

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Gemeinde Biebortal			
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 27.09.2007			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	<p>Die Tangentialverbindung Biebortal – Wettenberg wurde bislang nur wenig abgedeckt. Durch die Zusammenführung der Gesamtschule Biebortal mit der Gesamtschule Wettenberg am Standort Wettenberg ist eine neue Situation entstanden. Diese bringt die Notwendigkeit mit sich, den Transport der Schüler aus Biebortal und Hohenahr nach Wettenberg und wieder zurück zu lösen. Wenn zwei Schulstandorte zusammenwachsen, reicht ein rein auf die Beförderung zu Schulbeginn und Schulende ausgerichtetes Angebot nicht aus. Vielmehr müssen Schüler der Gemeinden Biebortal, Wettenberg und Hohenahr auch die Möglichkeit haben, sich aus den unterschiedlichsten Gründen auch nachmittags bis in die frühen Abendstunden zu treffen. Dies erfordert die entsprechenden Busverbindungen. Der Landkreis Gießen hat die Notwendigkeit dieses Transports mit der Zusammenlegungsentscheidung verursacht, seine Finanzierung darf daher nicht als rein kommunale Angelegenheit angesehen werden. Der Landkreis wird in Verbindung mit dem ZOV aufgefordert, das Problem der fehlenden Nachmittags- und Abendverbindungen zügig zu lösen.</p>	<p>Durch die Neukonzeption der Linie 82 „Wettenberger Bussi“ zum Fahrplanwechsel 2008/2009 wird ein 2-Stundentakt zwischen den Wettenberger Ortsteilen Wißmar, Launsbach und Krofdorf-Gleiberg nach Rodheim-Bieber über Vetzberg eingerichtet. In Rodheim-Bieber wird ein direkter Anschluss zur Linie 420 in beide Richtungen hergestellt. Dadurch bestehen zukünftig Verbindungen zwischen den Gemeinden Hohenahr, Biebortal und Wettenberg. In Rodheim-Bieber ist der neue Endhaltepunkt der Linie 82 das Hallenbad. Eine Verbindung mit AST zu den Tagesrandzeiten und am Wochenende wird derzeit geprüft und hängt von der Finanzierung ab.</p>	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Fernwald</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Es besteht für die Bewohner von Annerod derzeit nicht die Möglichkeit, an Sonntagen mit dem ÖPNV nach Gießen zu gelangen. Es sollte geprüft werden, ob eine entsprechende Verbindung eingerichtet werden kann.	Verbindungen wurden bereits eingerichtet	Über die Linie 220 wird der Ortsteil Annerod an Sonntagen bereits ausreichend an die Stadt Gießen angebunden.
<b>2.</b> Am Schulstandort Annerod existiert keine Förderstufe, die Schüler müssen daher nach Gießen. Die eingesetzten Busse (Linie 600) sind überfüllt, ein Teil der Schüler muss stehen. Hier ist der Einsatz eines Verstärkerbusses zu prüfen.	Der bisher von Schülern aus Fernwald bevorzugte Schulstandort war die Gesamtschule Gießen Ost. Für das Schuljahr 2008/2009 haben sich nur wenige Schüler an dieser Schule angemeldet. Der Großteil besucht nun die Gesamtschule Busecker Tal. Hier sind gute ÖPNV-Verbindungen sichergestellt.	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Gießen</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 10.10.2007</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Gemäß den Kategorien der Raumordnung ist zu fordern, dass die Gemeinden im Umland von Gießen der Verkehrsgebiets-Kategorie 1 zugeordnet werden.	Kategorien bleiben unverändert.	Die Verkehrsgebiets-Kategorien orientieren sich zwar im Grundsatz an den Kategorien der Raumordnung, sie können jedoch im konkreten Einzelfall auch voneinander abweichen. Bei den laut Regionalplanung dem Verdichtungsraum zugehörigen Gemeinden Lollar, Heuchelheim und Linden wird eine Zuordnung zur Verkehrsgebiets-Kategorie 2, bei der bereits ein hohes Angebotsniveau gefordert wird, für ausreichend befunden.
<b>2.</b> Die Mindestvorgaben für die Verkehrsbedienung sollten sich an den Vorgaben des Landes orientieren. Es stellt sich die Frage, nach welchen Kriterien oder Maßstäben die angegebenen Vorgaben ermittelt bzw. festgelegt wurden. Im Zusammenhang mit den Mindestvorgaben ist auch zu beachten, dass alle Bahnlinien um Gießen durch Busparallelverkehre konkurriert werden, die nicht grundsätzlich eine Erschließungsfunktion wahrnehmen, woraus sich eine Berechtigung für 2 Verkehrsträger ableiten ließe. Eine kritische Prüfung unter Kostengesichtspunkten ist hier anzustreben, wenn auch die Stadt Gießen mitwirkungspflichtig wird.	Planungen welche die Stadt Gießen direkt betreffen, werden grundsätzlich mit dieser abgestimmt.	Die „Kriterien oder Maßstäbe“ der „Vorgaben“ im Nahverkehrsplan basieren auf Analysen der vorliegenden Nahverkehrspläne unter Einbeziehung von Faktoren, welche sich aus der notwendigen Harmonisierung der Angebotskonzeption in den drei recht unterschiedlich strukturierten Landkreisen ergeben haben. Die bisher im Entwurf vorgestellte Angebotskonzeption geht dabei weit über die im Regionalplan geforderten Verkehre hinaus. Die grundsätzliche Aussage, nach welcher alle Bahnlinien um Gießen durch Busparallelverkehre konkurriert werden, kann so nicht bestätigt werden. Neben der strecken- und zeitparallelen Bedienung spielt hier sowohl die Erschließungsfunktion als auch die fahrgastgerechte Bedienung eine wesentliche Rolle (z.B. Vermeidung der Notwendigkeit, mehrmals umsteigen zu müssen). Bei Planungen welche maßgeblich das Stadtgebiet von Gießen betreffen, wird eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Gießen als Aufgabenträger und ZOV-Verkehr angestrebt.
<b>3.</b> Die Anbindung des Umlandes an die Stadt Gießen ist z.T. noch nicht optimal. Es sollten gemeinsame Anstrengungen unternommen werden, um diese Situation zu ändern.	Planungen welche die Stadt Gießen direkt betreffen, werden grundsätzlich mit dieser abgestimmt.	Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen der Sonderstatusstadt und dem für das Umland zuständigen Aufgabenträger, dem ZOV, wird grundsätzlich befürwortet. Für eine integrierte Planung der Stadt-Umland-Verflechtungen müssen zunächst im Dialog die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden.

4.	Es ist zu prüfen, ob die nichtstädtischen Buslinien die Haltestelle Berliner Platz (Fahrtrichtung stadtauswärts) in Zukunft auch bedienen könnten.	Prüfen	Eine Optimierung der Haltestellenbedienung durch Regionalbusse auf Gebiet der Stadt Gießen wird auch vom ZOV angestrebt. Eine Bedienung der Haltestelle Berliner Platz scheiterte bislang an der Überlastung dieses Halts durch städtische Verkehre. Hier ist die Situation nach Umbau des Berliner Platzes zu prüfen. (ca. Ende 2008)
5.	An der Haltestelle Gießen Liebigstraße (Halt in Frankfurter Straße) halten die Busse aus der Region nicht einheitlich. Dies sollte geändert werden.	Änderung derzeit nicht möglich.	Nicht alle Regionallinien halten an der Haltestelle Liebigstraße. Eine Festlegung aller Regionallinien auf einen Mast ist aus fahrtechnischen Gründen nicht möglich und wurde von der SWG geprüft und verworfen.
6.	Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Gießen sollte weiter vorangetrieben werden. Hinweis: Die Planungen hierzu wurden bereits wieder aufgenommen.	Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird begrüßt. ZOV-Verkehr wurde vom Stadtplanungsamt Gießen bei den Planungen einbezogen.	-
7.	Vogelsbergbahn: Die Bahnlinie 35 hat zum Dezember 2006 ein neues Fahrplankonzept erhalten, das eine verbesserte Anbindung nach Gießen und darüber hinaus mit den Zügen des Mittelhessenexpress nach Frankfurt anbietet. Die Zuverlässigkeit dieses guten Angebotes leidet jedoch stark unter den sehr häufigen Betriebsstörungen mit Verspätungen, die zu Anschlussverlusten führen. Die Stadt bittet um gemeinsames Vorgehen bei der Störungsanalyse und den daraus resultierenden Maßnahmen, um einen regelmäßig störungsfreien Betrieb zu gewährleisten.	Gemeinsames Vorgehen wurde durch Initiierung der AGNV Vogelsbergbahn ermöglicht	Für die Problematik Vogelsbergbahn ist in erster Linie der RMV als regionaler Aufgabenträger gefragt. ZOV-Verkehr hat durch die Initiierung der AGNV Vogelsbergbahn - die Stadt Gießen ist hier als Mitglied vertreten - ein Forum ins Leben gerufen, welches die Interessen aller Anliegerkommunen der Vogelsbergbahn gemeinsam mit dem RMV wirkungsvoll vertritt.

8.	Haltepunkt Licher Straße: Der Halt Licher Straße muss zukünftig für alle RE- und RB-Züge sichergestellt bzw. eingeführt werden, da das Fahrgastaufkommen aus den umliegenden universitären Einrichtungen dies rechtfertigt und zusätzliche Fahrgäste – auch aus den Zügen der durchgebundenen Linie 25 Limburg – Wetzlar – zu erwarten sind.	Zuständigkeit des RMV	-
9.	Das Angebot auf der Vogelsbergbahn zwischen Gießen und Grünberg muss auch in Zukunft auf einem hohen Niveau gehalten werden. Auf diesem Streckenabschnitt sollten die Züge einer S-Bahn vergleichbar möglichst an jedem Haltepunkt halten. Dies ist als Wunsch an den RMV zu äußern.	Der RMV arbeitet derzeit an einem neuen Betriebskonzept für die Vogelsbergbahn. An diesen Planungen werden die zuständigen Aufgabenträger, nicht zuletzt über die AGNV Vogelsbergbahn, beteiligt.	Als Aufgabenträger sowohl für den Landkreis Gießen als auch für den Vogelsbergkreis muss der ZOV – gerade im Hinblick auf die hohe Bedeutung der Bahnstrecke für den Vogelsbergkreis – Interesse an einem guten Verkehrsangebot auf der gesamten Strecke zwischen Gießen und Fulda haben.
10.	Anmerkungen zu Buslinie 110 Gießen – Reiskirchen – Lindenstruth: Der Halt am Berliner Platz sollte in enger Abstimmung mit den Stadtwerken Gießen ermöglicht werden. Wegen Überbelegung der Haltestelle können sonst Probleme auftauchen.	Wird derzeit geprüft.	Der Fahrplan der Linie 110 wird derzeit hinsichtlich von Synergien bei Verknüpfung mit Stadtbusverkehren geprüft. Siehe auch Punkt 4

11.	<p>Anmerkungen zur Buslinie 140 Reinhardshain – Beuern – Gießen: Trotz vielfacher Bemühungen Seitens der Universitätsstadt Gießen verkehrt diese Linie nach wie vor mit unkoordiniertem Linienverlauf und Fahrplan. Für die Linienführung innerhalb des Stadtgebietes Gießen wurde im NPV der Stadt die Führung zum Hbf. bei gestreckter Linienführung vorgesehen. In Tagesrandlagen sowie an Sonn- und Feiertagen sollte die Linie von Buseck kommend in Gießen-Wieseck enden und dort an gleicher Haltestelle Anschluss von und zur Stadtbuslinie 5 erhalten. Damit können Parallelfahrten reduziert werden und das Angebot zwischen Wieseck und Buseck bei gleicher Fahrzeugleistung vervielfacht werden.</p>	Wird geprüft.	Der Vorschlag hinsichtlich einer Verknüpfung der Linie 140 mit Stadtbussen wird im Nahverkehrsplan als eine mögliche Variante geprüft.
12.	<p>Anmerkungen zu Buslinie 220 Rundverkehr Gießen – Fernwald: Für Linie 220 kann eine Linienkooperation mit der SWG-Linie 2 entwickelt werden. Als Grundvariante sollte auf Basis eines 15-Minuten-Taktes im Bereich der heutigen Linie 2 versucht werden, zwei sich überlagernde stündliche Fortführungen auf 2 Routen bedarfsgerecht nach Fernwald zu prüfen. Die eine Route folgt der Licher Straße direkt nach Steinbach weiter nach Albach wie derzeit die Linie 220, die andere führt durchs Europaviertel, über die B 49, über Annerod bis Steinbach. Hieraus ergäbe sich für Steinbach ein 30-Minuten-Rhythmus, für Annerod ebenfalls unter Einbeziehung der Linie 600. Die zusätzliche Leistungen zwischen Gießen-Fasanenweg und Fernwald-Steinbach sollen durch Abbau des Parallelverkehrs im innerstädtischen Abschnitt kostenneutral erbracht werden.</p>	Der Verlauf der Linien wird von ZOV-Verkehr hinsichtlich einer mittelfristigen Optimierung geprüft. Die Stadt Gießen wird in die Planungen einbezogen, soweit ihr Zuständigkeitsbereich tangiert wird.	Der Fahrplan der Linie 220 wird derzeit hinsichtlich von Synergien bei Verknüpfung mit Stadtbusverkehren und dem Umzug der Kreisverwaltung aus der Stadtmitte nach An der Automeile, geprüft.
13.	Anmerkungen zu Buslinie 600 Gießen – Annerod	Zustimmung	Antwort ZOV vom 19.11.2007: Der Vorschlag hinsichtlich des Haltes am

	– Reiskirchen – Queckborn: Den Linien 220 und 600 sollte der Halt am Berliner Platz stadtauswärts ermöglicht werden. Dies muss wegen der Überbelegung der Haltestelle mit den Stadtwerken abgestimmt werden.		Berliner Platz wird positiv bewertet. Der ZOV wird sich in dieser Frage mit den Stadtwerken abstimmen. Siehe auch Punkt 4
14.	Anmerkungen zu Buslinie 11 Gießen – Lützellinden – Wetzlar: Es wird vorgeschlagen, im südlichen Stadtgebiet und für die angrenzenden Gemeinden Linden und Hüttenberg auf Basis der vorhandenen Buslinien 1, 11 33/34 und 310 in Zusammenarbeit mit den zuständigen Nahverkehrsgesellschaften eine grundlegende Neuordnung anzustreben. Kernpunkte dieser Neuordnung sollten sein: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gestreckte Linienführung der Linie 11</li> <li>○ Verbindung Gießen-Kleinlinden über Lützellinden nach Hüttenberg-Rechtenbach</li> <li>○ Vertaktung aller Linien im Abschnitt Gießen-Kleinlinden und Gießen-Zentrum</li> </ul>	Grundsätzlich wird mittel- bis langfristiger Prüfungsbedarf gesehen.	Bevor die zuständigen Aufgabenträger den Vorschlag diskutieren sollte zunächst die grundsätzliche Notwendigkeit einer grundlegenden Neuordnung der Verkehre in diesem Bereich überprüft werden.  Durch die aktuell veröffentlichte Ausschreibung der Linien 33 und 34 des RMV gestaltet sich eine Neuordnung sehr schwierig.
15.	Anmerkungen zu Buslinie 520 Gießen – Lollar – Londorf: Ermöglicht werden soll der Halt an den Haltestellen Gießen Liebigstraße in der Frankfurter Straße, die Einrichtung der Haltestelle Ludwig-Richter-Straße in beide Richtungen und Wiesecker Weg stadtauswärts.	Abstimmungsbedarf Stadt Gießen - ZOV-Verkehr	Die Aussagen zu Haltestellen der Linie 520 werden geprüft. Durch die neuentstandenen Wohngebiete im Norden der Stadt Gießen, sind auf der Linie 520 (und Linie 51) zukünftig Kapazitätsprobleme zu erwarten. Hier muss frühzeitig, gemeinsam mit der Stadt Gießen, eine Lösung gefunden werden.

<p><b>16.</b></p>	<p>Verweis auf die Übereinkunft zwischen RMV, ZOV, SWG und Stadt Gießen vom 2.11.2005 zum integrierten Fahrplankonzept aus Schiene und Bus, das zum Dezember 2011 im Wettbewerb vergeben werden soll. Mit dieser „Neuordnung des Linienverkehrs im Raum Gießen – Pohlheim/Fernwald – Lich“ soll erreicht werden, dass der Bus-Parallelverkehr der Buslinien im Südwestraum Gießens entlang der Bahnstrecke Gießen – Lich – Hungen zurückgenommen wird.        Vordringlich ist hierbei auch die klare tarifliche Zuordnung von Gießen-Petersweier sowie die Führung einer der Linien durch das Handelsgebiet Pistorstraße herzustellen.</p>	<p>Teilweise Zuständigkeit des RMV. Vorschlag bzgl. Pistorstraße wird abgelehnt.</p>	<p>Antwort ZOV vom 19.11.2007:        Verweis auf die Zuständigkeit des RMV für die dort verkehrenden Linien.</p> <p>Die tarifliche Problematik Gießen-Petersweier kann nicht Bestandteil des Nahverkehrsplans im ZOV-Verbandsgebiet sein. Hier muss sich die Stadt Gießen ebenfalls mit dem RMV abstimmen.</p> <p>Eine Anbindung der Pistorstraße durch Lokal- und Regionalbusse ist nach Einschätzung des ZOV nur schwer möglich, da diese Busse die Funktion einer schnellen Beförderung von bzw. nach Gießen ins Umland haben. Der durch eine Bedienung der Pistorstraße im Vergleich zur Haltestelle Sandkauter Weg entstehende Fahrgastnutzen scheint nicht groß genug, um die zu erwartenden Fahrzeitverlängerungen rechtfertigen zu können.</p>
-------------------	---	--	---

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Grünberg</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 20.09.2007</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 24.08.2007</b>			
	<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Einrichtung einer direkten Linienbusverbindung vom Stadtteil Harbach in die Kernstadt Grünberg.	Gute Umsteigeverbindung existiert, daher kein Handlungsbedarf	Die scheinbaren Defizite auf der Verbindung Harbach – Grünberg sind durch die Methodik der erstellten Angebotstabellen begründet. Dort werden nur Direktfahrten erfasst, wodurch das ausgesprochen gute Angebot, welches sich bei einem Umstieg zwischen den Linien GI-600 und GI-700 in Ettingshausen ergibt, nicht wiedergegeben wird. Es wäre geradezu widersinnig hier einen Parallelverkehr zum bestehenden Angebot einzurichten.
2.	Erhalt der Vogelsbergbahn und Zurücknahme der Streichung von Abfahrten, insbesondere in den Stadtteilen Göbelnrod und Lehnheim.	Der RMV arbeitet derzeit an einem neuen Betriebskonzept für die Vogelsbergbahn. An diesen Planungen werden die zuständigen Aufgabenträger sowie die Anlieger der Strecke, im Rahmen der AGNV Vogelsbergbahn, maßgeblich beteiligt.	Erhalt der Vogelsbergbahn und eine Verbesserung der derzeit bestehenden Angebotskonzeption sind ein Ziel, dem auch von Seiten von ZOV-Verkehr eine hohe Priorität eingeräumt wird. ZOV-Verkehr vertritt dieses Anliegen gegenüber dem RMV, der als regionaler Aufgabenträger für den SPNV und damit auch die Vogelsbergbahn zuständig ist.
3.	Ausweitung des AST-Verkehrs in die Seentalgemeinden (Weickartshain, Lardenbach, Klein-Eichen, Stockhausen), sowie entsprechende Vertaktung der Linienbusse mit dem Fahrplan der Deutschen Bahn AG.	Wird umgesetzt.	Durch die Neukonzeption der Grünberger Linien zum Fahrplanwechsel 2008/2009 wird zukünftig ein ausreichender Verkehr zwischen den Seentalgemeinden und der Kernstadt Grünberg sowie der Stadt Laubach eingerichtet.
4.	Der Schulbus zur Grundschule sollte auch die Haltestelle „Hattenröder Straße“ im Stadtteil Harbach anfahren.	Wird unter Einbeziehung der Stadt Grünberg geprüft.	Hier muss zusammen mit den Zuständigen der Stadt Grünberg ein Fahrweg gefunden werden. Nach dem derzeitigen Linienverlauf ist eine Bedienung der Haltestelle betrieblich nicht möglich.
5.	Verbesserung des ÖPNV-Angebotes während der Schulferien.	Wird umgesetzt.	Wird ab dem Fahrplanwechsel 2008/2009 durch die Neukonzeption der Grünberger Linien vorgehalten.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Gemeinde Heuchelheim		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 21.09.2007		
<b>Mündliche Stellungnahme vom:</b> 23.08.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Zur Anbindung von Heuchelheim an den Schulstandort Wettenberg müssen die bestehenden Umstiege in Gießen auch in Zukunft gewährleistet werden.	Die Meinung wird von ZOV-Verkehr geteilt.	-
2. Erhalt der Buslinie 24 Gießen – Heuchelheim – Lahnau – Wetzlar. Die Kurzstrecke der Linie soll weiterhin von Gießen Bahnhof nach Heuchelheim Kinzenbach fahren.	Die Meinung wird von ZOV-Verkehr geteilt.	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Hungen</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 25.09.2007</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 24.08.2007</b>			
	<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Die Lage der in Hungen eingerichteten Servicestelle ist derzeit noch kaum bekannt. Nachdem die Stadt das Bahnhofsgebäude gekauft hat sollte geprüft werden, ob die Servicestelle an diesen Standort verlegt werden kann.	Prüfung mittel- bis langfristig	Die Prüfung einer Verlegung der Servicestelle soll im Zusammenhang mit einer Modernisierung und Aufwertung des Bahnhofs erfolgen.
2.	Die Busse der Linie 60 fahren den Bahnhof in Hungen leider nur selten an. Die Fahrten starten/enden häufig an der Grund- oder Gesamtschule. Nach Möglichkeit sollte der Bahnhof häufiger bedient werden.	Wird geprüft.	Im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Neuvergabe dieser Linie und der damit verbundenen Abspaltung vom Regionalverkehr wird eine allgemeine Optimierung dieser Linie, auch im Sinne einer sinnvollen Fahrzeugauslastung, derzeit geprüft.
3.	Zur Verbesserung der Anbindung des ÖPNV in den einzelnen Hungener Stadtteilen und der Kernstadt wird die Einrichtung eines Rundbusverkehrs angeregt. Insbesondere sollte dabei an die Freizeitgebiete und deren saisonal bedingte Frequenz gedacht werden.	Verbesserung des Angebots Kernstadt – Stadtteile ist geplant	Die ausgearbeitete NVP-Angebotskonzeption sieht eine Ausweitung des Fahrtenangebots zwischen Kernstadt und den Stadtteilen insbesondere im Wochenendverkehr vor. Hierfür ist jedoch eine Ausweitung des Angebots der bestehenden Linie GI-60 durch zusätzliche AST-Fahrten vorgesehen und nicht wie angeregt die Einrichtung eines Rundbusverkehrs. Siehe auch Punkt 2.
4.	Als Anregung aus der Lokalen Agenda 2001 Hungen sollte geprüft werden, inwiefern ein Stadtbussystem nach dem Grünberger Modell in den ÖPNV eingebunden werden könnte.	Prüfung wird gemeinsam mit der Stadt Hungen geprüft.	Für die Einrichtung eines „echten“ Stadtbussystems (durchgängig vertaktetes Angebot) in Hungen wäre eine deutliche Ausweitung des bestehenden Angebotes erforderlich. Dies würde eine Bereitschaft der Stadt Hungen zur umfassenden Mitfinanzierung eines solchen Angebotes voraussetzen. Durch die unter Punkt 2 beschriebene Neukonzeption der Linien, sollte die Einrichtung einer Haltestelle im Westen der Stadt Hungen geprüft werden.

5.	Einführung eines Anrufsammeltaxis wenigstens für die Stadtteile Langd, Rabertshausen, Rodheim, Steinheim und Utphe als Ergänzung zu dem insbesondere in den Ferienzeiten nur sehr geringen Fahrtengebot. Die Verbindungen sollten alle den Bahnhof Hungen als Anfangs- und Endstation ausweisen.	Verbesserung des Angebots Kernstadt – Stadtteile ist geplant.	Siehe auch Punkt 2.
6.	Verbesserung der Taktzeiten der Linie 720 um einen direkten Anschluss an die Lahntalbahn und die Main-Weser-Bahn zu erreichen.	Zuständigkeit RMV, ZOV-Verkehr ist in die Planungen einbezogen.	RMV erarbeitet derzeit ein Neukonzept für die Linie 720
7.	Anbindung der Stadt Hungen an den Vulkan-Express.	Wird derzeit wohlwollend geprüft.	Entwurf liegt vor. Teilzuständigkeit RMV
8.	Verbesserung der Verkehrsbeziehungen in Richtung Rhein-Main-Gebiet, insbesondere durch Wiederaufnahme der Schienenstrecke in Richtung Friedberg, zunächst durch Rücknahme der Kündigung des Infrastruktursicherungsvertrags, um eine Entwidmung der Strecke zu verhindern.	Zuständigkeit des RMV	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Langgöns</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Wie die Auswertung der Fahrtenhäufigkeit zeigt, bestehen für Langgöns mit Ausnahme von Schülerverkehren keine ÖPNV-Verbindungen zwischen dem Gemeindezentrum und den Ortsteilen. Bitte um Prüfung, ob die Situation verbessert werden kann.	Mittelfristig Bedarfsanalyse und Neuplanung	An Schultagen ist das Angebot zufriedenstellend. Vor dem Hintergrund, dass die in den vergangenen Jahren unternommenen Versuche, in Langgöns ein innerörtliches ÖPNV-Regelangebot zu etablieren, wegen mangelnder Nachfrage gescheitert sind, zeigen, dass hier eine Bedarfsanalyse möglichen Neuplanungen vorgeschaltet werden muss. Im Rahmen der anstehenden Neuvergaben der Linien 32 und 35 wird eine solche Prüfung vorgenommen. Es wird auf den von der Gemeinde eingeführten „Taxi-Pass“ verwiesen. Eine Optimierung des bestehenden Taxi-Angebotes in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde erscheint aus Sicht des ZOV sinnvoll.
2. Es wird eine verbesserte Anbindung des Magna Parks an Niederkleen und Kirch-Göns durch Linie FB-100 gefordert.	Wird geprüft.	Der südliche Bereich des Magna Parks wird bereits heute durch die Linie FB-100 (Haltestelle Niederkleener Str.) angebunden. Ob die Anbindung mit Hilfe einer Schleifenfahrt der FB-100 durch den Park aus umlauf- und fahrplantechnischer Sicht vertretbar ist und ob sich diese Maßnahme durch die dort vorhandene Nachfrage rechtfertigen lässt, muss geprüft werden.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Lich</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 24.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Es wird eine verbesserte Anbindung des Klosters Arnsburg sowie der Stadtteile Muschenheim und Bettenhausen an die Kernstadt gefordert.	Verbesserung des Angebots vorgesehen	Kloster Arnsburg sowie Bettenhausen werden zurzeit ausreichend mit AST angedient. Bei einer Ausweitung des AST-Verkehrs wird geprüft inwieweit durch eine mögliche Verknüpfung mit der Linie 200 Synergien erreicht werden können.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Lollar</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 25.09.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Umsteigebeziehungen an der Haltestelle „Lollar Ortsmitte“: Verbesserte Anschlussbeziehungen/ Umsteigemöglichkeiten der Linie 51 zur Linie 520, Kontrolle der Umsetzung der Maßnahme durch Messpunkteinrichtung.	Wird geprüft.	Zwischen den Linien 51 und 520 bestehen bereits heute gute Umsteigemöglichkeiten. Ob sich die Anschlüsse unter Beachtung sämtlicher Fahrplanzwangspunkte weiter optimieren lassen, ist zu prüfen. Auf eine Erhöhung der Fahrplansicherheit sowie eine Verbesserung der Pünktlichkeit ist hinzuwirken. Dabei muss die Überprüfung der Qualität der Leistungserbringung nicht zwangsläufig durch die Einrichtung von Messpunkten erfolgen.
2.	Überarbeitung der Linie 51 gemäß dem von der Stadt Lollar vorgelegten Stadtbuskonzept.	Wird geprüft.	Es ist geplant, das Angebot zwischen den Stadtteilen und der Kernstadt durch ein erweitertes AST-Angebot erheblich aufzuwerten. Nach Umsetzung und Bewertung dieser Maßnahme ist zu prüfen, inwieweit ein weiterer Ausbau des Angebotes im Sinne des Stadtbuskonzepts als zweckmäßig anzusehen ist.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Pohlheim</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung
1. Die südlichen Stadtteile von Pohlheim verfügen nur über ein mangelhaftes Wochenendangebot. Vor dem Hintergrund, dass diese Gemeinden in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen sind, sollten hier Möglichkeiten einer Ausweitung des Angebotes geprüft werden.	Ausweitung des Angebotes geplant	Für die südlichen Stadtteile Dorf-Güll, Holzheim und Grüningen ist im Rahmen der NVP-Angebotskonzeption eine deutliche Ausweitung des Wochenendangebotes vorgesehen. Es sollen an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen 8 zusätzliche Fahrtenpaare als AST-Verkehre angeboten werden. Alternativ wird geprüft, inwieweit bei bereits heute bestehenden Umläufen an Sonn- und Feiertagen ein besseres Angebot umgesetzt werden kann.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Rabenau</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 19.11.2007</b>		
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung
1. Es wird beantragt, dass die Gemeinde mit dem Kernortsteil statt in die Verkehrsgebietskategorie 4 in Kategorie 3 eingestuft wird, um für die auf den ÖPNV angewiesene Bevölkerung eine adäquate Verbindung zum Mittel- und Oberzentrum zu ermöglichen, zur Aufwertung der Gemeinde als Wohn- und Naherholungsgebiet beizutragen und den ländlichen Raum nicht infrastrukturell zu benachteiligen.	Eine Höherstufung wird als nicht notwendig angesehen.	Mit einer solchen Höherstufung würde Londorf funktional mit den Mittelzentren Hungen, Lich, Laubach und Grünberg gleichgesetzt. Dies widerspräche dem gültigen Regionalplan Mittelhessen. Rabenau ist grundsätzlich gut an das Oberzentrum Gießen und das Mittelzentrum Grünberg angebunden. Ziel der Gemeinde sollte es daher primär sein, das derzeitige Angebotsniveau zu erhalten. Die Notwendigkeit, bestehende Defizite im Wochenendverkehr zu beseitigen, wird im Rahmen des weiteren Aufstellungsverfahrens geprüft.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Wettenberg</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<p>1. Anpassungen des Busangebotes im Bereich Biebertal/Wettenberg im Zuge des Zusammenschlusses der Gesamtschulen Biebertal und Wettenberg.            Das Busangebot sollte über die eigentlichen Zeiten der Schülerbeförderung hinaus angeboten werden und die zentrale Ortslage beider Kommunen miteinander verbinden. So bestünde auch für die Schüler die Möglichkeit, am Nachmittag Freunde und Klassenkameraden im Nachbarort besuchen zu können.            Dazu wird eine erweiterte Fahrstrecke für Buslinie 81 vorgeschlagen. Diese sollte von Krofdorf-Gleiberg nach Rodheim-Bieber fahren, am Hallenbad in Rodheim-Bieber vorbeiführen und von dort über die Anbindung der ehem. Gesamtschule Biebertal zurück nach Wettenberg führen.</p>	<p>Wird umgesetzt.</p>	<p>Siehe Biebertal Punkt 1</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Kreisausschuss des Landkreises Gießen, Behindertenbeauftragter</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 24.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Die Situation für die Behinderten hat sich in Bezug auf den ÖPNV in den letzten Jahren verbessert. Schwachpunkte im Hinblick auf die Barrierefreiheit des Nahverkehrs existieren jedoch nach wie vor. Als Beispiel lassen sich die Belange sehbehinderter Menschen anführen: Oftmals fehlt bei den transparenten Wartehäuschen ein ausreichender Kontrast. Sehbehinderte haben zudem Probleme mit der Lesbarkeit der Haltestellenbeschriftungen sowie der Aushangfahrpläne. Es muss deutlich gemacht werden, dass unter Barrierefreiheit nicht nur das Berücksichtigen der Belange von Rollstuhlfahrern verstanden werden darf.	Zustimmung	<p>Die Belange von Fahrgästen mit Behinderungen werden im NVP berücksichtigt, der Grundsatz der Barrierefreiheit wird im Anforderungsprofil als Zielvorgabe verankert.</p> <p>Der ZOV wird gemeinsam mit den Vertretern der Belange behinderter Menschen auf eine Beseitigung der nach wie vor bestehenden Schwachpunkte im Hinblick auf die Barrierefreiheit hinarbeiten.</p>
<b>2.</b> Es ist zu bemängeln, dass die Vogelsbergbahn bislang noch nicht barrierefrei ist.	Zustimmung	<p>Das ZOV-Verkehrsdezernat setzt sich für eine Modernisierung der Vogelsbergbahn ein. Ziel dieser Modernisierung muss auch die Barrierefreiheit der Stationen und Fahrzeuge sein. Zuständigkeit RMV.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadtwerke Gießen</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 23.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<p>Da sich die Schülerströme deutlich verändern werden, ist die Schülerbeförderung ein Thema, das im Nahverkehrsplan umfassend behandelt werden muss.          Auch für die Schülerbeförderung müssen Standards definiert werden, durch die der Begriff der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ weiter präzisiert wird.</p> <p>1. Dabei geht es beispielsweise um die Frage, welche Wartezeiten den Schülern vor Schulbeginn und nach Schulschluss zugemutet werden können. Sind die maximalen Wartezeiten zu gering, so lässt sich das Ziel eines durchgängigen Taktes in der Regel nicht mit den Bedürfnissen der Schülerbeförderung vereinbaren. Diese Problematik wird in den kommenden Jahren noch zunehmen.</p>	<p>Thema wird behandelt</p>	<p>Standards für den Schülerverkehr, die zu einer Präzisierung des Begriffs der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ beitragen sollen, sind Bestandteil des NVP-Anforderungsprofils. Darin werden auch Rahmenvorgaben für die maximal zulässige Wartezeit definiert.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: VCD-Kreisverband Gießen</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 24.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<p>1. Die Festlegung von Mindeststandards für das Verkehrsangebot an Wochenenden ist zu begrüßen.          Der Vorschlag zur Unterteilung des Samstagsverkehrs in Haupt- und Nebenverkehrszeiten sollte allerdings nochmals überarbeitet werden. Die Verkehrszeiten haben sich mittlerweile verschoben, der Vorschlag entspricht so nicht der heutigen Nachfrage. Es wird angeregt, die Hauptverkehrszeit auf den Zeitraum zwischen 14:00 Uhr und 16:00 Uhr nach hinten zu verlegen.          Auch sollte der Bedienungszeitraum im Samstagsverkehr, insbesondere für Verbindungen von und nach Gießen, nicht bereits um 18:00 Uhr enden.</p>	<p>Keine Veränderungen notwendig</p>	<p>Die ausgearbeitete NVP-Angebotskonzeption beschränkt sich zunächst auf die Vorgabe der Anzahl an Fahrtenpaaren, die am jeweiligen Verkehrstag vorzuhalten sind. Über die Verteilung der Fahrten im Tagesverlauf werden an dieser Stelle noch keine Aussagen getroffen.          Die bei der Festlegung von Mindeststandards vorgegebenen Rahmen für die Verkehrszeiten, die lediglich den Samstagsverkehr in den wenigen Verkehrsgebieten der Kategorie 1 betreffen, sollen als Orientierung dienen. Ist eine Ausweitung des Angebotes an Wochenenden vorgesehen, so ist die Verteilung der Fahrten im Einzelfall zu prüfen.          Das Enden des Bedienungszeitraums um 18:00 Uhr an Samstagen ist vor dem Hintergrund, dass hier lediglich ein Mindestangebot im Sinne der Daseinsvorsorge festgelegt werden soll, als ausreichend anzusehen.</p>
<p>2. Es sollte die Gestaltung eines Nachtangebotes diskutiert werden. Hierbei muss insbesondere über eine Verstärkung des Angebotes an flexiblen Bedienungsformen (z.B. Anruf-Sammel-Taxis) nachgedacht werden.</p>	<p>Überlegungen können angestellt werden, Thema hat jedoch keine hohe Priorität</p>	<p>Vorrangiges Ziel, das mit dem NVP verfolgt wird, ist die Schaffung eines den Mindestanforderungen entsprechenden Fahrtenangebotes tagsüber im Verkehr Montag - Freitag (auch während der Ferienzeiten) sowie am Wochenende. Dabei wird bereits verstärkt auf AST-Verkehre gesetzt.          Die Gestaltung eines Nachtangebotes mag zwar gerade für das Umland von Gießen als wünschenswert erscheinen, ein mit Priorität zu verfolgendes Ziel ist darin jedoch nicht zu sehen.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bezirk Mittelhessen		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 01.10.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Keine Anmerkungen.	-	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Lumdatalbahn AG		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 26.09.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Die Lumdatalbahn AG möchte die Schienentrasse Staufenberg-Mainzlar – Rabenau-Londorf von der Deutschen Bahn AG übernehmen und im Rahmen eines Stufenkonzeptes zunächst für den Gelegenheits- und Freizeitverkehr und später auch für den hochwertigen SPNV entwickeln. Der aktuelle Nahverkehrsplan soll dafür die Voraussetzungen schaffen; zunächst durch eine wirkungsvolle Trassensicherung im Rahmen der Streckenübernahme sowie durch eine weitere Nutzen-Kosten-Untersuchung.	Zuständigkeit liegt nicht beim lokalen Aufgabenträger	Der lokale NVP für das ZOV-Verbandsgebiet ist nicht dazu geeignet, wie vorgeschlagen die Voraussetzungen für eine Trassensicherung sowie für eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zu schaffen. Der lokale NVP kann, da die Zuständigkeit für die Schienenstrecken nicht beim lokalen Aufgabenträger liegt, lediglich entsprechende Empfehlungen aussprechen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Freiensteinau</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 01.10.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Historisch bedingt zieht es die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde nicht nur in die Kreisstadt nach Lauterbach, sondern eher in die Nachbarkreise nach Fulda, Schlüchtern und Gelnhausen. Eine Vertiefung der Beziehungen zu den Nahverkehrsgesellschaften der Nachbarkreise wäre daher aus Sicht der Gemeinde wünschenswert. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf eine Abstimmung der kreisgebietsübergreifend relevanten Fahrpläne.	Zustimmung	Die kreisübergreifenden Planungen finden im Rahmen der Arbeiten am Nahverkehrsplan Berücksichtigung.  Es wird versucht, die wichtigen Anschlüsse der Linie VB-50 zu den Linien MKK-95 Schlüchtern – Freiensteinau – Salmünster und MKK-98 Reinhards – Schlüchtern sowie zur Linie 60 Weidenau – Fulda sicherzustellen. Angesichts der verfügbaren Ressourcen und der bereits vorhandenen Anschlusspunkte (Grebenhain, Reinhards, Freiensteinau) können jedoch nicht immer alle Anschlüsse sichergestellt werden. Hinsichtlich der Anschlusswahrung müssen daher Prioritäten gesetzt werden. Die erste Priorität der vorhandenen AST-Linien ist die Erreichbarkeit der Kreisstadt Lauterbach. Dies bedeutet, dass durch den Takt der Linie 391 die Grundstrukturen der Linien VB-50 und VB-45 unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen schon festgesetzt sind.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Gemünden (Felda)</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 27.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Eine durchgängige Anbindung der Gemeinde Gemünden nach Marburg sollte im Hinblick auf die bestehenden Pendlerverflechtungen gewährleistet werden.	Angebotsverbesserungen werden geprüft, Direktverbindungen nicht vorgesehen; Zuständigkeit RMV	Eine durchgängige Direktverbindung von Gemünden nach Marburg ist derzeit nicht vorgesehen. Es wird auf die Linie 5332 Gemünden – Kirchhain, auf der Verbindungen von und nach Marburg mit Umstieg in Kirchhain bestehen, hingewiesen. In Zusammenarbeit mit dem RMV wird geprüft, inwiefern kostenneutrale Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können. RMV wurde um Antwort gebeten.  Der RMV schließt sich in seinem Antwortschreiben den Ausführungen des ZOV im Großen und Ganzen an. Die Ausschreibung der Linie 5332 erfolgt für das Fahrplanjahr 2010 und eine Überplanung der Linie ist bis dahin angedacht. Die Anregung nach einer besseren Anbindung nach Marburg wird geprüft und mit den zuständigen LNO abgestimmt.
<b>2.</b> Der Erhalt der Bahnstationen Burg- und Nieder-Gemünden sowie Ehringshausen auf der Vogelsbergbahn ist sicherzustellen.	Wird zusammen mit AGNV Vogelsbergbahn geprüft; Zuständigkeit des RMV.	Wird auf den Sitzungen der AGNV Vogelsbergbahn besprochen.
<b>3.</b> Ausweisung des Bahnhofs Burg- und Nieder-Gemünden als ständige Haltestelle für den Regionalexpress.	Wird zusammen mit AGNV Vogelsbergbahn geprüft; Zuständigkeit des RMV.	Wird auf den Sitzungen der AGNV Vogelsbergbahn besprochen.
<b>4.</b> Änderungsvorschlag Vogelsbergbahn: Es könnten – wie beim Mittelhessenexpress – neue Triebwagen auf der Vogelsbergbahn eingesetzt werden, die in Gießen zur Weiterfahrt gekoppelt werden und eine umsteigefreie Verbindung nach Frankfurt herstellen.	Zuständigkeit des RMV	Stellungnahme wurde mit der Bitte um Beantwortung an den RMV weitergeleitet.  Der RMV weist in seinem Antwortschreiben darauf hin, dass im Rahmen der anstehenden Ausschreibung der Vogelsbergbahn in Bezug auf den Fahrzeugeinsatz die Vorgabe von Standards vorgesehen ist, die sicherlich zur Steigerung der derzeit angebotenen Fahrzeugqualität beitragen werden.

5.	<p>Das Wochenendangebot auf der Vogelsbergbahn ist im Hinblick auf eine Verknüpfung mit dem Angebot des Vulkan-Express nicht optimal. Für Ausflügler, die z.B. mit dem Fahrrad in den Vogelsberg kommen, setzt das Angebot auf der Schiene an den Wochenenden zu spät ein und die Bedienung der Strecke endet zu früh. Hier wäre eine Ausweitung des Bedienungszeitraumes wünschenswert.</p>	<p>Wird zusammen mit AGNV Vogelsbergbahn geprüft;          Zuständigkeit des RMV          Zuständigkeit des RMV</p>	<p>Wird auf den Sitzungen der AGNV Vogelsbergbahn besprochen.</p>
6.	<p>Bei der Tarifgestaltung sollte ein einheitliches System bei durchgängigen Verbindungen innerhalb des RMV-Gebietes geschaffen werden. So werden bei der Fahrplangestaltung ab Gießen als direkte Anschlusszüge auch IC- und ICE-Anbindungen angeboten, für die der Fahrgast laut Tarifauskunft erhebliche Zuschläge zahlen muss, obwohl diese „durchgängigen Verbindungen“ kaum wesentlich schneller verkehren.          Hier sollte zumindest für das RMV-Verbandsgebiet eine entsprechende Vereinbarung mit der DB AG angestrebt werden, dass die IC bzw. ICE den RE-Zügen preistechnisch gleich gestellt werden.</p>	<p>Zuständigkeit des RMV</p>	<p>Die Tarifgestaltung fällt in den Zuständigkeitsbereich des regionalen Aufgabenträgers RMV.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Grebenhain</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 24.09.2007/04.10.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<p>1. Im Nahverkehrsplan sollten wegen der räumlichen Nähe zu den Kreisen Fulda und Main-Kinzig auch die Inhalte der dort beschlossenen Nahverkehrspläne zu den Grenzbereichen dargestellt werden.            Es wird zudem eine bessere Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Nachbarkreise angeregt.</p>	<p>Aufnahme der Inhalte anderer NVP erscheint nicht sinnvoll.             Der Anregung zur Intensivierung der Zusammenarbeit wird zugestimmt.</p>	<p>Die kreisgrenzenüberschreitenden Verkehre wurden bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans mit berücksichtigt, auf eine Darstellung der Inhalte der dort beschlossenen Nahverkehrspläne wurde jedoch verzichtet.             Eine bessere Abstimmung mit den Aufgabenträgern der Nachbarkreise ist auch Ziel des ZOV.            Den benachbarten Aufgabenträgern (LNOs, NVV) wurde im Rahmen der Anhörungsrunden die Möglichkeit geboten, sich zur Aufstellung des NVP ZOV zu äußern.</p>
<p>2. Die alleinige Anbindung von Grebenhain an Fulda über die Vogelsbergbahn ist zu kritisieren.            Durch eine Verlängerung der Linie VB-50 um 4 km bis zur Haltestelle Blankenau könnte ein weiterer Anschluss an die Stadt Fulda geschaffen werden.</p>	<p>Vorschlag nicht umsetzbar,            Alternative wird geprüft</p>	<p>Über die AST-Linie VB-56 bestehen bereits Anschlussmöglichkeiten zur Weiterfahrt nach Fulda mit Linie 60 in Blankenau. Diese Linie bleibt auch weiterhin bestehen.            Eine Erweiterung der Linie VB-50 bis Blankenau lässt sich leider nicht realisieren, da hierdurch Anschlüsse in Grebenhain Schule auf der Relation Grebenhain – Lauterbach verloren gingen.            Es wird allerdings geprüft, ob eine verbesserte Anbindung der Grebenhainer Ortsteile nach Fulda durch eine Ausweitung der VB-56 erreicht werden kann.</p>

3.	<p>Das Ziel Wächtersbach ist aus dem Bereich Hartmannshain nur über eine Linie des Main-Kinzig-Kreises zu erreichen. Ein Wegfall dieser Verbindung muss verhindert werden.</p>	<p>Verbindung besteht nicht, Einrichtung von Anschlussverbindungen wird geprüft</p>	<p>Es gibt zurzeit von montags bis freitags keine Linie aus dem Main-Kinzig-Kreis, die bis nach Hartmannshain fährt. Die Linie MKK-70 Vözlberg – Birstein mit Abschluss nach Wächtersbach fährt nur bis Vözlberg. Die Darstellung hierzu in den Gesamtliniplänen des RMV sind falsch und werden zum nächsten Fahrplanwechsel korrigiert. Im Zuge der Ausschreibung Freiensteinau/Grebenhain/Herbstein ist ein neues AST-Konzept erarbeitet worden, das montags bis freitags eine Anbindung Volkartshains an die VB-50 vorsieht. Es wird geprüft, ob Hartmannshain auch noch eingebunden werden kann. Somit könnten Anschlüsse in Freiensteinau an die Linie MKK-95 nach Salmünster zum Bahnhof sichergestellt werden. Außerdem bestehen Anschlüsse der VB-50 an die Linie MKK-98 nach Schlüchtern. Eine weitere Einbeziehung von Vözlberg zur Herstellung von Anschlüssen zur MKK-70/72 nach Wächtersbach wird ebenfalls geprüft.</p>
4.	<p>Die Linie Lauterbach – Grebenhain – Gedern soll künftig den Ortsteil Volkartshain nicht mehr direkt bedienen. Die Bedienung über die Linie VB-54 mit Umsteigen von der Linie 391 stellt eine wesentliche, nicht hinnehmbare Verschlechterung für die Fahrgäste aus Volkartshain dar.</p>	<p>Angebotskonzeption sieht Änderungen vor</p>	<p>Die Linie 391 bedient schon seit dem Fahrplanwechsel 2005 nicht mehr Volkartshain. Der ZOV hat sich damals für eine Veränderung der Linienführung über Burkards ausgesprochen, da hierdurch ein größeres Fahrgastpotential im Vogelsberg erreicht werden konnte. Zukünftig wird Volkartshain mit 8 Fahrtenpaaren montags bis freitags über die AST-Linie 50 angeschlossen sein.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Kreisstadt Lauterbach</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 23.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Für die Vogelsbergbahn sind Angebotsverbesserungen anzustreben. Die durch die Kürzungen im Jahr 2006/2007 hervorgerufenen Probleme mit der Abwicklung des Fahrplans sollten mittelfristig beseitigt werden. Insbesondere müssen die Verbindungen für Pendler in das Rhein-Main-Gebiet in den frühen Morgenstunden erhalten bleiben. Weiterhin sollte es im Fahrplan zukünftig keine größeren Lücken tagsüber geben. Ein Stundentakt wird für zwingend geboten erachtet. Wünschenswert wäre eine Ausdehnung des Verkehrs in die Abendstunden und an den Wochenenden.	Zustimmung; Zuständigkeit des RMV	<p>Das ZOV-Verkehrsdezernat setzt sich für den Erhalt der Schienenstrecken sowie für eine Modernisierung der Infrastruktur ein. Zuständig für den SPNV ist jedoch der Rhein-Main-Verkehrsverbund. Die Stellungnahme wurde an den RMV weitergeleitet.</p> <p>Auch der RMV erachtet die Vogelsbergbahn als unverzichtbaren Bestandteil des SPNV-Netzes im Verbundgebiet. Er ist daher bestrebt, in enger Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern und den Kommunen eine Attraktivierung des Angebotes mit verbesserter Vertaktung und entsprechenden Anschlussmöglichkeiten zu erreichen.</p>
<b>2.</b> Die Vorhaltung einer personenbedienten Fahrkartenausgabe am Bahnhof Lauterbach (Hess.) Nord ist aus Sicht der Kreisstadt unerlässlich.	Zustimmung, Anliegen wird unterstützt	Der personenbediente Fahrkartenverkauf wird auch von Seiten des ZOV-Verkehrsdezernats für unbedingt empfehlenswert erachtet. Das ZOV-Verkehrsdezernat wird sich für den Fortbestand des Schalters einsetzen.
<b>3.</b> Es ist eine durchgängige Abstimmung der Fahrpläne des Stadtbusses mit den Ankunfts- / Abfahrtszeiten der Vogelsbergbahn anzustreben.	Durchgängige Abstimmung wird möglich, wenn Fahrplan der Vogelsbergbahn klare Taktstruktur aufweist.	Die Abstimmung auf die Vogelsbergbahn ist eine wesentliche Vorgabe bei der Fahrplangestaltung für die Stadtbuslinien. Mit dem neustrukturierten Fahrplan der Vogelsbergbahn sind die zuvor stündlichen Anfahrten aus beiden Fahrtrichtungen zur vollen Stunde entfallen, was sich auch auf die Anschlüsse an den Stadtbus negativ auswirkt. Die Früh- und Spätfahrten wurden bereits aus dem Stadtbustakt gelöst und auf die Züge der Vogelsbergbahn ausgerichtet. Eine bessere Abstimmung von weiteren Fahrten im Tagesverlauf würde eine Auflösung des Stadtbustaktes bedeuten.

4.	Es sind die Möglichkeiten einer Ausdehnung des Stadtbusses auf den Ortsteil Frischborn zu prüfen.	Stadt Lauterbach wird gebeten, den Vorschlag angesichts dargestellter Konsequenzen prüfen. Kein vorrangiger Handlungsbedarf.	Die Einbindung von Frischborn in das Stadtbussystem würde entweder den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs (erheblicher finanzieller Mehrbedarf) oder die Aufgabe der Bedienung eines anderen Stadtteils bedeuten.
5.	In AST-Verkehren wird eine für den ländlichen Raum optimale Lösung gesehen, ein akzeptables Verkehrsangebot zu vertretbaren Kosten anbieten zu können. Es sollte die Möglichkeit einer Ausweitung des AST-Angebotes an den Wochenenden und in den Abendstunden geprüft werden.	Der Ausbau von AST-Verkehren ist im Nahverkehrsplan vorgesehen	Angebotskonzeption des NVP sieht vor, AST-Angebot im Bereich Lauterbach sukzessive weiter auszubauen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Lautertal</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 21.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Beim bisherigen Fahrtenangebot ist offenbar die neu eingerichtete Linie zur Oberwaldschule noch nicht berücksichtigt. Demnach müsste es bereits jetzt möglich sein, dass Einwohnerinnen und Einwohner aus Meiches und Dirlammen eine Verbindung nach Hörgenau haben. Sollte dies nicht der Fall sein, so wäre zu prüfen, ob diese neue Schulbusverbindung auch für den ÖPNV geöffnet werden kann.	Kein Handlungsbedarf	<p>Mit den Linien VB-42 und VB-53 gibt es ÖPNV Verbindungen von Dirlammen und Meiches nach Hörgenau.</p> <p>Bei der Auswertung der Fahrtenhäufigkeit wurden nur Fahrten berücksichtigt, die sowohl an Schultagen als auch an Ferientagen angeboten werden. Somit haben die Fahrten der Linie VB-42 keine Berücksichtigung gefunden. Die Schulfahrten nach Grebenhain können von allen Bewohnern Lautertals schon jetzt genutzt werden, da es sich um einen integrierten Schülerverkehr und somit um regulären ÖPNV handelt.</p>
<b>2.</b> Eine verbesserte Vernetzung der Lautertaler Ortsteile wäre wünschenswert.	Verbesserung der innerörtlichen Anbindung durch zusätzliche AST-Fahrten vorgesehen	<p>Aus Lautertal werden vorrangig Verbindungen in das Mittelzentrum Lauterbach nachgefragt. Mit Ausnahme von Eichelhain bestehen für die Ortsteile über die Linien 5153 und VB-24 gute Verbindungen nach Lauterbach.</p> <p>Die Nachfrage nach Verbindungen zwischen den Ortsteilen ist eher gering. Dennoch wurde, um die innerörtliche Anbindung Lautertals zu verbessern, vorgesehen, das jetzige Fahrplanangebot auf der Linie 5153 Schotten – Lauterbach durch zusätzliche AST-Fahrten aufzustocken.</p>
<b>3.</b> Der Gemeindevorstand spricht sich für eine bessere Anbindung von Lauterbach nach Lautertal nach der siebten Schulstunde aus. Hier ist bislang die Wartezeit zu lang.	Unter Abwägung von Kosten und Nutzen abzulehnen	<p>Vielerorts – so auch im Fall Lautertal – würde die Einrichtung einer Rückfahrmöglichkeit nach der siebten Stunde mit einem zusätzlichen Fahrzeug einhergehen.</p> <p>Unter Abwägung von Kosten und Nutzen wird derzeit in Absprache mit dem Schulträger keine Möglichkeit einer Beförderung nach der siebten Stunde gesehen.</p>

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Schotten</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 25.09.2007</b>			
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung	
1.	Die im bestehenden Nahverkehrsplan für den Vogelsbergkreis enthaltene Grundkonzeption sollte aus Sicht der Stadt Schotten weiter verfolgt werden.	Angebotsverbesserungen werden bei der Planung für das Linienbündel Schotten/ Ulrichstein geprüft.	Grundsätzliche Übereinkunft darin, dass die Grundkonzeption für die Stadt Schotten weiter verfolgt werden soll. Die Schließung bestehender Angebotslücken wird bei der Planung für die Vergabe des Linienbündels Schotten/Ulrichstein zum Fahrplanwechsel 2010 geprüft.
2.	Eine Anbindung Schottens an die Kreisstadt Lauterbach (Linie 5153) und somit auch an die Vogelsbergbahn (Anschluss an die ICE-Strecke in Fulda) ist notwendig. Vorschlag der Stadt: In der morgendlichen HVZ fünf Fahrten im Takt nach Lauterbach, Nordbahnhof und nachmittags/abends auch fünf Rückfahrten, angebunden an die Vogelsbergbahn sowohl nach/von Fulda bzw. Alsfeld.	Maßnahme wird nicht befürwortet; Zuständigkeit des RMV	Die Einrichtung eines Taktverkehrs ist nicht sinnvoll, da mit dem jetzigen Fahrplan Anschlüsse an die Vogelsbergbahn bestehen und zudem die Belange des Schülerverkehrs beachtet werden müssen. Die finanziellen Rahmenbedingungen lassen die vorgeschlagene Angebotsausweitung nicht zu. Vorrangiges Ziel ist es, die Linie in ihrer jetzigen Form zu erhalten. RMV schließt sich den Ausführungen des ZOV im Großen und Ganzen an. Eine Ausweitung des Angebotes steht in keinem Verhältnis zur Nachfrage. Dennoch wäre die Aufwertung einer solchen Linie mit einem klaren, schnellen Taktangebot und Anschlussmöglichkeiten in Lauterbach nach Fulda, und die zusätzliche Stärkung der Linie durch flexible Bedienungsformen (AST als Zubringer) eine für die Region wichtige und richtungsweisende Maßnahme.
3.	Die Relation Schotten – Gießen (Linie 372) hat eine sehr lange Fahrzeit. Schnellere Verbindungen (Schotten – Laubach – Lich) mit Anschluss an die Lahn-Kinzig-Bahn nach Gießen würden die Attraktivität steigern. Es sollte ein vertaktetes Angebot mit 5 Fahrtenpaaren angestrebt werden.	Maßnahme wird nicht befürwortet; Zuständigkeit des RMV.	Der Linienweg von Laubach über Gonterskirchen, Freisen und Einartshausen nach Schotten soll beibehalten werden. Es lassen sich daher keine wesentlichen Fahrzeitreduzierungen realisieren. Die Belange des Schülerverkehrs stehen einer Vertaktung des Angebots entgegen. Anschlüsse an die Lahn-Kinzig-Bahn bestehen bereits dort, wo dies umlauftechnisch möglich war. Eine Ausweitung des Angebots ist nicht vorgesehen. Es wird auf das attraktive Angebot von Schotten über Nidda nach Gießen auf Linie 5155 verwiesen.

4.	Um für Pendler in den Raum Frankfurt/Rhein-Main ein zum PKW konkurrenzfähiges Angebot zu schaffen, sollte eine schnelle Anbindung Schottens an die Horlofftbahn in Häuserhof über Linie 5155 eingerichtet werden. Drei schnelle Fahrten morgens und drei am späten Nachmittag zurück sollten ausreichen, um für die Pendler den Umstieg auf den ÖPNV attraktiv zu machen.	Einrichtung zusätzlicher Verbindungen vorgesehen; Zuständigkeit des RMV.	Der RMV hat vorgesehen, 2-3 Fahrtenpaare als Schnellverbindungen von Schotten nach Nidda Häuserhof einzurichten. Die Ansicht, dass Bedarf besteht und zusätzliche Fahrten eingerichtet werden sollten, wird sowohl von ZOV-Verkehr als auch vom RMV geteilt.
5.	Es wird eine grundlegende Überarbeitung der Linien, welche die Stadtteile Schottens mit der Kernstadt verbinden, für notwendig erachtet. Zu verbessern ist insbesondere das Angebot zum Krankenhaus in Schotten.	Angebotsverbesserungen werden bei der Planung für die Vergabe des Linienbündels Schotten/ Ulrichstein geprüft.	Das Fahrtenangebot auf den Linien VB-60, VB-61 und VB-65 wird für die Vergabe des Linienbündels Schotten/ Ulrichstein überarbeitet. Angebotsverbesserungen, zum Beispiel das Angebot an Fahrten zum Krankenhaus, wird geprüft.
6.	Zur Verbesserung des bisher mangelhaften Verkehrsangebotes an Samstagen sind die Möglichkeiten eines Einsatzes flexibler Angebotsformen für die Anbindung bestimmter Ortsteile zu überprüfen. Bereits bestehende flexible Verkehrsformen sollten besser und intensiver beworben werden.	Verbesserungen geplant.	Ein entsprechendes Fahrplanangebot wurde bereits geplant.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b>		<b>Gemeinde Schwalmtal</b> 27.09.2007	
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>	
1. Keine Anregungen oder Kritikpunkte.	-	-	

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Regierungspräsidium Gießen; Regionalplanung, Raumordnung		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 03.09.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht nur die Vorgaben des Regionalplans Mittelhessen 2001 zu beachten, sondern auch die Aussagen des Entwurfs für den Regionalplan Mittelhessen 2006 als ein in Aufstellung befindliches Ziel der Raumordnung zu berücksichtigen sind.	Entwurf Regionalplan wird berücksichtigt	Die Aussagen zum ÖPNV im Entwurf zum Regionalplan Mittelhessen werden bei der Erstellung des Nahverkehrsplans im ZOV-Verbandsgebiet eine gewisse Berücksichtigung finden.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Kreisausschuss des Vogelsbergkreises, Schulabteilung		
<b>Mündliche Stellungnahme vom:</b> 27.09.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Die Schülerbeförderung stellt das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Vogelsbergkreis dar. In den kommenden Jahren wird es zu deutlichen Veränderungen des Beförderungsbedarfs – z.B. durch die zunehmende Verbreitung von Ganztagsangeboten – kommen. Es stellt sich die Frage, welche Festlegungen der Nahverkehrsplan in Bezug auf diese anstehenden Veränderungen treffen wird.	Rahmenvorgaben wurden definiert	Im NVP wurden Anforderungen an die Beförderung von Schülern im Verbandsgebiet definiert. Um im Hinblick auf die anstehenden, z.T. noch nicht genauer vorherzusehenden Veränderungen ausreichend flexibel zu sein, wurden Rahmenvorgaben ausgearbeitet.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Fahrgastbeirat für den Vogelsbergkreis / Fahrgastverband Pro Bahn &amp; Bus Osthessen</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 27.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Die mit der Einführung des derzeitigen Fahrplans einhergehende Verspätungsanfälligkeit der Vogelsbergbahn ist zu bemängeln. Durch sie können geplante Anschlüsse – z.B. zum Stadtbus Lauterbach – oftmals nicht gehalten werden. Zudem wird der bewährte Stundentakt von den Fahrgästen vermisst.	Zustimmung; Zuständigkeit RMV	ZOV-Verkehr setzt sich für den Erhalt der Schienenstrecke sowie die Modernisierung der Infrastruktur ein. Die Zuständigkeit für den SPNV liegt jedoch beim RMV. Die Stellungnahme wurde weitergeleitet.  Der RMV erachtet die Vogelsbergbahn als unverzichtbaren Bestandteil des SPNV-Netzes im Verbundgebiet. Er ist daher bestrebt, in enger Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern und den Kommunen eine Attraktivierung des Angebotes mit verbesserter Vertaktung und entsprechenden Anschlussmöglichkeiten zu erreichen.
<b>2.</b> Am Bahnhof Lauterbach fehlen überdachte Warteflächen für die Fahrgäste.	Zustimmung, Zuständigkeit der Kommune	Mit seiner wichtigen Verknüpfungsfunktion im Regional- und Lokalverkehr sollte der Lauterbacher Bahnhof grundsätzlich mit einem transparenten Wetterschutz und ausreichend Sitzgelegenheiten ausgerüstet sein. Für die Umsetzung einer solchen Maßnahme ist allerdings die Kommune zuständig. Die Anregung wurde weitergeleitet.
<b>3.</b> Das Krankenhaus in Lauterbach müsste eine Anbindung an den Stadtbus erhalten.	Anbindung wurde bereits verbessert	Seit dem 09.12.2007 fährt der Krankenzubringer mit einem verbesserten Angebot.
<b>4.</b> Es sollte Ziel sein, das Reisezentrum in Lauterbach zu erhalten.	Zustimmung, Unterstützung	Der personenbediente Fahrkartenverkauf wird als erhaltenswert erachtet. Das ZOV-Verkehrsdezernat wird sich für den Fortbestand des Schalters einsetzen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 27.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Aufgrund der kreisübergreifenden Pendlerverflechtungen ist anzustreben, dass die über den Zuständigkeitsbereich von ZOV und RMV hinausgehenden Verbindungen auch in Zukunft mindestens auf gleichem Angebotsniveau beibehalten werden. Für bestimmte Relationen (z.B. Alsfeld – Bad Hersfeld) sollte man sogar einen Angebotsausbau sowie eine Stärkung bestehender Verbindungen anstreben.	Zustimmung	Die kreisübergreifenden Pendlerverflechtungen wurden bei der Aufstellung des NVP beachtet, für sinnvoll erachtete Verbindungen über den Zuständigkeitsbereich des lokalen und regionalen Aufgabenträgers hinaus sollen beibehalten werden.  Die Stärkung bestimmter Relationen wird bei konkreter Bedarfsmeldung gemeinsam mit RMV und NVV geprüft.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Industrie- und Handelskammer Gießen-Friedberg</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 07.09.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Keine Anmerkungen.	-	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Altstadt</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 21.08.2007</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 03.07.2007</b>			
	<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Die Linie FB-41 verkehrt nicht an Sonntagen. Es müsste geprüft werden, in wie weit diese Tatsache von der Bevölkerung als Defizit empfunden wird.	Angebot an Sonntagen wird entsprechend Mindestvorgaben verbessert	Aufgrund des neuen Fahrplankonzeptes für die Niddertalbahn ist es bei den Busverkehrsangeboten der Linien FB-41, FB- 42 und 5150 zu Änderungen gekommen.
2.	Die Fahrten der Buslinie 5150 werden mit Aufnahme des Wochenendverkehrs auf der RMV-Linie 34 durch den Zugverkehr ersetzt. Es ist zu beachten, dass dadurch die Anbindung von Enzheim verschlechtert wird.	Anbindung von Enzheim wird künftig durch Linie FB-41 sichergestellt	Im Wochenendverkehr wird neben dem Schienenverkehr durch AST-Angebote eine ausreichende Verkehrsbedienung hergestellt.  Buslinie 5150 entfällt zukünftig, durch Fahrplanänderung auf der Linie FB-41 wird die Andienung von Enzheim auch in Zukunft sichergestellt.
3.	Die Anbindung des Ortsteils Waldsiedlung an den ÖPNV an Samstagen und insbesondere an Sonntagen weicht stark von der Vorgabe ab. Prüfen, ob Wunsch der Fahrgäste nach einer besseren Anbindung besteht.	Keine Änderung notwendig.	Die Anbindung an Altstadt ist spätestens zum Fahrplanwechsel 12/2008 mehr als ausreichend (s. Tabelle Angebotskonzeption Altstadt).
4.	Der für die Niddertalbahn genannte Baubeginn erfolgt nicht erst 10/2007, die Arbeiten haben bereits begonnen. Das geplante neue Angebotskonzept sollte im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans berücksichtigt werden.	Projekt ist mit Betriebsbeginn 4. Mai 2008 bereits abgeschlossen.	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Bad Nauheim</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 20.08.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b>	Anpassung des ÖPNV-Angebotes an den veränderten Beförderungsbedarf im Schülerverkehr, der durch die Verlegung der „Wingertschule“ von Friedberg nach Bad Nauheim entsteht.	Es wird eine Bedarfsermittlung vorgenommen.	Es wird derzeit, auch bei einer Verlagerung von Friedberg nach Bad Nauheim, kein akuter Handlungsbedarf gesehen, da bereits sehr gute ÖPNV-Verbindungen zwischen beiden Städten bestehen.
<b>2.</b>	Ergänzung Kapitel „Bilanzierung des Vorgängerplans“: Die Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes in Bad Nauheim hat bereits begonnen. Auch das elektronische Fahrgastinformationssystem für den Bahnhofsvorplatz ist in Umsetzung.	Wird inhaltlich in NVP aufgenommen	Die Neugestaltung des Bahnhofsumfelds wird inhaltlich in den NVP aufgenommen.
<b>3.</b>	Die Einstufung der Verkehrsbeziehung Stadt Bad Nauheim/Oberzentrum in Kategorie 1 harmonisiert nicht mit der Einstufung der Fläche Bad Nauheim in Kategorie 2. Forderung, die Fläche zumindest in Teilbereichen der Kategorie 1 zuzuordnen, um so eine durchgängige ÖPNV-Wegekette gewährleisten zu können.	Keine Veränderung der Einstufung	Die Einteilung in Verkehrsgebiete mit dem Ziel der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ergibt sich aus der vorhandenen Bevölkerungsdichte sowie der Arbeitsstellen- und Versorgungssituation in den einzelnen Bereichen. Soweit bereits heute die im Nahverkehrsplan geforderte Mindestbedienung überschritten wird, ist gleichwohl keine Verringerung der Verkehrsbedienung beabsichtigt.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Stadt Bad Vilbel		<b>Mündliche Stellungnahme vom:</b> 02.07.2007	
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Die als Mindeststandard vorgestellten Taktvorgaben sind, was die Städte Bad Vilbel und Karben angeht, zu gering angesetzt. Es wird für die beiden Städte die Schaffung einer Extra-Kategorie mit höheren Mindeststandards gefordert.	Keine Veränderung der Einstufung	Der Mindeststandard orientiert sich nicht an dem bereits vorhandenen Verkehrsangebot, sondern an dem im Sinne der Daseinsvorsorge als Mindestbedienung vorzuhaltenden Verkehrsangebot. Die für die Städte Bad Vilbel und Karben vorgesehenen Standards werden vor diesem Hintergrund als ausreichend angesehen, die Schaffung einer Extra-Kategorie mit höheren Vorgaben ist als nicht zweckmäßig zu betrachten und wird daher abgelehnt.
2.	Die derzeitige Verbindung zwischen Bad Vilbel und Offenbach über die Linie 940 ist nicht optimal. Hier sollte in Abstimmung mit den anderen zuständigen Aufgabenträgern nach einer besseren Lösung gesucht werden.	Wird geprüft.	Auch die Untersuchungen zum NVP haben ergeben, dass vor dem Hintergrund bestehender Pendlerverflechtungen die Verbindung Bad Vilbel – Offenbach nicht als optimal angesehen werden kann. Dem Vorschlag, in Abstimmung mit den anderen zuständigen Aufgabenträgern nach einer besseren Lösung zu suchen, ist daher grundsätzlich zuzustimmen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Stadt Büdingen			
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 21.08.2007			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Die Übergänge zwischen Bussen und Bahn sind in Büdingen derzeit nicht optimal. Hier sollten die Angebote der beiden Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt werden.	Anpassungen sind bei der Fahrplangestaltung zu prüfen	Durch das Neukonzept Altstadt/Büdingen sind bereits Optimierungen bzgl. der Umstiegszeiten vorgenommen worden. Da hier eine starke Ausrichtung des Linienverkehrs auf die Schülerbeförderung besteht, kann leider nicht jede Fahrt mit optimalen Umstiegszeiten versehen werden.
2.	Eine Verbindung Büdingen – Konradsdorf (Gesamtschule) wird von immer mehr Schülern nachgefragt. Hier sollte eine Direktverbindung für die Schülerbeförderung eingerichtet werden.	Wird wohlwollend geprüft.	Die Möglichkeit der Einrichtung von Direktverbindungen wird wohlwollend geprüft.
3.	Es wird gefordert, die beiden Stadtteile Aulendiebach und Rohrbach künftig direkt anzufahren, um den Fahrgästen künftig das ungesicherte Überqueren der Bundesstraße 457 zu ersparen (derzeit Erschließung durch Haltestelle „Büdingen Aulendiebach Abzweigung Aulendiebach“).	Kein Handlungsbedarf.	Die benannte Haltestelle wird offiziell nur von der Regionalbuslinie 610 (Gießen – Gelnhausen) als Schienenergänzungsverkehr bedient.  Ansonsten werden die Stadtteile Rohrbach und Aulendiebach seit Jahren schon von der Linie FB-22 direkt angefahren.
4.	Anpassung der Schülerbeförderung im Zuge der Umgestaltung der Haupt- und Realschule „Am Dohlberg“ zur Ganztagschule.	Kein Handlungsbedarf.	Das Nachmittagsangebot für das Schulzentrum ist bereits heute auf den dortigen lokalen Linien nach der 8. und 10. Unterrichtsstunde sichergestellt.
5.	Forderung nach der Einrichtung eines DB-Haltepunktes unterhalb des Gymnasiums Büdingen.	Für Maßnahme keine Fördermittel zu erwarten, daher nicht finanzierbar.	Wirtschaftlichkeitsbetrachtung des Haltepunktes aus dem Jahr 2004 kommt zu dem Ergebnis, dass das Potential eher gering ist. Vor diesem Hintergrund sind keine Fördermittel zu erwarten.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Butzbach</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 02.07.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Im Bereich Butzbach treten im morgendlichen Schülerverkehr Kapazitätsengpässe auf. Es ist bisher noch nicht gelungen, die Überfüllung der Busse durch eine Veränderung der Schulanfangszeiten zu verhindern, über ein hierfür vorgelegtes Konzept konnte kein Konsens erzielt werden.	Neues Konzept wird erstellt	Eine veränderte Konzeption zur Staffelung von Schulanfangszeiten mit dem Ziel einer Beseitigung von Kapazitätsengpässen wird derzeit ausgearbeitet.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Florstadt</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 02.07.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Anregung: Der letzte Bus zwischen Friedberg und Florstadt sollte erst gegen 24:00 Uhr verkehren, da bis zu dieser Uhrzeit ein entsprechender Beförderungsbedarf auf dieser Relation besteht.	Kein Handlungsbedarf	An den Wochenenden existieren bereits Spätfahrten, im Verkehr Mo-Fr verkehrt der letzte Bus ab Friedberg gegen 23:00 Uhr, was als ausreichend angesehen werden kann.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Stadt Karben		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 18.07.2007/27.08.2007		
<b>Mündliche Stellungnahme vom:</b> 02.07.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Antrag, dass im Nahverkehrsplan für das Stadtgebiet Karben werktags während der Hauptverkehrszeiten eine Bedienungshäufigkeit im 30-Minuten-Takt als Mindestanforderung auch für den straßengebundenen ÖPNV festgeschrieben wird.	Keine Veränderung der Zuordnung zu den Verkehrsgebietskategorien	Eine Einteilung des Kernbereichs in Verkehrskategorie 1 ist bereits erfolgt, für die Stadtteile selbst bleibt es bei einer Zuordnung zur Kategorie 2, wie dies auch bei den Städten Bad Vilbel, Friedberg, Bad Nauheim und Butzbach der Fall ist.
2. Es wird die Einrichtung einer Regionalbus-Verbindung zwischen Nidderau – Karben – Bad Homburg angeregt.	Wird erneut geprüft.	Beantragte Tangentialverbindung war bereits Inhalt einer Untersuchung zur Potentialabschätzung, die jedoch nicht das erhoffte Ergebnis aufwies und wegen der fehlenden Finanzbeteiligung der jeweils Betroffenen nicht zum Zuge kam.
3. Die im Reisezeitvergleich MIV/ÖPNV dargestellten MIV-Fahrzeiten sind angesichts der i.d.R. vorherrschenden Straßenbelastung als unrealistisch anzusehen, sie können nur bei völlig freien Straßen erreicht werden.	Hinweis auf Problematik im NVP	Auf die angesprochene Problematik wurde bereits im Rahmen des Anhörungstermins am 02.07.2007 hingewiesen, ein entsprechender Hinweis wird auch im NVP enthalten sein.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Limeshain</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 27.07.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Es wurde von Seiten einiger Mitbürger bemängelt, dass es keine direkte Verbindungen von Hainchen über Rommelshausen nach Altenstadt gibt.	Kein akuter Handlungsbedarf.	Über die Linie FB-42 (Büdingen – Limeshain -Altenstadt) gibt es – sowohl im Schüler- als auch im Versorgungsverkehr - die direkten Anbindungen zwischen Hainchen und Altenstadt. Durch das neue Fahrplanangebot (Konzept Altenstadt/Büdingen) erfolgt eine weitere Optimierung.
2.	Es wird die Einrichtung einer direkten Busverbindung von Limeshain zur Gesamtschule Konradsdorf angeregt.	Wird geprüft.	Die Forderung zu einer Busverbindung nach Konradsdorf ist weiter in Prüfung. Favorisiert wird von ZOV-Verkehr die Beförderung der Schülerinnen/Schüler über das neue Betriebskonzept auf der Niddertalbahn in Verbindung mit den bestehenden Busverkehren.
3.	Es sollte die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle im Bereich des Neubaugebietes „Am Försterahl“ geprüft werden.	Wird befürwortet.	Die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle wird befürwortet. Sie müsste in der „Himbacher Straße“ in der Nähe der Einkaufsmärkte geschaffen werden. Die hierzu erforderlichen verkehrsrechtlichen Voraussetzungen sind von der Gemeinde zusammen mit dem ASV zu schaffen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Münzenberg</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 21.08.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Keine Anregungen	-	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Nidda</b>		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom: 06.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Es wird beantragt, dass die Stadt Nidda in die Verkehrsgebiets-Kategorie 2 eingestuft wird.	Zuordnung nicht geändert	Die Anregung wurde geprüft, die Einstufung wurde jedoch nicht geändert. Die Kernstadt von Nidda war bereits der Verkehrsgebiets-Kategorie 2 zugeordnet, für die Stadtteile wird eine Zuordnung zur Verkehrsgebiets-Kategorie 4 als ausreichend angesehen.
2. Es wird angeregt, die Bedienungszeiträume vor dem Hintergrund der verlängerten Ladenöffnungszeiten und der abendlichen Freizeitgestaltung wie folgt zu verlängern: - Mo-Fr, Kategorien 3 u. 4: von 06:00 – 22:00 Uhr - Sa, Kategorien 1-4: bis 20:00 Uhr	Keine Veränderung	Die definierten Bedienungszeiträume sind als Mindeststandards im Sinne der Daseinsvorsorge zu verstehen. Ladenöffnungszeiten und abendliche Freizeitgestaltung sind daher für die Festlegung nicht maßgeblich. Die Bedienungszeiträume wurden daher nicht generell ausgeweitet. Ob zusätzliche Fahrten außerhalb der definierten Bedienungszeiträume angeboten werden sollten, ist im konkreten Einzelfall zu entscheiden.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Ober-Mörlen</b>		
<b>Mündliche Stellungnahme vom: 02.07.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Bei der Aufstellung des NVP ist die Entwicklung in den peripheren Bereichen des Kreises zu berücksichtigen (Schließung von Schulstandorten, Entwicklung des Einzelhandels). Es ist von einem steigenden Bedarf an ÖPNV-Beförderung in die nächstgelegenen Mittelzentren auszugehen.	Belange peripherer Bereiche werden berücksichtigt	Mit der Festlegung von Mindeststandards für die Verkehrsbedienung werden gerade für die peripheren Bereiche des Verbandsgebietes z.T. deutliche Anhebungen des derzeit bestehenden Angebotsniveaus angestrebt. Dabei ist auch eine ausreichende Anbindung sämtlicher Gemeinden an das nächstgelegene Mittelzentrum eine der Zielvorgaben.
2. Es ist zu prüfen, welche Auswirkungen auf das Fahrtenangebot die Schließung einer Hauptschule im Gemeindegebiet haben wird.	Wird geprüft.	Das Fahrtenangebot wird, wenn nötig, bedarfsgerecht angepasst.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Stadt Reichelsheim</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 22.08.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Wunsch nach Ausweitung der Spätverkehre auf Linie FB-03 bis 22:00 Uhr, notfalls auch nur bis Dorn-Assenheim bzw. auch Blofeld.	Kein akuter Handlungsbedarf.	Die NVP-Angebotskonzeption sieht keine Ausweitung vor, da das bestehende Angebot als ausreichend angesehen wird. Im kommenden NVP soll die Situation jedoch erneut geprüft werden, um ggf. durch angemessene Aufstockung des Angebots reagieren zu können.
2.	Vorschlag der Verlegung der Haltestelle in Dorn-Assenheim von der Langwiedstraße auf die Wetteraustraße (L 3187) zur Verbesserung der Erschließung des nördlichen Siedlungsbereichs. Prüfung der Voraussetzungen für die Einrichtung einer Bushaltestelle in der Ortsmitte von Dorn-Assenheim.	Kein Handlungsbedarf.	Aufgrund schulischer Belange muss der Haltestellenstandort unverändert bleiben.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Rockenberg</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 12.07.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Als Träger öffentlicher Belange hat der ZOV in einer Stellungnahme zu den Bebauungsplänen für die Neubaugebiete „Beim Röderweg“ Rockenberg und „In der Teufelsküche“ Oppershofen bemängelt, dass die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung nicht ausreichend berücksichtigt werden. Die Gemeinde ist gerne bereit, Standorte für zusätzliche Bushaltestellen und die Fahrstrecken der Linienbusse (Linie FB-300) zu besprechen, um die Neubaugebiete besser an den ÖPNV anzubinden.	Vorerst keine Änderung der Linienführung möglich.	Es wird grundsätzlich auf § 13 Hessisches ÖPNV-Gesetz hingewiesen. Danach haben zunächst Regionalplanung und kommunale Bauleitplanung die Erfordernisse der Nahverkehrsplanung zu berücksichtigen, also folglich nicht umgekehrt. Die allgemeinen Anforderungen an den ÖPNV nach regelmäßiger Bedienung, möglichst kurzen Reisezeiten sowie Anschluss- und Übergangssicherheit lassen sich im Linienbusverkehr nicht dadurch erreichen, dass auf zielorientierten Linien wie z.B. der FB-300 größere Umwege innerhalb von Wohngebieten durchgeführt werden.
<b>2.</b> Bitte um Prüfung, ob die Buslinie FB-210 statt über Münzenberg über Rockenberg und Oppershofen geführt werden kann.	Umsetzung nicht möglich.	Linie FB-210 wird nur an Schultagen bedient. Ursächlich für die Einrichtung dieses Verkehrs ist das Einzugsgebiet der Gabriel-Biel-Schule in Butzbach, das u.a. alle Ortsteile der genannten Gemeinde umfasst. Hinzu kommt, dass über diese Linie alle Ortsteile der Gemeinde Wölfersheim an die Grund- und Mittelpunktschule angebunden sind zur Sicherstellung der dortigen Schülerbeförderung.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Gemeinde Wölfersheim</b> <b>Schriftliche Stellungnahmen vom: 13.08.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Erwartung, dass die Umgestaltung des Bahnhofs Wölfersheim/Södel und des Haltepunkts Melbach zur Stärkung des Teilabschnittes Beienheim – Wölfersheim/Södel in die Maßnahmen zur Modernisierung der SPNV-Linien 31/32 integriert wird.	Auffassung wird geteilt.	Hinsichtlich der Absicht, die Station Melbach analog dem Vorhaben „Wölfersheim/Södel“ zu modernisieren, wurde Kontakt mit dem RMV aufgenommen. Es sollte dabei angedacht werden, diese Station ggf. planerisch mit dem Bahnhof Beienheim zusammenzufassen und die Gesamtmaßnahme nach Klärung der Finanzierung umzusetzen. Die Auffassung, dass die angedachten Modernisierungsmaßnahmen zu einer Stärkung der dortigen Teilstrecke der Linie 31 beitragen würden, wird geteilt.
<b>2.</b> Wunsch nach Anpassung des Schülerverkehrs an das Schulprogramm der Gemeinde Wölfersheim.	Wird geprüft.	Anregungen werden auf Machbarkeit geprüft.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Fahrgastbeirat Wetteraukreis (Hr. Kühnemund)		
<b>Schriftliche Stellungnahme vom:</b> 29.08.2007		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1. Weitere Attraktivierung und barrierefreier Ausbau der S-Bahnhöfe Nieder-Wöllstadt und Groß-Karben sowie Friedberg-Buchenbrücken und Dortelweil.	Wird im Rahmen des viergleisigen Ausbaus zu beachten sein.	Der barrierefreie Ausbau der Stationen entlang der Main-Weser-Bahn hängt u. a. mit dem Fortgang des viergleisigen Ausbaus zusammen. Dies gilt insbesondere für Bad Vilbel/Süd, aber auch für Bad Vilbel/Nord. Für alle anderen Bahnhöfe zwischen Bad Vilbel und Friedberg besteht Abhängigkeit vom Fortgang des viergleisigen Ausbaus mit dem 2. Bauabschnitt, für den derzeit die Planungen laufen.
2. Barrierefreier Ausbau der Bahnhöfe Friedberg (Hessen) und Bad Nauheim.	Ausbau Bad Nauheim erfolgt, Maßnahme Friedberg wird geprüft	Bad Nauheim wird barrierefrei ausgebaut, Zeitpunkt noch vor der Landesgartenschau. Für Friedberg wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, die das gesamte Bahnhofsumfeld erfasst, einschließlich barrierefreiem Ausbau, Busbahnhof, usw.
3. Vorschlag, die Bedienungszeiträume der RMV-Linie 33 wie folgt auszuweiten: Mo-Fr 5-22h, stündlich mit Verdichtung HVZ; Sa 6-22h, stündlich; So+Fe 8-20h, zweistündlich.	Zuständigkeit RMV	Grundsätzlicher Hinweis, dass investive und konsumtive Maßnahmen im SPNV in die Zuständigkeit des RMV fallen.  Im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen werden voraussichtlich einige der Forderungen (RMV-Linie 33) erfüllt. Die Aufnahme eines Sonntagsverkehrs wurde bereits vom ZOV als Vorschlag eingebracht.
4. RB-Bündel Linie 30/33 als Ergänzungskonzept zum Mittelhessenexpress ausschreiben; d.h. Einsatz spurtstarker Fahrzeuge, damit die Knoten in Gießen, Friedberg und Nidderau sichergestellt und der Fahrkomfort gesteigert werden können. Durchbindung der Leistung soweit möglich bis Giessen und umgekehrt. Einsatz eines flexiblen Fahrzeugkonzepts für Starkverkehrszeiten und Schwachverkehrszeiten der RB.	Zuständigkeit RMV	Grundsätzlicher Hinweis, dass investive und konsumtive Maßnahmen im SPNV in die Zuständigkeit des RMV fallen.  Im Rahmen der anstehenden Ausschreibungen werden voraussichtlich einige der Forderungen (RMV-Linie 33) erfüllt. Die Vorstellungen bezüglich des Fahrzeugeinsatzes sowie der Durchbindung Hanau – Friedberg – Gießen waren auch Inhalt der Vorschläge des ZOV.

5.	Attraktivierung des „Busbahnhofs“ Nieder-Wöllstadt Bahnhof (Wartehäuschen, behindertengerechter Ausbau).	Wir geprüft.	-
6.	Linie FB-05: Vorschlag, ausgewählte Busverbindungen weiter durch das Wohngebiet in Assenheim zu führen und die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Mühlweg/Neubaugebiet zu prüfen.	Wird geprüft.	Der Vorschlag zur Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle wird unterstützt.
7.	Prüfen, ob sich aus den geplanten Ampelanlagen in Assenheim (L3187/Schule) und Nieder-Wöllstadt (B3/45) Behinderungen für den BPNV ergeben. Ggf. Einrichtung von Vorrangschaltungen.	Wird geprüft.	-
8.	Forderungen nach dem Einsatz moderner, behindertengerechter Überlandbusse auch auf den Lokalbuslinien FB-05, FB-06 und FB-07.	Forderung wird im Zuge der anstehenden Neuplanung Wöllstadt/Karben umgesetzt	Durch die vorgesehene Vergabe von Verkehrsleistungen Bus im Bündel Wöllstadt/Karben mit Wirkung Fahrplanwechsel 12/2008 werden Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die die im NVP beschriebenen Anforderungen erfüllen.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Fahrgastbeirat Wetteraukreis (Hr. Priem) <b>Mündliche Stellungnahmen vom:</b> 02.07.2007 und 03.07.2007		
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung
1. Aufgrund der geringer werdenden Finanzmittel für den Schülerverkehr erscheint eine Staffelung der Schulzeiten dringend erforderlich. Eine Reduktion der Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung ist nicht akzeptabel, die Politik hat dem entgegenzuwirken.	Zustimmung	Auch aus Sicht des ZOV ist eine Staffelung der Schulzeiten als dringend erforderlich anzusehen. Entsprechende Konzepte werden derzeit ausgearbeitet. Die an die Politik gestellte Forderung wird unterstützt.
2. Die als Mindestanforderungen festgelegten Bedienungszeiträume sollten ausgeweitet werden. Dies gilt insbesondere für den Betriebsstart. Dieser sollte sich an der 75-Mituten-Regelung der Agentur für Arbeit orientieren. Auch das Ende des Betriebszeitraums sollte mit Blick auf die Beschäftigten des Einzelhandels und die verlängerten Ladenöffnungszeiten nach hinten verlegt werden.	Wird geprüft.	Fahren im Früh- und Spätverkehr sind bei ausreichendem Bedarf im Einzelfall einzurichten. Eine generelle, umfassende Ausweitung der vorgesehenen Bedienungszeiträume erscheint aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht möglich.
3. Für die RB-Linie 33 Friedberg – Hanau bestanden früher gute Umsteigeverbindungen nach Altstadt. Obwohl es keine Veränderungen an der Infrastruktur gab, gingen diese Anschlüsse mittlerweile verloren. Es sollte hier vom RMV gefordert werden, diese Anschlüsse wieder herzustellen.	Zuständigkeit des RMV.	Vorschlag wurde an den RMV weitergeleitet.
4. Die Planungen zum Einsatz weniger spurtstarker Dieseltriebwagen auf der durchgängig elektrifizierten Strecke Friedberg – Hanau sind zu kritisieren.	Kenntnisnahme; Zuständigkeit des RMV.	Kritik wurde zur Kenntnis genommen und an den zuständigen regionalen Aufgabenträger, den RMV, weitergeleitet.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Staatliches Schulamt für den Hochtaunuskreis und den Wetteraukreis</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 03.07.2007</b>			
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>		<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Frage, inwiefern der Reisezeitvergleich MIV/ÖPNV durch einen Kostenvergleich ergänzt werden kann.	Vorschlag wurde umgesetzt	Kostenvergleich als Ergänzung zum Reisezeitvergleich wurde erarbeitet.
2.	<p>Angesichts des zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs kommen einem attraktiven Angebot an Schulen sowie einem attraktiven Verkehrsangebot als Standortfaktoren wachsende Bedeutung zu.</p> <p>Der Rückgang der Schülerzahlen wird nicht gleichmäßig erfolgen. Regionale Unterschiede müssen bei den zukünftigen Planungen beachtet werden.</p> <p>Weitreichende Konsequenzen für die Schülerbeförderung könnten sich in Zukunft aus der Schließung von Schulstandorten ergeben.</p>	Thema wird ausführlich behandelt	Das Thema Schülerverkehr wird im vorgelegten NVP ausführlich behandelt. Um auf die anstehenden Veränderungen angemessen reagieren zu können, wurden im Anforderungsprofil die Anforderungen an die Schülerbeförderung in Form von Rahmenvorgaben festgelegt.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Verkehrsverbund Lahn Dill</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 13.07.2007</b>		
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung
1. Bitte um Prüfung, ob die Linie FB-401 bis nach Brandoberndorf verlängert werden kann und somit für die Gemeinde Waldsolms eine Anbindung in Richtung Butzbach möglich ist.	Wird gemeinsam mit VLD geprüft.	Vorschlag wird geprüft und ggf. in den hierfür zuständigen Gremien beraten.

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: Industrie- und Handelskammer (IHK) Gießen-Friedberg</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 21.08.2007</b>		
Anregungen und Bedenken, Kritik	Ergebnis der Prüfung	Begründung/Erläuterung
1. Keine Anmerkung zu den in der Niederschrift festgehaltenen Angaben.	-	-

<b>Anhörungsberechtigte Stelle: PRO BAHN-Regionalverband Großraum Frankfurt am Main</b> <b>Schriftliche Stellungnahme vom: 28.08.2007</b> <b>Mündliche Stellungnahme vom: 02.07.2007</b>		
<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
<b>1.</b> Anregungen zur RMV-Linie 16 Friedrichsdorf-Friedberg: Der 2-gleisige Ausbau zwischen Rosbach und Rodheim sowie eine Elektrifizierung der Strecke sind anzustreben. Damit könnte ggf. auch eine Verlängerung der S5 bis Friedberg möglich werden.	Aufgrund negativer NKU ist der Vorschlag als unrealistisch anzusehen. Zuständigkeit RMV.	Für den Vorschlag einer Verlängerung der S5 bis Friedberg bzw. Bad Nauheim wurde bereits 1988 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt. Eine Umsetzung kam wegen des ermittelten NKU-Faktors nicht zum tragen. Angesichts der finanziellen Voraussetzungen werden die vorgeschlagenen Maßnahmen – obwohl wünschenswert – für auf absehbare Zeit unrealistisch gehalten. Der RMV stimmt den Ausführungen grundsätzlich zu.
<b>2.</b> Anregungen zur RMV-Linie 31/32 (Horloffthalbahn): Aufwertung der Hungener Linie durch eine Linienführung von Beienheim über Hungen nach Gießen. Dies würde die Bedienung auf einem Teil der Linie 36 verbessern und könnte Busse ersetzen, die nördlich Wölfersheim ohnehin nach Gießen orientiert sind. In Beienheim müsste ein in beiden Richtungen funktionierender Übergang gewährleistet sein.	Finanzierungsfrage offen. Zuständigkeit RMV.	Es wurden bereits Planungen zum Umbau des Bahnhofs Beienheim erarbeitet, die nach Umsetzung das Flügel- und Koppeln der Züge aus/in Richtung Nidda bzw. Wölfersheim erlauben sollen. Die Finanzierung der Maßnahme ist jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht geklärt. Ob es zu einer Wiederinbetriebnahme des heute stillgelegten Abschnittes Wölfersheim/Södel – Hungen kommt, ist derzeit noch nicht absehbar.  Der RMV stimmt den Ausführungen grundsätzlich zu.
<b>3.</b> Durch die Einführung des Mittelhessen-Express verkehrt die Regionalbahn nur noch stündlich. Ein Anschluss in Friedberg an den IC nach Frankfurt kommt hierdurch nur noch alle zwei Stunden zustande. Es sollte geprüft werden, ob sich der Regionalbahn-Fahrplan um 30 Minuten schieben lässt, um wieder mehr Anschlüsse zu erhalten.	Zuständigkeit RMV	-
<b>4.</b> Bei den RE-Fahrten zwischen Siegen und Frankfurt ist der Halt in Butzbach entfallen. Es sollte geprüft werden, ob die Züge künftig wieder in Butzbach halten können.	Zuständigkeit RMV	-

5.	Im Rahmen der Ausschreibung der Linien Friedberg – Hanau und Friedberg – Gießen werden als Fahrzeuge Diesel-Triebwagen vorgesehen. Da es sich hierbei um voll elektrifizierte Strecken handelt, sollten besser Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen. Es ist darauf zu achten, dass die Fahrzeuge gute Beschleunigungswerte aufweisen, um attraktive Fahrzeiten sowie gute Anschlüsse gewährleisten zu können.	Zuständigkeit RMV	-
----	--	-------------------	---

<b>Anhörungsberechtigte Stelle:</b> Stroh Bustouristik GmbH <b>Mündliche Stellungnahme vom:</b> 03.07.2007			
	<b>Anregungen und Bedenken, Kritik</b>	<b>Ergebnis der Prüfung</b>	<b>Begründung/Erläuterung</b>
1.	Bei den Ausführungen zu den Mindeststandards wird erläutert, dass Abweichungen vom Grundtakt möglich sind. Hier sollte besser stehen, dass Abweichungen vom Grundtakt notwendig sind. Denn die im Tagesverlauf unterschiedliche Verkehrsbelastung muss sich in unterschiedlichen Fahrzeitprofilen und damit auch notwendigerweise in Verschiebungen beim Takt niederschlagen.	Keine Änderungen	Die im Tagesverlauf unterschiedliche Verkehrsbelastung muss selbstverständlich Berücksichtigung finden. Hierfür können aber z.B. auch an geeigneter Stelle (z.B. Umsteigehaltestellen, zentrale Haltepunkte) entsprechende Fahrzeitpuffer eingeplant werden. Die Abweichungen vom Grundtakt sind, um eine gute Merkbarkeit der Fahrpläne gewährleisten zu können, nach Möglichkeit auf ein Minimum zu beschränken.