



## 8.3.C Zusammenfassung und Prüfung der Themen von Kommunen (1. Beteiligungsstufe)

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

Prüfung der Themen von Kommunen  
[Stand 20.5.2020]

Themenbereiche

- A = Allgemeine Anmerkungen
- AQ = Aufenthaltsqualität
- AS/VS = Anbindungs- und Verbindungsstandard
- B = Barrierefreiheit
- EM = Ergänzende Mobilität
- ES = Erschließungsstandard
- H = Sonstige Hinweise
- 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

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.

Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themenbereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüfergebnis	Berücksichtigungsort
<b>Gemeinde Abtsteinach</b>					
QB_A.1	- Gute Anbindung Richtung Grasellenbach, Weinheim und Birkenau durch Linie 681	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_A.2	- Ausbaufähig erscheint Anbindung Richtung Neckartal und weiter nach Heidelberg. Daher sollte eine Verlängerung der Buslinie 735 über Hilsenhain/Heiligkreuzsteinach hinaus bis Abtsteinach oder eine neue Halbringlinie Wald-Michelbach – Hirschhorn – Neckarsteinach – Schönau – Abtsteinach mit Wendungen im Ober-Abtsteinach geprüft werden.	AS/VS	Zwischen Schönau/Heiligkreuzsteinach und Abtsteinach/Wald-Michelbach wurde ein Potenzial i.H.v. nur ca. 100 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Für eine regelmäßige Busverbindung ist dies nicht ausreichend. Zur Sicherstellung einer Grundmobilität erscheint die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots sinnvoll, das in Abtsteinach und Heiligkreuzsteinach an die vorhandenen Buslinien anschließt. Ggf. können in Lampenhain beginnende Busfahrten in Abtsteinach starten; für eine getaktete Busverbindung fehlt jedoch der Bedarf.	BM	M_NO.1
QB_A.3	- Wartezeiten in Mörlenbach bei der Fahrt nach Bensheim über Mörlenbach im Schulverkehr sind problematisch.	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da unbekannt auf welche Relation(en) sich die Kritik bezieht.	KoV	-
QB_A.4	- Tarifunterschiede für Fahrten zwischen Abtsteinach und Weinheim, abhängig von Fahrtroute der Linie 681 entweder über Birkenau oder Gornheimertal, sind unattraktiv	T	Im Nahverkehrsplan 1996 bereits thematisiert (Maßnahme 36 – M5.8.3). Umsetzung ist bisher an fehlender kommunaler Finanzierung der Mindereinnahmen gescheitert (vgl. u.a. Schreiben der Gemeinde Abtsteinach vom 14.04.1998, Az.: Hei/kn)	KoV	-
QB_A.5	- Ausweitung des Angebots in die Nacht, v.a. am Wochenende sollte geprüft werden. Letzte Abfahrt ab Weinheim um 22.55Uhr.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird das Spätangebot auf Basis des Nahverkehrsplans 2014 – 18 entsprechend ausgeweitet.	KoV	-
QB_A.6	- Abtsteinach unterstützt den Antrag der Gemeinde Wald-Michelbach zur Überwaldbahn mit folgenden Zielen: >> Reaktivierung der Überwaldbahn ist als Ziel im NVP zu verankern. Der Regionale NVP sollte dieses Ziel ebenfalls enthalten (Gegenstromprinzip). >> Zentrale raum- und regionalplanerische Infrastrukturmaßnahme für die zukunftsfähigkeit der Region Überwald >> Das Land bzw. die zuständigen Aufgabenträger sollen Untersuchungen und Maßnahmen zugunsten einer Reaktivierung sowie die Bestellung und Finanzierung von Verkehrsleistungen sicherstellen >> Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollte nicht nur ein Betriebskonzept, sondern alle denkbaren Varianten untersucht werden. Jene Variante mit bestem Kosten-Nutzen-Verhältnis soll weiterverfolgt werden	SPNV	Der Trassenerhalt und die Prüfung einer Reaktivierung der Überwaldbahn wird als Ziel in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Reaktivierung wird derzeit im Rahmen einer Fahrplanstudie bewertet.	BM	Kap. 4.2.1. M_NO.2



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Stadt Bensheim</b>					
QB_Be.1	KEINE BEWERTUNG DER QUALITÄT DES MOBILITÄTSANGEBOTS	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Biblis</b>					
QB_Bib.1	KEINE BEWERTUNG DER QUALITÄT DES MOBILITÄTSANGEBOTS	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Birkenau</b>					
QB_Bir.1	- Für den Schülerverkehr sollte für das Wohngebiet „Am Heiligenberg“ eine Bushaltestelle eingerichtet werden.	ES	Die bestehende Haltestelle „Am Heiligenberg“ wird derzeit ausschließlich per Ruftaxi bedient. Für die Bedienung einer neuen Haltestelle per Bus müsste ggf. entsprechende Infrastruktur geschaffen werden. Die Kosten für neue Haltestellen oder Wendeanlagen können über die GVFG- Komplementärfinanzierung bezuschusst werden. 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 Fahrzeugmehraufwand und Nachteile an anderer Stelle resultieren. Im Rahmen der Netzkonzeption wird eine Durchbindung der Buslinie 688 bis Mörlenbach vorgesehen, sofern kein Fahrzeugmehraufwand daraus erwächst. Siehe auch QB_NO.54.	BM	M_NO.3
<b>Stadt Bürstadt</b>					
QB_Bür.1	- Vorhandene Inselfösungen, die einige Kommunen im Bereich des ÖPNV praktizieren, sind für einen kreisweiten NVP kontraproduktiv. Daher ist eine kreisweite Lösung erforderlich.	A	Der Kreis berücksichtigt kommunale ÖPNV-Angebote im Nahverkehrsplan. Aus einer Erwähnung im Nahverkehrsplan allein erwächst jedoch keine Verpflichtung des Kreises diese zu übernehmen oder zu finanzieren.	BS	Kap. 3.2
<b>Gemeinde Einhausen</b>					
QB_E.1	Anschlüsse an den Fernverkehr am Bahnhof Bensheim sollten optimiert werden. Immer wieder erfolgen Meldungen von Pendlern über (besonders im Berufsverkehr) zu knappe Umsteigezeiten für den Weg vom Busbahnhof zum Bahnsteig.	AS/VS	Eine Überprüfung der Anschlusssituation zwischen der Linie 640 und Fernverkehrszügen wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Alle Busverkehre werden u.a. aufgrund ihrer Tarifkompatibilität vorrangig auf die RB- und RE-Züge abgestimmt.	BM	M_B.1
QB_E.2	Verkehrsrahmenplan Einhausen 2018, Kapitel 5: „An ÖPNV-Haltestellen ist eine Barrierefreiheit selten gegeben, die Haltestellenausstattung ist verbesserungswürdig: Auch wenn die Standards des Nahverkehrsplans größtenteils eingehalten werden, ist eine bessere Ausstattung der Haltestellen erstrebenswert.“	AQ	Der Kreis gibt im Nahverkehrsplan Empfehlungen für die Haltestellenausstattung ab. Darüber hinausreichende Maßnahmen liegen im Verantwortungsbereich der Gemeinde Einhausen. Zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird im Rahmen des Nahverkehrsplans zusammen mit den Kommunen ein Haltestellenausbaukonzept erarbeitet, aus der die Umsetzung des Ziels einer „vollständige 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.	BS	Kap. 3.2.4
QB_E.3	Verkehrsrahmenplan Einhausen 2018, Kapitel 5: „Keine vollständige ÖPNV-Erschließung: Einige wenige Bereiche des bebauten Gemeindegebietes liegen außerhalb des Einzugsbereichs von 400 m pro Haltestelle.“	ES	Im Nahverkehrsplan werden als „attraktiver Einzugsbereich“ 300 m, als „ausreichender Einzugsbereich“ 500 m empfohlen. Ob Handlungsbedarf besteht wird im Rahmen der Erschließungsanalyse untersucht. Die Einrichtung neuer Haltestelle in Einhausen liegt im Verantwortungsbereich der Gemeinde Einhausen.	BM	M.6.h
<b>Gemeinde Fürth</b>					
QB_F.1	- Busanbindung nach Heppenheim und Bahnanbindung nach Weinheim ist durch den jeweils bestehenden Halbstundentakt auf hohem Niveau angelangt.	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen	KoV	-
QB_F.2	- Das Ruftaxi ergänzt das ÖPNV-Konzept und sorgt für eine gute Versorgung	A	Kenntnisnahme	KoV	-
QB_F.3	- Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit von Bushaltestellen befinden sich derzeit in Umsetzung	B	Kenntnisnahme	KoV	-



Kommune/ Lfd. Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Gorxheimertal</b>					
QB_Gorx.1	- Wohnlagen abseits der Hauptstraße sollten besser erreicht werden können. Entfernungen von z.T. > 1km bis zur nächsten Bushaltestelle.	ES	Die Erschließungsqualität in der Gemeinde Gorxheimertal wird im Rahmen der Erschließungsanalyse untersucht. Zu beachten ist, dass eine Regionalbuslinie aus Fahrplanzwängen und unter Rücksichtnahme auf durchreisende Fahrgäste nur in Ausnahmefällen für eine Feinerschließung in Frage kommt. Zu bewerten ist auch die innerörtliche Verkehrsinfrastruktur und deren Ausbaustand (u.a. Straßenquerschnitt).	BM	M.6.k
QB_Gorx.2	Neuordnung des VRN-Tarifgebietes im Bereich der Gemeinde Gorxheimertal - Gemeindeteile sollen auf die Wabengrenze der Waben 65 / 85 gelegt werden.	T	Im Nahverkehrsplan 1996 bereits thematisiert (Maßnahme 36 - M5.8.3). Umsetzung ist bisher an fehlender kommunaler Finanzierung der Mindereinnahmen gescheitert (vgl. u.a. Schreiben der Gemeinde Gorxheimertal vom 09.04.1998 bzw. 29.07.2016)	KoV	-
QB_Gorx.3	Die Linie 681 soll neu geordnet werden: - 30 Minuten Takt tagsüber - Ausweitung Betriebszeiten bis Mitternacht - Ausweitung des Angebots am Nachmittag zum Schulstandort Wald-Michelbach	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird das Angebot auf Basis des Nahverkehrsplans 2014-18 entsprechend ausgeweitet. Mit Ausnahme des östlichen Teils des Ortsteils Trösel (dort 60'-Takt) wird es zwischen Weinheim und allen Ortsteilen der Gemeinde Gorxheimertal einen 30'-Takt durch Überlagerung der Buslinien 681 und 682 geben. Es bestehen bereits bedarfsge- rechte Rückfahrten am Nachmittag zum Unterrichtsende nach der 9. Stunde.	KoV	-
QB_Gorx.4	Die Haltestellen sollen behindertengerecht ausgebaut werden.	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 obliegt den Kommunen in Eigenregie.	BS	Kap. 4.4.1.
<b>Gemeinde Grasellenbach</b>					
QB_Gras.1	- Bewohner und Besucher der Senioreneinrichtungen sind oftmals gehbehindert	A	Das Thema Barrierefreiheit im Allgemeinen ist Bestandteil des Nahverkehrsplans.	KoV	-
QB_Gras.2	- Die Bevölkerungszahl in Grasellenbach ist seit 2011 um ca. 240 Einwohner auf 4.150 EW angewachsen.	H	Kenntnisnahme; Nach den dem Projektteam vorliegenden Daten beträgt die Einwohnerzahl der Gemeinde Grasellenbach 3.943 Einwohner (nur Hauptwohnung; Stand 2016). Auf die Planungsergebnisse im Nahverkehrsplan hat diese Einwohnerdifferenz im konkreten Fall keine Auswirkung.	BS	Anhang 2.A
QB_Gras.3	- Übernachtungszahlen liegen bei ca. 62.000 Übernachtungen pro Jahr. Die Zahl der Tagesausflügler steigt (genaue Zahlen liegen nicht vor). Eine weitere Steigerung ist durch nationale Projekte des Städtebaus zu erwarten. Eine Marketingkonzeption mit dem Verein TouristikService Odenwald-Bergstraße e.V. ist in Umsetzung.	H	Kenntnisnahme; eine Marketing-Kooperation, bei der auch das ÖPNV-Angebot berücksichtigt wird, würde aus Sicht des Kreises sehr begrüßt	BS	Anhang 2.D
QB_Gras.4	- Die durchgängige Bahnverbindung auf der Weschnitztalbahn von Fürth nach Mann- heim sollte verdichtet werden (bessere Taktung als gegenwärtig)	SPNV	Zwischen den entlang der Weschnitztalbahn liegenden Gemeinden und Mannheim/ Ludwigshafen wurde ein ÖPNV-Potenzial i.H.v. rund 3 400 Fahrgästen/Woche ermit- telt. Eine durchgängige Bahnverbindung auf der Weschnitztalbahn von Fürth nach Mannheim wird deshalb als Ziel in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Für eine Umsetzung bedarf es einer Mitfinanzierung durch das Land Baden-Württemberg (Abschnitt Weinheim - Mannheim).	BM	M_NO.4
QB_Gras.5	- Eine bessere Vernetzung und Nutzungsmöglichkeiten von Fahrkarten zwischen RMV und VRN sollten umgesetzt werden, da Grasellenbach an der Grenze zwischen den bei- den Verkehrsverbänden liegt und der Ortsteil Gras-Ellenbach gleichzeitig Endhaltepunkt ist. Es ist keine übergreifende Ticketnutzung möglich, obwohl zwei hessische Landkreise aneinander grenzen! Besonders aus touristischen Gründen ist eine Verbesserung nötig.	T	Der RMV-VRN-Übergangstarif besteht seit 1996 und ermöglicht grundsätzlich eine durchgehende Tarifierung. Zusätzlich hierzu werden im Odenwaldkreis (OREG) diverse VRN-Fahrkarten der Preisstufe 7 (Tageskarte, 3-Tageskarte, Jugendgruppenkarte, Wochen-, Monats- und Jahreskarten Jedermann, Jobticket, Karte ab 60, Rhein-Neckar- Ticket und Semestertickets) anerkannt. Eine Weiterentwicklung des RMV-VRN-Über- gangstarifs bzw. die Einführung von neuen Angeboten für weitere Kundengruppen (u.a. Tagestouristen und Übernachtungsgäste) wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.10 M.11 M.13 M.17



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Grasellenbach</b>					
QB_Gras.6	- Es ist keine Fahrtmöglichkeit/Weiterfahrt in den Odenwaldkreis möglich. Die Anbindung besonders nach Reichelsheim und Erbach sollte wegen der dortigen Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten sowie aus touristischen Gründen verbessert werden.	AS/VS	Zwischen Grasellenbach und Erbach beträgt das Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 4,4 und 5,8 sowie zwischen Grasellenbach und Reichelsheim 4,6-7,3 (Empfehlung: 1,8). Für die benannten Relationen wurden ausreichende Fahrgastpotenziale für eine Verbesserung des ÖPNV- Angebots ermittelt. Eine bessere Anbindung von Grasellenbach an Reichelsheim und Erbach/Michelstadt im Jedermannverkehr wird daher im Zuge des Nahverkehrsplans geprüft (näheres siehe QB_WM.5). Bei der Untersuchung sind schulische Aspekte von denen des Jedermannverkehrs zu trennen. Ein schulisches Busangebot ist nicht notwendig, da die Schulträger nur auf ihr eigenes Angebot verweisen können (vgl. Kommentierung zu §162 Hess. Schulgesetz - 9.3.1.).	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b M_NO.13 M_NO.14
QB_Gras.7	Die Gemeinde Grasellenbach unterstützt die von der Nachbargemeinde Wald-Michelbach angestoßene Untersuchung zur Reaktivierung der Überwaldbahn - insbesondere zur Klärung wirtschaftlicher Fragestellungen.	SPNV	Der Trassenerhalt und die Prüfung einer Reaktivierung der Überwaldbahn wird als Ziel in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Reaktivierung wird derzeit im Rahmen einer Fahrplanstudie bewertet.	BM	Kap. 4.2.1. M_NO.2
<b>Gemeinde Groß-Rohrheim</b>					
QB_GrR.1	- In Nord-Süd-Richtung gute Anbindung	AS/VS	Die Bewertung wird dankend zur Kenntnis genommen.	KoV	-
QB_GrR.2	- Ost-West-Verbindungen erscheinen im Allgemeinen verbesserungswürdig. In Richtung Odenwald wird zu wenig angeboten.	AS/VS	Zwischen Groß-Rohrheim und Bensheim/Heppenheim wurde ein Fahrgastpotenzial von ca. 630 Fahrgästen pro Woche ermittelt (Reisezeitverhältnis mind. 2,3; Empfehlung 1,5). Dies allein ist nicht ausreichend, um eine Busverbindung einzurichten. Werden die umliegenden Kommunen Gernsheim, Biebesheim und Biblis mitbetrachtet, ergibt sich ein deutlich höheres Fahrgastpotenzial. Eine Busverbindung ist folglich nur sinnvoll, wenn sie über Groß-Rohrheim hinaus noch andere Orte an Bensheim bzw. Heppenheim anbindet. Die konkrete Ausgestaltung einer neuen Verbindung wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_R.1
<b>Stadt Heppenheim</b>					
QB_Hep.1	- Herstellung einer Buslinie von Heppenheim Bahnhof nach Mörlenbach und zurück.	AS/VS	Im Zuge der Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird eine direkte Busverbindung Heppenheim - Juhöhe - Mörlenbach - Wald-Michelbach (Linie 683) eingerichtet. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde für den Abschnitt Heppenheim - Juhöhe - Mörlenbach ein Potenzial i.H.v. 2.400 Fahrgästen/Woche ermittelt. Damit wird der Abschnitt Heppenheim - Juhöhe - Mörlenbach im Nahverkehrsplan in das Grundnetz 2. Ordnung aufgenommen.	BM	M_NO.5
QB_Hep.2	- Herstellung einer Buslinie von Heppenheim nach Lampertheim und zurück; hier sollte insbesondere auch das Kreiskrankenhaus in die Linienführung eingebunden werden. Derzeit gibt es nur einen Rufbus (Linie 602), der zwischen Heppenheim Kreiskrankenhaus und Lampertheim verkehrt. Eine vollwertige Buslinie wäre wünschenswert.	AS/VS	Abhängig von der konkreten Ausgestaltung der Linienkonzeption sind 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. Das Kreiskrankenhaus ist ein regional bedeutsamer publikumswirksamer Ort und wird nach Möglichkeit in die neue Verbindung aufgenommen.	BM	M_R.2
QB_Hep.3	- Herstellung einer Buslinie Richtung Weinheim und zurück; die Linie sollte auch Fahrten nach Laudenbach und Hemsbach beinhalten.	AS/VS	Unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Angebots im SPNV im 30'-Takt und unter der Voraussetzung, dass keine Parallelbedienung zur bestehenden Buslinie 632 zwischen Laudenbach und Weinheim eingerichtet wird, wurde ein Fahrgastpotenzial von ca. 1.150 Fahrgästen/Woche zwischen Heppenheim und Laudenbach/Hemsbach ermittelt. Ggf. auch im Zusammenhang mit einer verbesserten Anbindung von Ober-Laudenbach (690 Einwohner) zu betrachten. Die konkrete Ausgestaltung einer neuen Verbindung des Grundnetzes Region zur Verbesserung kleinräumiger Verbindungen wird als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Das Unternehmen „Odenwald-Quelle“ (rund 40 Mitarbeiter am Standort Heppenheim) verfügt derzeit über keine ÖPNV-Anbindung (Empfehlung ggü Stadt Heppenheim neue Haltestelle einzurichten).	BM	M_B.4

Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Stadt Heppenheim</b>					
QB_Hep.4	- Einrichtung digitaler Fahrgastinformationssysteme (DFI) an zentralen Haltestellen im Stadtgebiet.	W/FGI	An den nachfragestarken Haltestellen Bahnhof und Halber Mond/Niedermühlstr. wurden bereits DFI-Anzeigen eingerichtet. Im Nahverkehrsplan werden Rahmenbedingungen zur Aufstellung weiterer DFI-Anzeigen an nachfragestarken Haltestellen formuliert.	BS	Kap. 4.3.2
QB_Hep.5	- Die Barrierefreiheit der Bushaltestellen sollte verbessert werden.	B	Zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen wird 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. 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 obliegt den Kommunen in Eigenregie.	BS	Kap. 4.4.1
QB_Hep.6	- Die Stadt Heppenheim unterstützt das Anliegen der Gemeinde Rimbach, eine direkte Busverbindung von Rimbach nach Heppenheim und zurück einzurichten.	AS/VS	Siehe Stellungnahme zu QB_R.2.	BM	M_NO.6
<b>Stadt Hirschhorn</b>					
QB_Hir.1	- Herstellung eines Radwegs zwischen Hirschhorn und Langenthal erforderlich	EM	Nicht Gegenstand des lokalen Nahverkehrsplans	KoV	-
QB_Hir.2	- Abstimmung der Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Busse an die Zeiten der Bahn. Oft ist Bahn gerade weg, wenn Bus ankommen. Dadurch entstehen unnötige Wartezeiten.	AS/VS	Ankunftszeiten sind von der Besonderheit der betreffenden Linie (Streckenlänge und Fahrtzeiten, der weiteren Anschlusssituation) abhängig. Anschlüsse sowohl in Hirschhorn als auch Wald- Michelbach sind zu beachten. Verbesserungen bei den Anschlüssen zwischen Bus und S-Bahn werden durch Betriebsaufnahme des neu ausgeschriebenen Linienbündels Odenwald Süd im Dezember 2019 erzielt.	BM	M_NO.7
<b>Stadt Lampertheim</b>					
QB_Lam.1	KEINE BEWERTUNG DER QUALITÄT DES MOBILITÄTSANGEBOTS	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Lautertal</b>					
QB_Lau.1	- Anbindung der Ortsteile Beedenkirchen, Wurzelbach, Staffel, Kuralpe, Schmal-Beerbach in Richtung Reichenbach und Bensheim sowie in Richtung Darmstadt und in den Landkreis Darmstadt-Dieburg (Brandau, Darmstadt, Balkhausen, Jugenheim, ggf. Ober-Beerbach, DA-Eberstadt) sollte verbessert werden. >> Anbindung auch an schulfreien Tagen >> Erreichbarkeit Felsberg am Wochenende >> Halt der in Beedenkirchen vorbeifahrenden Fahrten der Buslinie 0 in Beedenkirchen >> Forderung nach Verlängerung der Linie M02 über Beedenkirchen und Felsenmeer nach Reichenbach >> Verlängerung bestehender Buslinie bis Balkhausen weiter nach Gadernheim oder Reichenbach jeweils über Beedenkirchen.	AS/VS	- Beedenkirchen, Wurzelbach, Staffel, Schmal-Beerbach und die Kuralpe werden derzeit an Schultagen durch die Buslinie 664 bedient. Als Ortsteil mit > 600 Einwohner wird Beedenkirchen an das Grundnetz Region angeschlossen. Unabhängig hiervon wurde im Rahmen der Potenzialanalyse für den Lückenschluss zwischen Reichenbach und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 1.640 Fahrgästen/Woche ermittelt. Folglich erscheint im nördlichen Lautertal lediglich eine einzige Buslinie des Grundnetzes Region tragfähig. Deshalb kommt aufgrund der voraussichtlich niedrigen Nachfrage für eine Verbindung Richtung Ober-Beerbach, Balkhausen und eine Anbindung des Felsbergs nur die Ausweitung des Ruftaxiangebotes (Linien 6964, 6977 oder SJ2) in Frage. - Die benannten Fahrten der Buslinie 0 halten seit 29.04.2019 in Beedenkirchen - Das Felsenmeer in Reichenbach ist derzeit außerhalb der Schulverkehrszeiten nicht an den ÖPNV angebunden; als publikumswirksamer Ort mit über 180.000 Besuchern pro Jahr erscheint eine bessere Anbindung an den Regionalbusverkehr sinnvoll und wird im weiteren Verfahren mituntersucht. Eine Verlängerung der Buslinie M02 nach Reichenbach wird als eine von mehreren denkbaren Maßnahmen untersucht.	BM	M.2.f M_NO.8 M_NO.20
QB_Lau.2	- Schulbus sollte morgens in Fahrtrichtung Wurzelbach in Staffel halten (Einrichtung einer Haltestelle in Gegenrichtung der bestehenden Haltestelle; in Umsetzung)	ES	Ortstermin hierzu hat bereits stattgefunden, Genehmigung der Straßenverkehrsbehörde Hessen Mobil steht noch aus; wird vsl. bis zum Beschluss des Nahverkehrsplans umgesetzt.	KoV	-



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Gemeinde Lautertal</b>					
QB_Lau.3	- Anbindung der Ortsteile Knoden und Schannenbach an Gadernheim sollte verbessert werden.	AS/VS	Die Ortsteile Knoden (88 EW) und Schannenbach (118 EW) sind derzeit über mindestens 28 Fahrtenpaare pro Woche an Gadernheim angebunden. Der Kreis definiert im Nahverkehrsplan einen Mindeststandard von 25 Fahrtenpaaren/Woche. Eine Ausweitung darüber hinausreichender Angebote ist möglich. Die Kosten hierfür übernimmt allerdings nicht der Kreis.	KoV	-
QB_Lau.4	- Gadernheim sollte besser Richtung Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg angebunden werden. Hierzu sollte Die in Brandau endende Buslinie 0 nach Gaderndeim verlängert werden. Alternativ ist auch ein Rufbusangebot zwischen Gadernheim und Brandau denkbar.	AS/VS	Für die Verlängerung der aus dem Oberzentrum Darmstadt kommenden Buslinie 0 über Brandau hinaus bis Gadernheim (3,5km) wurde unter den aktuellen Rahmenbedingungen ein Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 820 Fahrgästen/Woche ermittelt. Aus netzkonzeptionellen Gesichtspunkten ist ein Lückenschluss zwischen den jeweils im 30'-Takt bedienten Linien 0 und 665 interessant und könnte bei entsprechender Ausgestaltung von Anschlussverbindungen weitere Fahrgastpotenziale heben, die in der angewendeten Potenzialanalyse nicht berücksichtigt werden konnten. Zusammen mit einer Verlängerung der Linie M02 nach Reichenbach (siehe QB_Lau.1) könnten Synergieeffekte im Schülerverkehr erzeugt werden (Einsparung nachmittäglicher Einzelfahrten auf der Schulbuslinie 664). Langfristig müsste eine ausreichende Nachfrage den erforderlichen Mehraufwand von einem zusätzlichen Fahrzeug rechtfertigen. Aufgrund der hohen Kosten i.H.v. rund 180.000 €/Jahr für eine Verlängerung aller derzeit in Brandau endenden Fahrten und dem ungewissen Nutzen kann dem Vorschlag derzeit nicht gefolgt werden. Ein Vorlaufbetrieb in Form einer bedarfsgesteuerten Bedienform wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen, um eine Mindestbedienung zur Sicherstellung einer räumlichen Barrierefreiheit zu gewährleisten.	BM	M_NO.9 M_NO.19
QB_Lau.5	- Der Kreis sollte prüfen bzw. sich dafür einsetzen, inwieweit eine bessere kreisübergreifende Anbindung von Lautertal an das Schuldorf Bergstraße über Balkhausen zukünftig realisierbar erscheint.	AS/VS	Der Kreis Bergstraße verweist als Schulträger auf sein eigenes Angebot (vgl. Kommentierung (9.3.1) zum § 161 Hess. Schulgesetz. Die Kommune Lautertal sollte eigentlich besonderes Interesse am Erhalt der örtlichen Mittelpunktschule haben. Einrichtung eines Angebotes zum Schuldorf Bergstraße nicht gesetzeskonform - Gastschulbeitrag 2019: 578 €	KoV	-
<b>Stadt Lindenfels</b>					
QB_Lin.1	- Die Erreichbarkeit von Darmstadt spielt für Lindenfels eine wichtige Rolle	A	Schon heute ist Lindenfels über die täglich verkehrende Buslinie 665 und dem Bahnangebot der Linie RB67/68 im 60'-Takt an Darmstadt angebunden. Eine Verlängerung der Buslinie 0 über Gadernheim und Kolmbach bis Lindenfels wäre mit hohen Kosten und einem Parallelverkehr zur bereits im 30'-Takt bedienten Buslinie 665 verbunden. Für eine Verlängerung der Buslinie 0 über Brandau hinaus konnten derzeit im Rahmen der Potenzialanalyse keine ausreichenden Fahrgastpotenziale ermittelt werden (siehe QB_Lau.4).	BS	M_NO.19
QB_Lin.2	- Anbindung der Eleonoren-Klinik in Winterkasten sollte verbessert werden	AS/VS	Die Eleonoren-Klinik ist bereits Mo-Fr im 60'-Takt und an Wochenenden und Feiertagen im 120'-Takt an die Buslinie 665 angebunden. Für die reine Anbindung der Eleonoren-Klinik wird dieses Angebot als ausreichend erachtet.	KoV	-
QB_Lin.3	- Die Linien zwischen RMV und VRN sollten besser aufeinander abgestimmt werden.	AS/VS	Eine bessere Vernetzung bspw. der VRN-Linie 665 und der RMV-Linien ERB-30 bzw. 693 in Reichelsheim muss vor dem Hintergrund der verschiedenen Prioritäten und Zwangspunkte der Linien betrachtet werden. Im Rahmen der Angebotskonzeption werden nach dem Konzept des integralen Taktfahrplans Optimierungspotenziale der Verknüpfungen zwischen den heutigen Linien untersucht.	BM	M_NO.11 M_NO.18
QB_Lin.4	- Auf der Burg Lindenfels finden besucherintensive Veranstaltungen statt. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	H	Schon heute werden auf der Buslinie 665 neben dem dichten Angebot tagsüber auch Spätverkehre bis kurz vor Mitternacht angeboten. Der Kreis regt an, dass die Stadt Lindenfels diese im Rahmen ihrer Möglichkeiten entsprechend bewirbt. Eine Bestellung von Zusatzverkehren, die über den im Nahverkehrsplan formulierten Mindeststandard hinauslaufen, ist auf Kosten der Stadt Lindenfels möglich.	KoV	-

Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
<b>Stadt Lorsch</b>					
QB_Lor.1	- Es besteht ein starker Radverkehr durch Touristen zum Weltkulturerbe „Kloster Lorsch“ und zum Freilichtlabor Laresham. Dies sollte bei der Planung berücksichtigt werden.	H	Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem ÖPNV wird im Nahverkehrsplan thematisiert.	BS	Kap. 4.3
QB_Lor.2	- Die Radverkehrsanbindung Richtung Heppenheim sollte verbessert werden. Der heutige Weg ist teilweise gefährlich und infrastrukturell mangelhaft. Ein konkreter Verbesserungsvorschlag ist im Radverkehrskonzept der Stadt Lorsch festgehalten.	EM	Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem ÖPNV wird im Nahverkehrsplan thematisiert; über den benannten Verbesserungsvorschlag kann im Rahmen des Nahverkehrsplans jedoch nicht entschieden werden.	KoV	-
<b>Gemeinde Mörlenbach</b>					
QB_M.1	- Es bestehen zu wenig Parkmöglichkeiten im Bereich Bürgerhaus / Alla-Hopp-Anlage und am Bahnhof	H	Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem ÖPNV wird im Nahverkehrsplan thematisiert. Der VRN erstellt derzeit ein verbundweites Park & Ride-Konzept.	BS	Kap. 4.3
QB_M.2	- Eine Ortsumgehung für Mörlenbach ist zwingend erforderlich	H	Nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.	KoV	-
<b>Stadt Neckarsteinach</b>					
QB_N.1	KEINE BEWERTUNG DER QUALITÄT DES MOBILITÄTSANGEBOTS	-	Kenntnisnahme	KoV	-
<b>Gemeinde Rimbach</b>					
QB_Rim.1	- Zwischen Bahnhof und Martin-Luther-Schule herrscht entlang der B38 ein reger Fußgängerverkehr durch Schüler.	H	Der Schulweg liegt im Zuständigkeitsbereich der Erziehungsberechtigten (vgl. § 161 Hessisches Schulgesetz)	KoV	-
QB_Rim.2	- Gegenwärtig ist es umständlich mit dem ÖPNV von Rimbach nach Heppenheim zu gelangen. Es muss entweder ein Umstieg in Fürth bzw. Weinheim oder lange Fuß-/Radwege nach Lörzenbach in Kauf genommen werden. Diese Situation ist unbefriedigend und wegen des unbeleuchteten Fuß- & Radwegs parallel zur B47 gefährlich. Die Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Einstellung des Busverkehrs waren in Rimbach ungünstig, da ein sehr großer Umweg gefahren werden musste. Heute könnte bereits am Ortseingang über den Steinernen Weg mit EDEKA und Altenheim gewendet werden.	AS/VS	Die heutige ÖPNV-Verbindung zwischen Rimbach und Heppenheim erreicht ungünstige Reisezeitverhältnisse zum MIV zwischen 1,75 und 2,25 (Zielwert ist 1,5 oder weniger). Für eine Direktverbindung wurde ein Potenzial i.H.v. 1.300 Fahrgästen/Woche ermittelt. Dies entspricht dem Potenzial für ein Angebot des Grundnetzes Region. Vor der Einführung von neuen Parallelangeboten ist das vorhandene Angebot im 30'-Takt zwischen Fürth und Heppenheim (Buslinie 667) zu berücksichtigen. Bei der Variantenbewertung sind ggf. infrastrukturelle Fragen zu klären. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden denkbare Varianten untersucht und bewertet. Während der Vergabe des betroffenen Linienbündels „Odenwald Mitte“ wurde ein optionales Angebot für die Ausweitung der Betriebsleistung nach Rimbach vorgelegt. Mit Schreiben vom 14.12.2014 teilte die Gemeinde Rimbach dem Kreis ggü. mit, dass sie die damit verbundenen Mehrkosten nicht übernehmen wollte.	BM	M_NO.6
QB_Rim.3	- Über die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur sollte nicht allein anhand betriebswirtschaftlicher Kriterien entschieden werden	A	Der Kreis definiert ein angebotsorientiertes Grundversorgungsangebot zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge. Da ÖPNV-Leistungen bereits gemeinwirtschaftlich erbracht werden, müssen bei der Schaffung von Infrastruktureinrichtungen betriebswirtschaftliche Kriterien in die Bewertung einbezogen werden.	KoV	-
<b>Stadt Viernheim</b>					
QB_V.1	Behindertengerechter Ausbau von Haltestellen	B	Berücksichtigung	BS	-
QB_V.2	Erweiterung des Ruftaxiangebotes, zwischen 20:00 und 21:00 Uhr (Mitarbeiter des Rhein-Neckar- Zentrums)	AS/VS	Berücksichtigung	BS	-
QB_V.3	Überarbeitung der Busbeschleunigung; z.B. durch LSA-Beeinflussung, Kreisverkehrsplatz	H	Berücksichtigung	BS	-



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Wald-Michelbach					
QB_WM.1	<p>- Eine Reaktivierung der Überwaldbahn für regulären SPNV-Betrieb ist in den NVP aufzunehmen und so zu verankern, dass der verbundweite gemeinsame NVP des VRN diese Maßnahme als wesentlichen Inhalt aus dem lokalen NVP des Kreises nach dem Gegenstromprinzip berücksichtigen muss.</p> <p>&gt;&gt; Die für die Reaktivierung notwendigen Untersuchungen und Maßnahmen sowie die Bestellung und Finanzierung der Verkehrsleistung sind seitens des Landes bzw. der Aufgabenträger sicherzustellen.</p> <p>&gt;&gt; Bei der Untersuchung des Betriebskonzeptes sind im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nicht nur eine Variante, sondern sämtliche technisch und fahrplenseitig realisierbaren Varianten zu untersuchen. Es soll ein Betriebskonzept gefunden und weiterverfolgt werden, bei dem im Rahmen einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung das optimalste Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erwarten ist.</p> <p>&gt;&gt; Die Reaktivierung ist im NVP möglichst zu priorisieren.</p> <p>&gt;&gt; Die Umsetzbarkeit einer Direktverbindung nach Mannheim mit mindestens zwei Verbindungen am Tag sollte geprüft werden.</p> <p>&gt;&gt; Für die Bahnhöfe ist die Einrichtung eines Bike &amp; Ride-Konzeptes zu prüfen</p>	SPNV	<p>Der Trassenerhalt und die Prüfung einer Reaktivierung der Überwaldbahn wird als Ziel in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Reaktivierung wird derzeit im Rahmen einer Fahrplanstudie bewertet. Für eine Direktverbindung zwischen Wald-Michelbach und Mannheim/Ludwigshafen wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 670 Fahrgästen/Woche ermittelt. Zwischen Wald-Michelbach und Mannheim wurde ein Reisezeitverhältnis zum Pkw i.H.v. 1,6 bis 2,2 ermittelt, für die Strecke Wald-Michelbach - Ludwigshafen liegt das Reisezeitverhältnis bei mindestens 2 (Empfehlung jeweils 1,8). Vor diesem Hintergrund sollte im Falle einer noch detaillierter zu untersuchenden Reaktivierung der Überwaldbahn die Einrichtung einzelner Direktfahrten zwischen Wald-Michelbach und Mannheim/Ludwigshafen im Rahmen des regionalen Nahverkehrsplans tiefer geprüft werden und wird daher ebenfalls als Ziel in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	BS	Kap. 4.2.1. M_NO.2
QB_WM.2	<p>- Im Bereich „Am Wasserwerk/Im Krappenklingen“, in der Neckarstraße in Höhe „Am Wetzels“ und am EKZ (mit zukünftigem Drogeriemarkt) sollten zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden.</p>	ES	<p>Durch neue Haltestellen im Bereich „Am Wasserwerk/Im Krappenklingen“ und „Am Wetzels“ würden bisher unerschlossene Wohngebiete in den empfohlenen Haltestelleneinzugsbereichs von 500 m fallen (Handlungsbedarf) und werden daher auch im Nahverkehrsplan empfohlen.</p> <p>Hinsichtlich einer besseren Anbindung des EKZ in Wald-Michelbach wird zu prüfen sein, inwieweit eine Fahrzeiterlängerung der betroffenen Regionalbuslinien, die aus dem Umweg über die Straßen „Am Bahndamm“ und „Wetzels“ erwächst, umsetzbar ist. Die Einrichtung neuer Haltestellen in Wald-Michelbach liegt im Verantwortungsbereich der Gemeinde Wald-Michelbach. Die Kosten für neue Haltestellen können über die GVFG-Komplementärfinanzierung bezuschusst werden.</p>	BM	M.6.j
QB_WM.3	<p>- Die Tarifstruktur sollte so angepasst werden, dass auf den folgenden Linienstrecken jeweils eine Wabe weniger durchfahren werden muss: 681 Wald-Michelbach - Gornheimertal - Weinheim, 685 Wald-Michelbach - Heddesbach - Hirschhorn</p>	T	<p>Im Nahverkehrsplan 1996 bereits thematisiert (Maßnahme 36 - M5.8.3). Umsetzung ist bisher an fehlender kommunaler Finanzierung der Mindereinnahmen gescheitert (vgl. u.a. Schreiben der Gemeinde Wald-Michelbach vom 14.05.1998)</p>	KoV	-
QB_WM.4	<p>- Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Unter-Schönmattenweg (bestenfalls Heddesbach) und Weinheim ohne zusätzliche Fahrten und Kosten.</p>	AS/VS	<p>Es wird angenommen, dass eine Öffnung vermeintlicher Leerfahrten der Linie 685 in Richtung Weinheim gemeint ist. Mit dem Start des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 wird der im Nahverkehrsplan 2014-18 vorgesehene ITF-Knoten an der Haltestelle Wald-Michelbach ZOB umgesetzt. Damit wird es eine tägliche getaktete Umsteigeverbindung zwischen den Orten im Ulfenbachtal und Weinheim geben. Eine Durchbindung der Linien zur Herstellung umsteigefreier Verbindungen hängt vom Fahrzeugumlaufkonzept des Verkehrsunternehmens ab.</p>	KoV	-



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Wald-Michelbach					
QB_WM.5	- Herstellung einer besseren Anbindung an den Odenwaldkreis (Michelstadt/Erbach)	AS/VS	Zwischen Wald-Michelbach und Erbach beträgt das Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 2,7 und 4,8 (Empfehlung: 1,5). Zwischen Wald-Michelbach und Beerfelden/Erbach/Michelstadt wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 930 Fahrgästen/Woche ermittelt. Für einen Lückenschluss zwischen Grasellenbach und Erbach/Michelstadt können unter bestimmten Voraussetzungen & abhängig von der Ausführungsvariante zwischen 1.500 und 1.960 Fahrgäste/Woche erzielt werden. Da die Erreichbarkeit der nächsten Mittelzentren in der ländlich strukturierten Region sicherzustellen ist (Räumliche Barrierefreiheit im ÖPNV) und das Geoparkzentrum Tromm mit etlichen publikumswirksamen Orten im Betrachtungsraum liegt, soll in jedem Fall ein Lückenschluss in den Odenwaldkreis erfolgen. Eine bessere Anbindung von Wald-Michelbach und Grasellenbach an Reichelsheim und Erbach/Michelstadt im Jedermannverkehr wird daher in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Für eine Umsetzung von neuen Verbindungen ist eine finanzielle Beteiligung des Odenwaldkreises erforderlich.	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b M_NO.13 M_NO.14
QB_WM.6	- Gewährleistung einer Grundversorgung der nicht an das regelmäßige Busnetz angebotenen Ortsteile und außenliegenden Bezirke Hartenrod, Kocherbach, Gadern, Stallenkandel und Ober- Mengelbach. Als Bedienungsstandard ist eine Mobilitätsgarantie von mindestens ein Mal pro Stunde sowie eine Einbindung in den ITF-Knoten Wald-Michelbach mit Anschlüssen zu den Linie 681, 683 und 685 sicherzustellen. Die Grundversorgung ist Mo-Do im Zeitraum von 6 bis 22 Uhr und Freitags, Samstags und vor Feiertagen im Zeitraum von 8 bis 24 Uhr zu gewährleisten.	AS/VS	Die genannten Orte sind bereits über das Ruftaxi unter finanzieller Beteiligung des Kreises angebunden. Im Rahmen des Nahverkehrsplans definiert der Kreis einen neuen Standard für die Grundversorgung, von der die Orte Gadern, Hartenrod und Kocherbach durch ein häufigeres Angebot profitieren werden. Der Gemeinde Wald-Michelbach steht es im Rahmen ihrer kommunalen Gestaltungs- und Finanzierungshoheit frei den durch den Kreis finanzierten Grundstandard durch Erweiterung von Bedienungszeiträumen, Verdichtung von Bedienungshäufigkeiten oder Sicherstellung bestimmter Anschlussbeziehungen in ihren Fahrplänen zu erweitern. Unabhängig hiervon erstellt der VRN ein Konzept zur Weiterentwicklung des bedarfsgesteuerten ÖPNV in Wald-Michelbach.	BM	M.2.b
QB_WM.7	- Das Liniennetz soll nach dem Konzept des Integralen Taktfahrplans (ITF) wie folgt ausgestaltet werden: >> Verknüpfung aller Linien in Wald-Michelbach so, dass in Weinheim die Anschlussbeziehungen von/zum SPNV in alle Richtungen - sowohl Richtung Darmstadt, Frankfurt, als auch Richtung Mannheim, Heidelberg - erreicht werden. >> Die künftige Buslinie Wald-Michelbach - Heppenheim soll in Heppenheim Anschlüsse von/zum SPNV in alle Richtungen herstellen. >> In Hirschhorn und Mörlenbach sind die Anschlüsse so weit wie möglich im Sinne des ITF bzw. lastrichtungsbezogen in möglichst alle Richtungen zu gewährleisten.	T	Mit Umsetzung des Liniennbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 entsteht in Wald-Michelbach ein Taktknoten nach dem Konzept des ITF. In Heppenheim wird der Anschluss zur S-Bahnlinie S6 in Richtung Weinheim und Mannheim im 60'-Takt erreicht (Fahrgastpotenzial 310 Fahrgäste/Woche). Anschlüsse in Richtung Darmstadt und Frankfurt (Fahrgastpotenzial 1.140 Fahrgäste pro Woche, davon 700 bis Bensheim) sind derzeit nicht vorgesehen; hierfür müsste das gesamte Betriebskonzept des Liniennbündels um 30' verschoben werden. Angesichts der deutlich höheren Nachfragepotenziale in letztgenannte Richtung wird dies im Nahverkehrsplan genauer untersucht. Dies und die Sicherstellung der Erreichbarkeit der an den ITF-Knoten Wald-Michelbach ZOB angeschlossenen Linien an Darmstadt und Frankfurt wird im Rahmen des Nahverkehrsplans genauer untersucht. In Weinheim verläuft die potenzielle Nachfrage nach Anschlussbeziehungen zu ca. 65% in Richtung Süden und zu 35% in Richtung Norden. Ein Großteil der dortigen Nachfragepotenziale (77%) verläuft bis Bensheim. Für eine gute Auslastung der Busse (insbes. in der Schwachverkehrszeit) erscheint eine Wahrnehmung möglichst aller Nachfragepotenziale als sinnvoll, soweit dadurch die Verbindungen in Weinheim Richtung Süden nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Eine Anpassung der Anschlussbeziehungen in Weinheim wird im Nahverkehrsplan genauer untersucht. In Hirschhorn sind derzeit tagesdurchgängige Anschlüsse in Richtung Heidelberg, Mannheim und Ludwigshafen vorgesehen (Hauptlastrichtung mit einem Potenzial von rund 1.400 Fahrgästen/Woche). Aufgrund des derzeitigen Fahrplans der S-Bahnlinien S1 und S2 und der eben benannten Priorität müssen Reisende Richtung Eberbach (außerhalb der schulverkehrsrelevanten Zeiten) eine Wartezeit von rund 20 - 25 Minuten in Kauf nehmen. Dadurch entstehen sehr ungünstige Reisezeitverhältnisse im Vergleich zu einer Pkw-Fahrt. Da für diese Anschlussverbindung nur ein Potenzial von rund 400 Fahrgästen/Woche festgestellt wurde, wird von einer Anpassung zuungunsten der potenziell stärker nachgefragten Anschlussverbindungen bewusst abgesehen.	BM	M_B.2 M_NO.7



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Gemeinde Wald-Michelbach					
QB_WM.8	- Der Bedienungsstandard des Grundnetzes 1. Ordnung ist ohne Taktlücken auf den gesamten Linienverlauf der Linie 681 mit beiden Zweigen (via Gorchheimertal und Birkenau) und bis Grasellenbach ohne Taktlücken für den gesamten Linienverlauf anzuwenden. Konkret sollte ein 30-Min.-Takt Mo-Fr in der Normal- und Hauptverkehrszeit und samstags während der Geschäftsöffnungszeiten, ein 60-Min.-Takt in den übrigen Zeiten umgesetzt werden. Taktkernzeit 6 bis 20 Uhr. Der Bedienungszeitraum sollte So-Do von 5 bis 22 Uhr und Fr-Sa, sowie vor Feiertagen zwischen 5 und 24 Uhr umfassen.	AS/VS	Mit Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 wird zwischen Wald-Michelbach und Weinheim montags bis freitags ein 30-Min-Takt und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ein 60-Min-Takt angeboten (Grundnetz 1. Ordnung; vgl. Abbildung 27 im Nahverkehrsplan 2014-18). Durch die wechselweise Bedienung dieses Korridors durch zwei Linien entweder über Birkenau (Linie 680) oder Gorchheimertal (Linie 681) wird auf dem Abschnitt Ober-Abtsteinach – Trösel montags bis freitags ein 60'-Takt angeboten. Angesichts des zwischen Weinheim und Trösel vorgesehenen 30'-Takt durch Überlagerung mit der Linie 682 und der zwischen Abtsteinach und Trösel für einen 30'-Takt nicht ausreichenden Nachfrage i.H.v. 115 Fahrgästen pro Woche, wird von einer Änderung des geplanten Korridor konzeptes abgesehen. Im Ergebnis werden die hier geforderten Standards mit Ausnahme des 30'-Takt zwischen Trösel und Ober-Abtsteinach umgesetzt.	KoV	-
QB_WM.9	- Der Bedienungsstandard des Grundnetzes 2. Ordnung ist ohne Taktlücken auf den gesamten Linienverlauf Heppenheim – Mörlenbach – Wald-Michelbach – Hirschhorn anzuwenden. Konkret sollte ein 60-Min.-Takt Mo-Fr und samstags während der Geschäftsöffnungszeiten und ein 120'-Takt während der übrigen Zeiten umgesetzt werden. Taktkernzeit 6 bis 20 Uhr. Der Bedienungszeitraum sollte So-Do von 5 bis 22 Uhr und Fr-Sa, sowie vor Feiertagen zwischen 5 und 24 Uhr umfassen.	AS/VS	Mit Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 wird auf dem beschriebenen Korridor der Bedienungsstandard des Grundnetzes 2. Ordnung umgesetzt. Im Rahmen der Potenzialanalyse wurde für den Abschnitt Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach ein Potenzial i.H.v. 2 400 Fahrgästen/Woche ermittelt. Damit wird der Abschnitt Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach im Nahverkehrsplan in das Grundnetz 2. Ordnung aufgenommen.	BM	M.1
QB_WM.10	- Auf ÖPNV-Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung (Linie 681) sollte die Einführung eines Angebots in der Nacht – insbesondere freitags, samstags und vor Feiertagen – geprüft werden. Für diese Nachtfahrten sind an den Verknüpfungspunkten Anschlussbeziehungen zum SPNV von/nach Darmstadt, Frankfurt, als auch von/nach Mannheim, Heidelberg zu gewährleisten. Darüber hinaus ist zu prüfen, inwieweit durch flexible Bedienformen ein dichteres Angebot umgesetzt werden kann.	AS/VS	Mit Umsetzung des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 wird der im Nahverkehrsplan 2014-18 definierte Standard des Grundnetzes 1. Ordnung umgesetzt. Hinsichtlich der Nachtverkehre sieht dieser im konkreten Fall auf der Linie 681 freitags und samstags letzte Fahrten gegen 01:00 Uhr, an den übrigen Wochentagen gegen 23:00 Uhr vor. – Anschlussituation zum SPNV unter Berücksichtigung der Lastrichtung. Die Einrichtung von Nachtverkehren auf Achsen des Grundnetzes 1. Ordnung wird im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans geprüft.	BM	M.5.f
QB_WM.11	- Mobilitätsmanagement sollte im NVP im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung als gleichrangiger Planungsfaktor, wie Angebots- und Infrastrukturplanung verankert werden. Ziele des Mobilitätsmanagements sollten Maßnahmen im Angebot und bei der Infrastruktur begründen, nicht umgekehrt (Angebot und Infrastruktur sollten nicht allein bestimmen, wie Mobilitätsmanagement zu gestalten ist).	EM	Mobilitätsmanagement wird im Nahverkehrsplan als gleichrangiger Themenbereich berücksichtigt.	BS	Kap. 4.6
QB_WM.12	- Da Mobilitätsmanagement eine besondere Herausforderung für den ländlichen Raum darstellt, sind im NVP gezielte Maßnahmen hierzu angepasst an die spezielle Situation für Wald-Michelbach und den Überwald zu identifizieren bzw. neu zu erarbeiten. Ein Maßnahmenkonzept ist zu entwickeln und umzusetzen. Folgende Maßnahmen sollten geprüft werden: >> Einrichtung einer Mobilitätszentrale in Wald-Michelbach >> Bereitstellung angepasster Car-/Bikesharing-Angebote >> Anschlussicherung an den Umsteigeknoten zwischen Buslinien und zwischen SPNV- und Buslinien >> Willkommenspaket für Neubürger >> Spezielle Angebote für bestimmte Zielgruppen >> WLAN an Haltestellen, in Buslinien und anderen Bedienformen >> Marketingmaßnahmen und Aktionen >> Verbesserung der Fahrgastinformation (Echtzeitauskunft, Haltestellenstandards, Fahrtverlaufsinformationen im Fahrzeug, Ausbau & Sicherstellung dynamischer Fahrgastinformationen in Echtzeit.	EM	Die Belange des ländlichen Raumes standen schon immer im Fokus des Kreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Im Nahverkehrsplan werden Rahmenbedingungen, Ziele und Maßnahmen formuliert. Dabei werden die belange der ländlicheren Teilräume des Kreises berücksichtigt. Eine erfolgreiche Umsetzung und Ausgestaltung dieser Maßnahmen vor Ort ist eine gemeinsame Aufgabe des Kreises, der Kommunen, der Verkehrsunternehmen und weiterer Kooperationspartner. Die benannten Maßnahmenvorschläge werden im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht.	BS	Kap. 4.6 Kap. 4.7



Kommune/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Stadt Zwingenberg					
QB_Z.1	- In der Melibokusschule wird ab dem 12.8.2019 eine Nachmittagsbetreuung bis 16 Uhr eingerichtet. Daher ist der Schulbusverkehr anzupassen. Die Stadt Zwingenberg hat zugesagt übergangsweise das Ruftaxi für die Grundschüler zur Verfügung zu stellen. Der Kreis sollte als Aufgabenträger für den Schülerverkehr einen regulären Busverkehr bereitstellen.	AS/VS	Bei dem benannten Nachmittagsbetreuungsangebot in der Melibokusschule handelt es sich um ein freiwilliges Angebot. Der Kreis als Schulträger stellt hierfür keine Schülerbeförderungsangebote bereit. Im Rahmen der Potenzialanalyse wird jedoch das Konzept der Buslinie 676 überplant, wodurch eine neue regelmäßige Busverbindung zwischen Rodau und Zwingenberg entstehen könnte (siehe QB_Z.2).	BM	M.B.3.a
QB_Z.2	- Rodau ist unzureichend an Zwingenberg angebunden. Das bestehende Ruftaxi-Angebot ist unattraktiv und wird daher wenig genutzt. Daher sollte geprüft werden, wie Rodau mittels einer Buslinie an Zwingenberg angebunden werden kann.	AS/VS	Für eine neue Buslinie zwischen Rodau und Zwingenberg wurde ein Fahrgastpotenzial in Höhe von rund 550 Fahrgästen/Woche ermittelt. Für eine Verbindung des Grundnetzes Region ist dies nicht ausreichend. Da die Buslinie 676 gegenwärtig auf dem Abschnitt Rodau – Hähnlein/Langwaden deutlich niedrigere Potenziale erschließt (< 270 Fahrgäste/Woche) wurde der Betrachtungshorizont erweitert und eine Anpassung des Konzeptes untersucht. Bei einer Umlenkung der Linie 676 bis Zwingenberg, anstelle von Hähnlein/Langwaden, lassen sich insgesamt bis zu 1.000 Fahrgäste/Woche erzielen. Sofern aus einer entsprechenden Anpassung der Linienführung kein Fahrzeugmehraufwand resultiert, ist diese wirtschaftlich sinnvoller, als eine Beibehaltung des aktuellen Konzeptes. Bei der Analyse zeigte sich, dass auf dem Abschnitt Rodau – Fehlheim – Schwanheim – Bensheim bei entsprechender Ausgestaltung des Angebots bis zu 3.500 Fahrgäste/Woche erzielt werden können, womit dieser Abschnitt in das Grundnetz 1. Ordnung aufgenommen wird. Vor dem Hintergrund dieser Gesamtbetrachtung wird im Nahverkehrsplan eine Überplanung der Buslinie 676 vorgenommen. Nächster Ausschreibungszeitpunkt Dez. 2028.	BM	M.B.3.a M.B.3.b
QB_Z.3	- Rodau ist unzureichend an Darmstadt und das Schuldorf Bergstraße in Seeheim angebunden. Daher sollte eine Anpassung der Linie 676 geprüft werden, mit dem Ziel diese bis zur Straßenbahn-Endstelle „Alsbach, Am Hinkelstein“ zu führen.	AS/VS	Für eine Verlängerung der Buslinie 676 über Hähnlein hinaus bis zur Straßenbahndestelle „Alsbach, Am Hinkelstein“ wurde ein Fahrgastpotenzial i.H.v. 520 Fahrgästen/Woche ermittelt; dies wäre ein Zugewinn von rund 260 Fahrgästen/Woche ggü. dem heutigen Konzept. Aufgrund des Fehlbetrags von mindestens 570 Fahrgästen/Woche für eine Verbindung des Grundnetzes Region ist eine Linienverlängerung ausschließlich ohne Fahrzeugmehraufwand wirtschaftlich darstellbar. Um dies zu ermöglichen, müsste eine Ersatzbedienung für den Ortsteil Langwaden sichergestellt werden, da die Linie 676 diesen mangels Zeit im Umlauf nicht mehr bedienen könnte. Mit der DADINA müsste des Weiteren die Konzeption zwischen Hähnlein und Alsbach abgestimmt werden. Da die Potenzialanalyse im Bereich Rodau/Schwanheim bisher nicht ausreichend ausgeschöpfte Optimierungspotenziale offenbart (siehe QB_Z.2), wird im Nahverkehrsplan eine Überplanung der Buslinie 676 vorgenommen mit dem Ziel eine Anbindung von Rodau an Zwingenberg herzustellen. Damit wäre die Erreichbarkeit von Darmstadt und Seeheim-Jugenheim über Zwingenberg attraktiv gewährleistet. Separate Schulverkehrsangebote zum Schuldorf Bergstraße werden dagegen nicht eingerichtet. Der Kreis verweist als Schulträger auf sein eigenes Schulangebot am zentralen Schulstandort Bensheim (vgl. Kommentierung 9.3.1. zum §161 Hess. Schulgesetz), der über die Linie 676 gewährleistet ist. Die Einrichtung eines Angebots zum Schuldorf Bergstraße (Gastschulbeitrag 2019: 578 €) wäre nicht gesetzeskonform.	BM	M.B.3.a M.B.3.b M.R.1