differenzierter Anbindungsstandard definiert (Kap. 3.2.2). Die Umsetzung eines darüber hinausreichenden Standards auf dem Gebiet der Stadt Lampertheim liegt in der Verantwortung der Stadt Lampertheim.	BS	Kap. 3.2.2
QB_R.57	Stadtbus Bürstadt wurde vom VRN übernommen. Neue Haltestellen und häufigere Taktung grundsätzlich super.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_R.58	Der Stadtbus Büstadt sollte besser an die Schulzeiten der EKS angepasst werden. Zur 1. Schulstd. gibt es einen Schulbus von Bobstadt, zurück nach der 5. und 6. Std.. sowie später. Zur zweiten Std. müssen die Kids den Stadtbus um 7.46 Uhr nehmen. Der „neue“ Bus um 8.16 kommt 8.30 Uhr an der Haltestelle Wolfstr. an. Da beginnt aber gerade der Unterricht. Haben die Kids nach der 4. Std. Schulschluss gibt es keine Verbindung. Beides sorgt für regelm. Autoverkehr zwischen Bobstadt und der Schule und umgekehrt. Gerade die Kids sollten den Vorzug der öffentl. Verkehrsmittel kennenlernen und mehr nutzen	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb.	BS	Kap. 3.2.2
QB_R.59	In Lampertheim fehlen an vielen Haltestellen aktuelle Fahrpläne, elektronische Anzeigen am Bahnhof mit Infos für die Kunden.	W/FGI	Im Nahverkehrsplan werden Rahmenbedingungen zur Aufstellung von DFI-Anzeigen an nachfragestarken Haltestellen (darunter Lampertheim Bahnhof) formuliert. Für die Bereitstellung von Fahrgastinformationen an den Haltestellen im Lampertheimer Stadtgebiet ist für die Linien des Linienbündels „Ried“ die Verkehrsgesellschaft Gersprenzthal mbH und für alle übrigen Linien die Verkehr & Tourismus Lampertheim Verwaltungsgesellschaft mbH zuständig.	KW	-
QB_R.60	Es fehlen rollstuhlgerechte Einstiege in den Bussen und an den wichtigsten Haltestellen in Lampertheim wie Bahnhof, Mannheimer Str., Seniorenwohnheim, Daimlerstr. usw.	B	Zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird im Rahmen des Nahverkehrsplans zusammen mit den Kommunen eine Prioritätenliste erarbeitet, aus der die Umsetzung des Ziels einer „vollständigen Barrierefreiheit“ im Jahr 2022 konkretisiert wird. Schon heute sind mit Ausnahme einzelner Fahrten im Schülerverkehr alle im Kreis Bergstraße eingesetzten Busse niederflurig und mit Kneeling und Klapprampe ausgestattet. Die Umsetzung der infrastrukturellen Voraussetzungen für barrierefreie Haltestellen in Lampertheim obliegt der Stadt Lampertheim in Eigenregie.	KW	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Teilraum Ried – Biblis, Bürstadt, Groß-Rohrheim, Lampertheim, Viernheim					
QB_R.61	Die Straßenbahnlinie 7 sollte von Mannheim Vogelstang nach Viernheim OEG/SÜD Bahnhof über Real-Kurfalzzentrum und Rhein Neckar Zentrum verlängert werden. Die Einkaufszentren in Mannheim Nord/Ost und Viernheim sollten miteinander verbunden werden. Mit dieser Straßenbahnlinienverlängerung profitiert Viernheim von der Buga in Mannheim sehr viel.	AS/VS	Die Herstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 über MA-Vogelstang hinaus bis Viernheim liegt in der Zuständigkeit der Stadt Mannheim. Aus Sicht des Kreises wird das aktuelle Angebot der RNV-Linie 5 zwischen Mannheim und Viernheim als ausreichend erachtet.	KoV	-
QB_R.62	Die Regionalbuslinie 644 muss wieder von Viernheim nach Weinheim verlängert werden. Die Anschlüsse von der Linie 5R RNV/OEG sind sehr schlecht auf die Regionalbuslinie 644 abgestimmt. 644 fährt meistens nur im Stundentakt und hat wegen dem Umlauf auch nur wenig Pufferzeiten in Viernheim OEG/SÜD Bahnhof was auch nicht gut ist.	AS/VS	Unter der Voraussetzung, dass zwischen Lampertheim und Weinheim keine ÖPNV-Verbindung über Hemsbach hergestellt wird (vgl. QB_B.17) und unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Angebots der RNV-Linie 5 wurde Fahrgastpotenzial von ca. 2 160 Fahrgästen/Woche zwischen Weinheim und Viernheim für die Einrichtung einer zusätzlichen ÖPNV-Verbindung auf diesem Abschnitt ermittelt. Aufgrund dieser Nachfrage wäre eine neue Linie kein schädlicher Parallelverkehr zur RNV-Linie 5. Aufgrund von Schwerpunktsetzungen in der Finanzierung an anderer Stelle wird die Einrichtung einer neuen ÖPNV-Linie zwischen Weinheim und Viernheim nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	KoV	-
QB_R.63	Regionalbahn in Viernheim	SPNV	Die Eingabe wird nicht verstanden, da das Anliegen nicht hinreichend konkret beschrieben wird.	KoV	-
Weitere Nennungen	QB_B.3, QB_B.12, QB_B.13, QB_B.14, QB_B.19, QB_B.22, QB_B.23, QB_B.25, QB_B.41, QB_B.54, QB_B.63	AS/VS	-	-	-



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben					
QB_AT.1	Bessere Vertaktung an den Bahnhöfen	A	Die Eingabe wird nicht verstanden, da das Anliegen nicht hinreichend konkret beschrieben wird.	KoV	-
QB_AT.2	An Wochenenden ist das ÖPNV Angebot allgemein nicht gut. [+1] Es wäre dringend notwendig den Bus Betrieb auch an Samstagen und Sonntag einzusetzen. Man kann an keinen kulturellen Leben teilhaben. Auch verkehrt das Ruftaxi in den Ferien nur so dass man gezwungen wird sich über acht Stunden sich wo wum zu treiben	A	Die zu erfüllenden Anforderungen/Voraussetzungen für ein ÖPNV-Angebot an Wochenenden werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Schon heute werden viele Bus- und Ruftaxilinen am Wochenende bedient. Der Kreis stellt für Orte mit ≥ 100 Einwohnern eine Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge sicher. Größere Orte und potenzialstärkere Achsen werden dichter bedient. Die Einrichtung über diese Mindestversorgung hinausreichender Angebote liegt in der Verantwortung der Kommunen.	KoV	-
QB_AT.3	Der Kreis Bergstraße braucht einen Integralen Taktfahrplan mit Taktknoten für das ganze Kreis Gebiet An den Taktknoten kann man dann von einer Linie auf die andere Linie umgestiegen werden und Sammelanschlüsse realisiert werden. Hie brauch man auch bauliche Veränderungen an den einzelnen stellen um das zu realisieren.	A	Die Netzkonzeption im Nahverkehrsplan wird nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans aufgebaut. Schon heute werden viele Linien im Kreis Bergstraße nach diesem Prinzip bedient.	BS	Kap. 4.3.1
QB_AT.4	Schön wäre es, wenn Sie jedes Jahr so eine Umfrage machen.	A	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.5	Ich bin zwar noch kein Nutzer der bisherigen Verbindungen, daher kann ich keine besondere Wünsche bzw. Vorschläge vorbringen, denke doch, dass man bestmögliche Entscheidungen treffen sollte.	A	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.6	Betr. Haltestellenausstattung: Ich (und bestimmt auch andere Fahrgäste) wünsche mir ein Dach über den Fahrkartensautomaten die im Freien stehen. Denn sonst steht man bei Regen im Regen! Und – man hat für das Handeln für Portemonnaie, Geld, Regenschirm und Ticket nur zwei Hände. Ich frage mich, wem das eingefallen ist, einen Automat im Freien ohne Dach aufzustellen. Da wollte man bestimmt wieder auf Kosten der Fahrgäste sparen. Aber das ist kein guter Service, bzw. ergibt das bestimmt keine Kundenzufriedenheit. Ferner sollte man die Automaten so aufstellen, dass das Display Richtung Norden zeigt, da man sonst bei Sonneneinstrahlung nichts mehr erkennt!	AQ	Mangels Ortsangabe kann keine Stellungnahme zum konkreten Fall abgegeben werden. Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur (Wetterschutz) liegt in der Verantwortung der Kommunen. Die Bereitstellung und Positionierung von Fahrkartensautomaten liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen.	KoV	-
QB_AT.7	Kleine Muellbehaelter fuer Fahrgaeste waeren gut. Theoretisch kann jeder seinen eigenen Muell mitnehmen, aber praktisch wird immer mal Muell vergessen. Muell von anderen raemt man als Gast auch mal in den Muellbehaelter aber nicht in seine eigene Tasche.	AQ	Mangels Ortsangabe kann keine Stellungnahme zum konkreten Fall abgegeben werden. Die Bereitstellung von Abfallbehältern an oder in der Nähe von Haltestellen liegt in der Verantwortung der Kommunen.	KoV	-
QB_AT.8	Falls Sie planen, Haltestellen zu erneuern, bedenken Sie bitte, das die schicken Glasscheiben oft mit Steinen eingeschmissen werden und nur noch wenig Schutz vor Witterung bieten. Ich wuerde robuste Materialien vorziehen.	AQ	Mangels Ortsangabe kann keine Stellungnahme zum konkreten Fall abgegeben werden. Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur (Ausgestaltung Wetterschutz) liegt in der Verantwortung der Kommunen. Transparente Wetterschutzhäuschen sind undurchsichtigen Materialien zur Vermeidung von Angsträumen vorzuziehen. Durch die bessere Sichtbarkeit wird außerdem die Bemerkbarkeit von wartenden ÖPNV-Kunden durch das Fahrpersonal gewährleistet.	KoV	-
QB_AT.9	Die S-Bahn ist angeblich mit Überwachungskameras ausgestattet. Greift die Kamera bei einem Vorfall im Zug ein oder leistet sie Hilfe bzw. weist auf die einzuhaltende Ordnung hin? Ich habe davon noch nichts gemerkt, obwohl sehr, sehr oft Fahrgäste die Züge verunreinigen. Ordnung kommt heutzutage leider an allerletzter Stelle. Auch Bushaltestellen und Bahnhöfe zeugen davon	AQ	Für die Sicherheit und Sauberkeit in den Zügen der S-Bahn Rhein-Neckar ist die DB Regio AG, in den Bahnhöfen der DB die DB Station und Service AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KW	-
QB_AT.10	Bessere Busverbindungen Vorallem Abends/Nachts	AS/VS	Die Einrichtung von Nachtverbindungen auf den Linien des Grundnetzes 1. Ordnung wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.5.a bis M.5.g
QB_AT.11	Sehr wenig Busverbindungen auch in den Ferien fährt KEIN Bus.	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da nicht deutlich wird auf welche Verbindung bzw. welchen Ort sich die Kritik bezieht.	KoV	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben					
QB_AT.12	Ich bitte um Beachtung beim Schulbusverkehr, dass immer mehr Kinder am Pakt für den Nachmittag teilnehmen. Hier wäre eine Busfahrt zurück nach Hochstädten jeweils nach dem Modulende 15.00 und 17.00 Uhr ab Bachgasse/Weidgasse, da es sich zunehmend um ein integriertes Kreisverwaltungsangebot handelt, zumindest zu prüfen. Wir schicken aktuell Kinder um 16.00 Uhr vorab zum Bus, da kein weiterer mehr fährt und die Eltern tw. kein Auto zur Verfügung haben. Diese Fragestellung lässt sich sicher auch an andere Schulen übertragen.	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb.	KW	-
QB_AT.13	Bei Großveranstaltungen im Kreis Bergstraße (wie z.B. dem Landesturnfest in Heppenheim im Sommer 2019) oder in der Metropolregion wäre es schön, ein entsprechendes günstiges oder gar kostenfreies Shuttle-Angebot für die ländlichen Gemeinden mit ihren Ortsteilen anzubieten.	AS/VS	Für die Ausgestaltung zusätzlicher ÖPNV-Angebote zu Großveranstaltungen ist die jeweilige Kommune, in der die Großveranstaltung stattfindet, zuständig. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_AT.14	Ich möchte darum bitten, dass auch auf die Züge, die aus Baden-Württemberg kommen, stärker bei den Bus-Abfahrtszeiten geachtet wird. Hier sind es oft weniger als fünf Minuten zwischen der Soll-Ankunftszeit des Zuges und der Abfahrtszeit des Busses. Leider wird bei der Bahn eine Verspätung von fünf Minuten nicht als Verspätung angesehen.	AS/VS	Die Netzkonzeption im Nahverkehrsplan wird unbeachtet des Bundeslandes, in dem eine Bahnlinie beginnt/endet, nach dem Prinzip des Integralen Taktfahrplans aufgebaut. Maßgeblich sind die jeweiligen Nachfrageströme.	KoV	-
QB_AT.15	Es wäre sehr praktisch wenn man sich mit den Schulen absprechen würde wann wo die Schule anfängt und wann sie endet, das dort die Busse rechtzeitig kommen und aber auch nicht lange Wartezeiten hat.	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb. Hierzu kommt auch die Änderung der Läutezeiten von Schulen in Betracht, sofern sich daraus Verbesserungen für mit dem ÖPNV pendelnde Schulkinder ergeben.	KW	-
QB_AT.16	Alle Regionalbuslinien im Kreis Bergstraße sollten im Stundentaktfahren Alle Stadtbuslinien im Kreis Bergstraße sollten im Halbstundentaktfahren Bei starkbelasteten Streckenabschnitten sollten zwei Regionalbuslinien Halbstündlich Taktversetzt fahren.	AS/VS	Eine pauschale flächendeckende Festlegung eines 60'-Taktes auf allen Regionalbuslinien im Kreis Bergstraße ist nicht sinnvoll. Neben Kostengründen, muss sich das ÖPNV-Angebot an der tatsächlichen und der erreichbaren Nachfrage orientieren – auch um eine klimafreundliche Auslastung der Kapazitäten zu erreichen (Vermeidung leerer Busse). Hierauf nimmt die Angebotskonzeption im Nahverkehrsplan durch eine Differenzierung in Ruf- und Festbedienung sowie unterschiedliche Taktungen und Bedienstandards in Abhängigkeit vom Betrachtungsraum Rücksicht.	KoV	-
QB_AT.17	Ich würde mir wünschen, dass sich die Verkehrsmittel aneinander anpassen und auch Verspätungen den Kolleginnen und Kollegen in Anschlussbussen und -zügen mitteilen, da Wartezeiten sehr unangenehm sind und es nicht selten vorkommt, dass ein Bus oder Zug genau vor der Nase wegfährt. Ich würde mir wünschen, dass sich Verspätungen, die sich einsparen lassen, reduziert werden.	AS/VS	Die Einrichtung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zur technischen Sicherung von Anschlüssen wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.9
QB_AT.18	Über den Ausbau des Straßenbahnnetzes sollte nachgedacht werden. Im Gegensatz von z. Bsp. dem sehr gut ausgebauten Straßenbahnnetz im Bereich Karlsruhe ist das Straßenbahnnetz in Mannheim lediglich sehr spärlich ausgebaut und die umliegenden kleineren Gemeinden sind gar nicht eingebunden. Mit einer entsprechenden Erweiterung des Straßenbahnnetzes wäre es möglich viel PKW-Verkehr von der Straße zu bekommen und damit die Verkehrs-, Park- und Luftbelastungssituation in Mannheim deutlich zu entspannen.	AS/VS	Eine Erweiterung des RNV-Straßenbahnnetzes wird unter QB_R.38 und QB.R.61 thematisiert. Derzeit erscheint dies mangels ausreichender Potenziale nicht sinnvoll.	KoV	-
QB_AT.19	Blinden Fahrgästen wird die Orientierung erschwert, weil Ansagen in den Bussen fehlen oder nicht verständlich sind.	B	Verständliche Ansagen in Bussen sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung und Ausgestaltung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen.	KoV	-
QB_AT.20	Die neuen Busse sind sehr behindertenfreundlich und die meisten Busfahrer helfen gerne.	B, S	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben					
QB_AT.21	Es ist ärgerlich eine APP zu besitzen die NICHT in der Lage ist Übergänge zu anderen Verbänden anzuzeigen und auch ein Ticket erwerben zu können. Klar, es gibt Kooperationen mit der DB APP, fein. Mir, aus der Sichtweise als Endkunde, sind die B2B Themen und die Angst um den direkten Draht zum Endkunden salopp ausgedrückt- wurscht! Die Uhr Tickt, nicht mehr lange dann machen den SERVICE die Googles, Ubers und Mercedes dieser Welt, wie auf der aktuellen CES zu sehen.	H	Über die weit verbreitete App „DB-Navigator“ ist es derzeit nicht möglich Fahrscheine des RMV- VRN-Übergangstarifs zu erwerben. Die technische Umsetzung zugunsten eines Verkaufs dieser Fahrscheine über diesen Vertriebsweg liegt in der Verantwortung der betroffenen Verkehrsverbände in Kooperation mit der DB Vertrieb GmbH. Das allgemeine Ziel, einer möglichst einfachen Zugänglichkeit von Fahrscheinen des Übergangstarifs, wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BS	Kap. 4.8
QB_AT.22	Tagsüber sollten kleinere Busse genutzt werden. Nur zu Stoßzeiten größere.	H	Die Fahrzeuggröße auf einer Linie richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen, das in den Spitzenstunden bewältigt werden muss. Es nicht nicht immer sinnvoll einen Fahrzeugwechsel zwischen den Spitzenstunden und der Schwachlastzeit einzuplanen. Hierzu müsste man kleinere Fahrzeuge parallel zu den größeren Fahrzeugen vorhalten und über die Laufzeit des jeweiligen Linienbündels abschreiben. Im praktischen Betrieb müssten die jeweils nicht benutzten Fahrzeuge vor Ort abgestellt werden können oder es müssten unwirtschaftliche Leerfahrten zum Betriebshof durchgeführt werden. In der Gesamtbetrachtung ist es daher in den meisten Fällen unwirtschaftlich bzw. mit sehr hohen Kosten verbunden eine Änderung der Fahrzeuggrößen im laufenden Betrieb auf jeder Linie vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund werden einzelne (vermeintliche) „Leerfahrten“ im Tagesverlauf in Kauf genommen.	KoV	-
QB_AT.23	Überall sollte eine Fahrradmitnahme möglich sein.	H	Schon heute wird auf der Buslinie 665 zwischen April und Oktober eine Fahrradmitnahme durch Hecklastträger erprobt. Eine Ausweitung der Fahrradmitnahme auch auf weiteren Buslinien wird geprüft. Allerdings ist zu beachten, dass die konkrete Umsetzung sowohl von örtlichen Gegebenheiten (Möglichkeit der sicheren Verladung der Fahrräder), als auch von der fahrplantechnischen Realisierbarkeit (Pufferzeiten für Verladevorgang) abhängt.	BM	M.7
QB_AT.24	Einsatz von E-Bussen – häufig zu große Busse (CO2-Ausstoss zu groß, unwirtschaftlich)	H	Zur vermeintlichen Unwirtschaftlichkeit von „zu großen Bussen“ siehe Ausführungen unter QB_AT.22. Im Rahmen der Ausschreibung des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“ ist die Erprobung eines E-Busses als Option vorgesehen.	KoV	-
QB_AT.25	Es wäre gut, wenn vorgesehene Behinderungen auch im Kreis Bergstrasse rechtzeitig bekannt gegeben würden. Beispiele dazu: Anfang dieses Jahres gab es in den Nächten teilweise erhebliche Behinderungen. Schon zwei Wochen vorher konnte man davon in Mannheim und dem badischen Raum erfahren. In Heppenheim/Bensheim erst ein oder zwei Tage vorher. In Mannheim lag ein Fahrplan zu diesen Behinderungen aus, in Heppenheim nichts. Für den ausgehängten Plan zu den Behinderungen brauchte man einen Lehrgang so unübersichtlich war er. Das ganze liegt vielleicht daran, daß die Bergstrassenlinie bei der DB wohl ein Stiefkind ist, sonst hätte man diese Leute nicht Anfang 2018 als Testpersonen für die neuen Züge eingesetzt.	H, W/FGI	Für die Fahrgastinformation auf den Bahnstrecken der Deutschen Bahn AG ist als Eisenbahnverkehrsunternehmen die DB Regio AG für Linien des Schienenpersonennahverkehrs und als Netzbetreiber die DB Netz AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KW	-
QB_AT.26	Ein einfacheres Bezahlsystem (z.B. Handy, aufladbare Karte, Kreditkarte für alle Verkehrsmittel) sollte eingeführt werden (-> siehe Holland landesweit). [+1] Eine Smartphone-App für alle Verkehrsmittel im Bereich des RMV-VRN-Übergangstarifs wäre wünschenswert. Heute muss man zwischen VRN, DB, Heag-Mobilo wechseln. Die ÖPNV-Unternehmen sollten ihre Daten über öffentliche Schnittstellen für App-Anbieter nutzbar machen.	H	Die Einführung eines verbundübergreifenden kartengebundenen Check-In-Check-Out- bzw. Check-In-Be-Out-Systems ist derzeit nicht geplant. Zur Vereinfachung des Vertriebs von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs siehe QB_AT.21	KW	-
QB_AT.27	Mehr Möglichkeiten während der Ferienzeit oder an Wochenenden auch mit Familien (meistens 4 Personen) eine Fahrradmitnahme zu ermöglichen. Sei es durch Anhänger wie im Odenwaldkreis oder Fahrradträger am Heck wenn möglich. Auch im Hinblick touristische Ziele besser zu erschließen. Denn momentan nur 2 Fahrräder und die auch nicht immer sind zu wenig.	H	Eine prinzipielle Fahrradmitnahme mittels Fahrradanhänger oder Heckträger ist fahrplantechnisch nicht möglich. Auf der Linie 665 wird dies an Wochenenden erprobt. Siehe Ausführungen unter QB_AT.23	BM	M.7



Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben					
QB_AT.28	Ich möchte das der Kreis originäre Aufgaben (Fahrzeugqualitäten, Ausschreibungen etc) des ÖPNV wahrnimmt und nicht an den VRN delegiert.	H	Die VRN GmbH ist die lokale Nahverkehrsorganisation des Kreises Bergstraße und damit mit den benannten Aufgaben betraut. Eine Änderung dessen wird derzeit als nicht notwendig angesehen.	KoV	-
QB_AT.29	Der Kreis Bergstraße braucht eine Zentrale Leitstelle für alle Regionalbusse, Stadtbusse, Taxis, Straßenbahn, Stadtbahn und eventuell Eisenbahnverkehr. Offener Funk wo auch alle Fahrer zuhören und Sprechen können. Begründung: Für die Anschlusssicherung an den Taktknoten Taxi Ruf für den Nacht und Abendverkehr Für Hilferuf der Fahrer und abstimmen bei engen Straßenabschnitten.	H	Die Einrichtung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems zur technischen Sicherung von Anschlüssen wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.9
QB_AT.30	Ich würde es begrüßen, wenn alle Fahrer bei längerem Halten an Bahnhöfen den Motor abstellen, weil man als Wartender teilweise im Abgasdunst sitzt. Langfristig wäre es gut, über eine Umstellung auf Elektrobusse nachzudenken, so wie in Frankfurt (https://www.fr.de/rhein-main/spd-org/26325/fuenf-elektrobuse-vorhut-10946555.html).	H	Für das Verhalten des Fahrpersonals während längerer Aufenthalte sind die jeweiligen Verkehrsunternehmen zuständig. Im Rahmen der Ausschreibung des Linienbündels „Nördliche Bergstraße“ ist die Erprobung eines E-Busses als Option vorgesehen.	KW	-
QB_AT.31	Ziel: Anbindung von Bensheim ans S-Bahn-Netz von Mannheim Autofreie Innenstädte - Vorfahrt für Fahrräder und ÖPNV Busspuren und Fahrradstraßen ausbauen Ziel: kostenloser ÖPNV für alle - steuerfinanziert höher Takt nötig - keine Umsteige- und Wartezeiten von mehr als 10min Pilotprojekte für kostenlosen ÖPNV notwendig - Erfahrungswerte aus anderen Städten nutzen (z.B. Erfurt)	SPNV, AS/VS, T, EM	Kenntnisnahme.	KoV	-
QB_AT.32	Der Sauberkeitszustand allgemein an den Bahnhöfen im Kreis ist unterirdisch. Ohne Tetanusimpfung traut man sich dort schon gar nicht mehr hin. Herumliegender Müll muss dem RMV erst per Mail / Twitter gemeldet werden, damit er beseitigt wird, statt dass dies proaktiv passiert.	SPNV, AQ	Für die Sauberkeit in den Bahnhöfen der DB die DB Station und Service AG verantwortlich. Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans.	KW	-
QB_AT.33	Die Fahrkartenautomaten an den Bahnhöfen stehen sehr oft nicht geschützt und man kann, wenn die Sonne scheint, das Display nicht lesen und wenn es regnet steht man sprichwörtlich im Regen. Somit wird es einem Reisenden schwer gemacht, sich einen Fahrschein an einem Automaten zu besorgen.	SPNV, AQ	Mangels Ortsangabe kann keine Stellungnahme zum konkreten Fall abgegeben werden. Im Nahverkehrsplan werden Standards für die Haltestellenausstattung definiert. Die Bereitstellung der Haltestelleninfrastruktur (Wetterschutz) liegt in der Verantwortung der Kommunen. Die Bereitstellung und Positionierung von Fahrkartenautomaten liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen.	KW	-
QB_AT.34	Die unterschiedlichen Tarifbedingungen des RMV und VRN sollten vereinheitlicht werden (z.B. Fahrradmitnahme).	T	Eine Vereinheitlichung der Tarifbedingungen des RMV und VRN ist derzeit nicht geplant.	KoV	-
QB_AT.35	RMV / VRN Hin- und Rückfahrkarte nicht buchbar. Dies ist kundenunfreundlich	T	Die Eingabe wird nicht verstanden, da nicht klar wird, auf welchen Vertriebskanal sich die Kritik bezieht.	KoV	-
QB_AT.36	Vom Ruftaxikonzept profitieren RMV Karteninhaber nicht wirklich. Alle Studierenden aus Frankfurt und Darmstadt müssen zusätzlich bezahlen. Bitte eine Lösung zwischen den Verkehrsverbänden VRN und RMV finden. Beispiel Reichelsheim: Reichelsheim liegt im RMV- Gebiet. Allerdings kann man mit einem VRN-Ticket auch dort hin fahren. Obwohl es kein Tarifübergangsbereich ist.	T	Die Fahrberechtigung für VRN-Fahrkarteninhaber auf der Linie 665 bis Reichelsheim (RMV-Gebiet) ist aus fachlicher Sicht als besondere Form eines Übergangstarifs einzustufen. Eine tarifliche Integration vorhandener und neuer Mobilitätsangebote wird als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Derzeit erfolgen seitens des Kreises Verhandlungen mit dem RMV hierüber.	BS	Kap. 4.8
QB_AT.37	Im Übergangstarif (Kreis Bergstraße) sind die RMV-KombiTickets nicht parktikabel nutzbar: auf dem Rückweg von z.B. Darmstadt ist nach Auskunft des Zugpersonals der erforderliche Aufschlag nicht zu kaufen. Nachts in Alsbach aussteigen und Nachzahlen? Vier Stunden warten und mit dem ersten Zug dann weiter? Kann das nicht größer gelöst und durch den Kreis pauschal abgeegolten werden?	T	Derzeit erlaubt es eine überwiegende Mehrheit der RMV-KombiTickets nicht in das Gebiet des RMV- VRN-Übergangstarifs ein-/auszureisen. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs des RMV- KobiTickets wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Derzeit erfolgen seitens des Kreises Verhandlungen mit dem RMV zur nutzergerechten Weiterentwicklung des RMV-VRN- Übergangstarifs.	BM	M.10
QB_AT.38	Als Bahncard 50 Besitzer muss ich den Bus extra bezahlen. Z.B. Lorsch - Frankfurt	T	Auf der Relation Lorsch - Frankfurt gilt der RMV-VRN-Übergangstarif, in dessen Rahmen für Inhaber einer BahnCard 25, 50 oder 100 ein Rabatt von 25% möglich ist.	KoV	-

Teilraum/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Alle Teilräume betreffende bzw. allgemeine Eingaben					
QB_AT.39	Für die Fahrradmitnahme zwischen 6 und 9 Uhr sollte kein zusätzliches Entgelt entrichtet werden. [+2] Die Regelung des VRN in Bezug auf die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, kostenpflichtig an Werktagen in den Zeiten von 06:00-09:00 Uhr – noch dazu zu saftigen Preisen (monatlich 53,80 € / jährlich (im Voraus) 645,60 € für das VRN-Gebiet) – stellt in meinen Augen ein klares Hemmnis für die Kombination ÖPNV / Rad für Berufspendler_innen dar. Der Anreiz auf diese Formen der Mobilität umzusteigen wird gehemmt. Im benachbarten RMV-Gebiet funktioniert eine kostenfreie Mitnahme zu allen Betriebszeiten – warum hier nicht?	T	Im Zeitraum morgens von 6 bis 9 Uhr besteht das höchste Fahrgastaufkommen. Eine kostenlose Fahrradmitnahme würde die Situation noch verschärfen und birgt hohes Konfliktpotential zwischen Fahrgästen mit und ohne Fahrrad. Der Kreis empfiehlt zur Entschärfung der Situation das Leihfahrradangebot VRNnextbike, das bereits in vielen Orten im VRN-Verbundgebiet vorhanden ist und weiter ausgebaut werden soll.	KoV	-
QB_AT.40	Die Karte ab 60 ist zu teuer für Bezieher kleinerer Renten – Hinweis auf Preisreduzierung in Mannheim, aber nicht in der Fläche.	T	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.41	Mein Kritikpunkt ist die Preisgestaltung mit Hilfe des Wabenplans. Es ist ärgerlich, wenn man für wenige Kilometer einen verhältnismässig hohen Preis zahlen muss, nur weil man eine Wabengrenze überschreitet. Mein Vorschlag wäre, diesen Wabenplan dahingehend zu ergänzen, z.B. in 5-km-Schritten. 5 km kosten X €, 10 km kosten 2X € usw.	T	Fahrkartenpreis über Luftlinienentfernung bereits mit dem VRN eTarif möglich.	KoV	-
QB_AT.42	Es wäre ein großer Erfolg, wenn die Gespräche und Bemühungen des ÖPNV-Dezernenten Krug mit den Verkehrsverbänden VRN und RMV zu einem positiven Ergebnis führen würden, in absehbarer Zeit die Fahrkarten der jeweiligen Verbände bis Frankfurt bzw. Mannheim/Ludwigshafen und Heidelberg auszuweiten.	T	Eine räumliche Ausweitung des RMV-VRN-Übergangstarifs bis zu den Endpunkten der den Kreis Bergstraße betreffenden SPNV-Linien (mit Ausnahme S1/S2) wird als Ziel im Nahverkehrsplan geführt. Derzeit erfolgen seitens des Kreises Verhandlungen mit dem RMV hierüber. Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	BS	Kap. 4.8
QB_AT.43	Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV gehören akzeptable Fahrpreise. Die Preisstufe 0 sollte in allen Kommunen eingeführt werden. Warum geht es in Viernheim und Bürstadt, aber in anderen Kommunen nicht? Für eine Kurzstrecke muß man je Richtung 2,10 € zahlen. In der Großwabe Mannheim/Ludwigshafen kommt man für 1,70 € ans Ziel. Der Tarif ist ein Witz. Ich zahle innerhalb Heppenheim so viel wie nach Zwingenberg.	T	In Bürstadt besteht bereits ein ggü. der VRN-Preisstufe 1 vergünstigter innerstädtischer Tarif (VRN-Preisstufe 0). In Heppenheim wird derzeit die Einführung eines solchen Tarifs geprüft. In den übrigen Kommunen des Kreises ist die Einführung grundsätzlich möglich, sofern die betroffenen Kommunen bereit sind die zusätzlichen Kosten hierfür übernehmen.	KoV	-
QB_AT.44	Es ist ungerecht ein Bus Ticket für €365,00 zu verkaufen, obwohl Orte schlecht angebunden sind. JEDER zahlt den gleichen Preis, auch wenn bei anderen alle 15 oder 30 Minuten ein Bus fährt. Finde den Fehler....	T	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.45	Es sollte besser gekennzeichnet werden nicht nur ob sondern auch wie viele Fahrräder mitgenommen werden dürfen. Für jede Linie erkennbar im Fahrplan vermerkt.	W/FGI	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.46	Ein übergreifendes Informationssystem (VRN, RMV, kommunale Busse und Ruftaxen) sollte geschaffen werden.	W/FGI	Eine verbundübergreifende Fahrplanauskunft ist bereits über die App „DB Navigator“ der Deutschen Bahn AG möglich.	KoV	-
QB_AT.47	Eine verständliche Kosteninformation als Aushang an allen Haltestellen faende ich super. Damit sich die Fahrgaeste schon vor dem Einsteigen den passenden Betrag bereithalten. Das koenntte Verspaetungen und Fahrtzeiten zur Rushhour verringern.	W/FGI	Im Nahverkehrsplan werden Empfehlungen für die Haltestellenausstattung definiert. Demzufolge ist die Bereitstellung von Tarifinformationen an Haltestellen mit geringen Umsteigerwerten im Einzelfall zu prüfen.	KW	-
QB_AT.48	Es wäre an der Zeit, dass alle Haltestellen mit einer elektronischen Anzeige versehen werden. Hier am Erbachwiesenweg Heppenheim kann man unter Umständen im Winter erfrieren und im Sommer verhungern. Es fehlt einfach ein verlässlicher Busbetrieb. Da nützen die Fahrpläne nichts, wenn die Zeiten nicht eingehalten werden.	W/FGI	An den nachfragestarken Haltestellen Bahnhof und Halber Mond/Niedermühlstr. in Heppenheim wurden bereits DFI-Anzeigen eingerichtet. Im Nahverkehrsplan werden Rahmenbedingungen zur Aufstellung weiterer DFI-Anzeigen an nachfragestarken Haltestellen formuliert.	BS	Kap. 3.2.4
QB_AT.49	Die Vorteile des ÖPNV müssen der Bevölkerung viel stärker bewusst gemacht werden. Auch die Kommunen müssen in ihren Gemeinden entsprechende Werbung machen, Politiker und Personen der Öffentlichkeit sollten sich ebenfalls an der aktiven Nutzung des ÖPNV beteiligen, sie sind schließlich die Vorbilder ihrer Wähler. Derzeit steht der Individualverkehr noch hoch im Kurs. Wie lange können wir uns das noch leisten?	W/FGI	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_AT.50	Der Nahverkehr hat sich in den letzten Jahren immer mehr verbessert.	A	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-