



8.3.D Zusammenfassung und Prüfung der Themen von Fahrgastbeiräten (1. Beteiligungsstufe)

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

Prüfung der Themen von Fahrgastbeiräten
[Stand 20.5.2020]

Themenbereiche

- AQ = Aufenthaltsqualität
- AS/VS = Anbindungs- und Verbindungsstandard
- B = Barrierefreiheit
- ES = Erschließungsstandard
- H = Sonstige Hinweise
- SPNV = Schienenpersonennahverkehr
- T = Tarife
- W/FGI = Bewerbung des bestehenden Angebots / Fahrgast-information

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.

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.1	In Mörlenbach stehen den Reisenden nicht genügend Pkw-Stellplätze für Park & Ride zur Verfügung. Entspannt werden könnte die Lage, indem die ÖPNV-Anbindung zur Bahn in Mörlenbach verbessert wird.	H, AS/VS	Für Park & Ride-Anlagen an Bahnhöfen im VRN-Gebiet wird derzeit ein Gutachten erstellt. Die ÖPNV-Anbindung zur Bahn in Mörlenbach wird durch die Inbetriebnahme des Linienbündels „Odenwald Süd“ am 15.12.2019 verbessert.	KoV	-
QB_FGB_B.2	Die Fahrzeit von Einhausen nach Heppenheim ist unzumutbar.	AS/VS	Zwischen Einhausen und Heppenheim beträgt das Fahrgastpotenzial rund 800 Fg/Woche und das Reisezeitverhältnis (RZV) ggü. einer Pkw-Fahrt zwischen 1,8 und 2,4. Ein RZV von 1,8 wird bei einem deutlich unter 1.100 Fg/Woche liegenden Fahrgastpotenzial als aus-reichend erachtet. Eine neue zusätzliche Schnellbusverbindung (ohne Bedienung von Lorsch) lohnt sich daher nur, wenn neben Einhausen weitere Potenziale erschlossen werden (z.B. durch Weiterführung bis Biblis oder Biebesheim, jeweils inkl. Anschlüsse an den SPNV in Groß-Rohrheim in Richtung der nicht direkt durch eine neue Buslinie bedienten Orte). Der Korridor Biblis/Gernsheim - Bensheim/Heppenheim soll aufgrund der Analyse in QB_GrR.2 im Rahmen des Nahverkehrsplans überprüft werden. Hierbei wird auch untersucht, inwieweit eine neue Schnellverbindung zwischen Einhausen und Heppenheim in diesem Rahmen mitabildbar ist.	BM	M_R.1
QB_FGB_B.3	Der zentrale Omnibusbahnhof in Bensheim ist nicht barrierefrei. Der Aufenthaltskomfort ist verbesserungswürdig. Die Attraktivität dieser wichtigen Mobilitätsdrehscheibe muss verbessert werden.	B, AQ	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.	BM	M_B.16 Kap. 4.4.1
QB_FGB_B.4	Die dynamischen Fahrgastinformationsanzeiger werden begrüßt und sollten mit Echtzeitdaten versorgt werden.	W/FGI	Die meisten im Kreis Bergstraße eingesetzten Fahrzeuge liefern schon heute Echtzeitdaten. Im Zuge von Neuvergaben werden alle Fahrzeuge Echtzeitdaten liefern.	KoV	-
QB_FGB_B.5	An einigen Haltestellen sind die Aushänge für manche Fahrgäste schwer lesbar, da diese zu hoch aufgehängt sind und die Haltestellen stellenweise schlecht beleuchtet sind.	B, W/FGI	Gut lesbare Aushänge sind Teil eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ i.S. des §8 (3) PBefG. Die Umsetzung liegt in der gemeinsamen Verantwortung der Kommunen (Bereitstellung Haltestelleninfrastruktur) und den Verkehrsunternehmen (Gestaltung und Größe der Fahrgastinformationen).	KoV	-
QB_FGB_B.6	Die Marketing-Aktivitäten für die bestehende VRN-Mobilitätsgarantie sollten ausgeweitet werden.	W/FGI	Eine stärkere Bewerbung der Mobilitätsgarantie ist derzeit nicht geplant.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.7	Der Geltungsbereich der bestehenden VRN-Mobilitätsgarantie sollte wenigstens auf Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs ausgeweitet werden. Eine Ausweitung auf Tages-, Mehrfahrtenkarten und Einzelfahrscheine sollte ebenfalls geprüft werden.	T	Auf Initiative des Fahrgastbeirats des Kreises Bergstraße und des Kreises Bergstraße wurde am 25.7.2019 die Mobilitätsgarantie auf Inhaber von Ausbildungszeitkarten (Wochen-, Monats- oder Jahreskarte) im gesamten VRN-Gebiet ausgeweitet. Eine Ausweitung auf Tages-, Mehrfahrtenkarten und Einzelfahrscheine wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.16
QB_FGB_B.8	Für Inhaber von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs ist eine Mobilitätsgarantie für Anschlussversäumnisse zu schaffen.	T	Die Einführung einer Mobilitätsgarantie für Inhaber von Fahrscheinen des RMV-VRN-Übergangstarifs wird als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Derzeit finden bereits entsprechende Verhandlungen statt.	BM	M.17
QB_FGB_B.9	Ruftaxis im Kreis Bergstraße sollten vollständig in den VRN-Tarif, sowie den RMV-VRN-Übergangstarif integriert werden.	T	Eine vollständige Integration der Ruftaxi-Linien im Kreis Bergstraße in den VRN-Tarif und den RMV-VRN-Übergangstarif wird als Maßnahme in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M.14
QB_FGB_B.10	Auf der Relation Heppenheim – Hüttenfeld – Lampertheim sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	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_FGB_B.11	Auf der Relation Bensheim/Heppenheim – Groß-Rohrheim – Gernsheim sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Auf der Relation Bensheim/Heppenheim – Groß-Rohrheim – Gernsheim wurde ein Reisezeitverhältnis von mind. 2,3 (Empfehlung 1,5) und ein Fahrgastpotenzial von ca. 2.050 Fahrgästen pro Woche (Grundnetz 2. Ordnung) ermittelt. Eine neue Verbindung zwischen Bensheim/ Heppenheim und Gernsheim wird daher als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die konkrete Ausgestaltung einer neuen Verbindung wird unter QB_GrR.2 betrachtet.	BM	M_R.1
QB_FGB_B.12	Auf der Relation Heppenheim – Juhöhe – Mörlenbach – Wald-Michelbach sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	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_FGB_B.13	Auf der Relation Heppenheim – Laudenbach sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV- Verkehrsangebots untersucht werden.	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
QB_FGB_B.14	Auf der Relation Lorsch/Einhausen – Hüttenfeld – Viernheim sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Auf der Relation Lorsch/Einhausen – Hüttenfeld – Viernheim wurde ein Reisezeitverhältnis von 2,5 bis 3,4 (Empfehlung 1,8) und ein Fahrgastpotenzial von ca. 980 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Im Betrachtungskorridor liegen mit dem Rhein-Neckar-Zentrum und dem Weltkulturerbe Kloster Lorsch (~50.000 Besucher/Jahr) publikumswirksame Einrichtungen, die im Rahmen der Potenzialanalyse möglicherweise nicht ausreichend berücksichtigt werden können. Die Einrichtung einer neuen ÖPNV-Verbindung „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ oder „Grundnetz Region“ wird im Rahmen des Nahverkehrsplans geprüft.	BM	M_B.5



Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.15	Auf der Relation Lampertheim – MA-Sandhofen/MA-Blumenau sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	<p>Auf der Relation Lampertheim – MA-Sandhofen wurden Reisezeitverhältnisse zwischen 1,4 und 3,3 und zwischen Lampertheim und MA-Blumenau zwischen 2,6 und 9,4 (Empfehlung 1,5) ermittelt. Von rund 12.470 potenziellen Fahrgästen pro Woche zwischen den Stadtge-bieten von Lampertheim und Mannheim werden 40% dem SPNV und 60% (7 480 Fahrgäste pro Woche) dem straßengebundenen ÖPNV zugeschlagen. Daher erscheint die Einrichtung zweier neuer Verbindungen des Grundnetzes 1. Ord-nung zwischen Lampertheim und Mannheim sinnvoll.</p> <p>Hierfür kommen nur zwei Straßenverbindungen (B44 Lampertheim – Sandhofen und K3/K9754 Lampertheim – Blumenau/Schönau) in Frage. Für beide ÖPNV-Verbindungen gilt, dass sie ihre Potenziale nur erreichen, wenn die neuen Verbindungen mit vorhan-denen Linien innerhalb des Mannheimer Stadtgebiets koordiniert werden (Kooperation mit Stadt Mannheim zur Vermeidung von schädlichen Parallelverkehren zu vorhandenen Buslinien und unattraktiven Umstiegen an der Stadtgrenze erforderlich). Sofern die neuen Verbindungen keine attraktiven Anschlussverbindungen zu den bestehenden Linien in Lampertheim herstellen, sinkt das erreichbare Potenzial auf schlimmstenfalls 71% des angegebenen Wertes (5.310 Fg/Woche). In diesem Fall hat die Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung „Grundnetz 1. Ordnung“ zwischen Lampertheim und MA-Sandhofen aufgrund der publikumswirksamen Einrichtungen im Betrachtungskorri-dor Vorrang vor einer Verbindung Lampertheim – MA-Blumenau – Schönau (Grundnetz 2. Ordnung). Die Herstellung der benannten beiden ÖPNV-Verbindungen zwischen Lampertheim und Mannheim wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	BM	M_R.3.a M_R.3.b
QB_FGB_B.16	Auf der Relation Lampertheim – Bürstadt sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV- Verkehrsangebots untersucht werden, z.B. Verknüpfung der Stadtbussysteme	AS/VS	<p>Auf der Relation Lampertheim – Bürstadt wurden Reisezeitverhältnisse zwischen 2,3 und 5,8 (Empfehlung 1,5) ermittelt. Von rund 4 900 potenziellen Fahrgästen pro Woche zwischen den Stadtgebieten von Bürstadt und Lampertheim werden 30% dem SPNV und 70% (3.420 Fahrgäste pro Woche) dem straßengebundenen ÖPNV zugeschlagen. Dies entspricht einem ausreichenden Potenzial für eine Verbindung des Grundnetzes 1. Ordnung oder zweier Verbindungen des Grundnetzes 2. Ordnung. Durch die flächenhaf-te Struktur des Betrachtungskorridors – es kommen potenziell vier Straßenverbindungen für neue Verbindungen in Frage – wird die Einrichtung zweier Verbindungen des Grund-netzes 2. Ordnung unter Berücksichtigung des vorhandenen ÖPNV- Angebots bevorzugt. Deswegen und aufgrund vorhandener Siedlungsstrukturen im Betrachtungskorridor wird die Herstellung neuer Verbindungen über die L3411 (Lampertheim – Hofheim – Bobstadt – Bürstadt) und St. Wendelin-Str. (Bürstadt – Boxheimerhof – Lampertheim) empfohlen. Die Prüfung der benannten ÖPNV-Verbindungen wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.</p>	BM	M_R.4



Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.17	Auf der Relation Bobstadt – Hofheim – Worms sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Auf der Relation Bobstadt – Worms wurde ein Reisezeitverhältnis (RZV) von 1,8 und auf der Relation Bobstadt – Hofheim von 3,5 ermittelt (Empfehlung jew. 1,8). Letztere Relation wird angesichts des Fahrgastpotenzials i. H. v. rund 110 Fahrgästen pro Woche nicht ausreichend nachgefragt, um eine isolierte neue Verbindung mit besserem RZV losgelöst von den bestehenden Angeboten (Linien 601, 652) zu realisieren. Das RZV zwischen Bobstadt und Worms (Fahrgastpotenzial i.H.v. rund 480 Fahrgästen pro Woche) liegt noch in einem ausreichenden Rahmen. Unabhängig dieser lokalen Analyse zeigte die Potenzialanalyse unter Berücksichtigung der Gesamtnachfrage zwischen den Stadtgebieten von Bürstadt und Lampertheim sowie der Integration bestehender ÖPNV-Angebote, dass eine neue ÖPNV-Verbindung „Grundnetz 2. Ordnung“ auf der Relation Bürstadt – Bobstadt – Hofheim – Lampertheim sinnvoll erscheint (vgl. QB_FGB_B.16), welche die hier ermittelten Potenziale (insgesamt rund 590 Fahrgäste pro Woche) im Falle attraktiver Anschlussverbindungen an den SPNV in Hofheim automatisch miteinschließen würde. Vor dem Hintergrund der Gesamtbetrachtung wird die Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung „Grundnetz 2. Ordnung“ auf der Relation Lampertheim – Hofheim – Bobstadt – Bürstadt mit Anschlüssen an den SPNV Richtung Worms in Hofheim in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_R.4
QB_FGB_B.18	Auf der Relation Fürth – Gadernheim – Ernsthofen – Ober-Ramstadt – Darmstadt sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden. Ober-Ramstadt Bahnhof sollte nach Möglichkeit mitbedient werden.	AS/VS	Die benannte Relation entspricht zwischen Darmstadt und Brandau dem Linienweg der DADINA-Buslinie 0. Aus der umfangreichen Analyse in QB_Lau.4 geht hervor, dass eine Verlängerung dieser Linie über Brandau hinaus aufgrund des ungewissen Nutzens unter gleichzeitig hohen Kosten durch den erforderlichen zusätzlichen Fahrzeugmehraufwand derzeit nicht gefolgt werden kann. Aufgrund des mit rund 820 Fahrgästen pro Woche dennoch nicht zu vernachlässigenden Fahrgastpotenzials wird eine Verbindung in Form einer bedarfsgesteuerten Bedienform mit Anschluss an die Buslinie 0 in Brandau im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht. Eine ÖPNV-Linie, die die Relation Fürth – Seidenbuch – Gadernheim – Brandau bedient, kann – unter der Voraussetzung attraktiver Anschlüsse an den Verknüpfungspunkten in Brandau, Gadernheim und Fürth – ein Fahrgastpotenzial zwischen 2.100 und 2.900 Fahrgästen pro Woche erreichen und entspricht damit einer Verbindung des Grundnetzes 2. Ordnung. Die Herstellung einer solchen Verbindung wird im Rahmen des Nahverkehrsplans untersucht.	BM	M_NO.9 M_NO.19
QB_FGB_B.19	Auf der Relation Reichenbach – Brandau – Groß-Bieberau – Reinheim sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Die benannte Relation entspricht zwischen Reinheim und Brandau dem Linienweg der DADINA-Buslinie M02. Im Rahmen der Themennennung QB_Lau.1 wurden die Potenziale zwischen dem nördlichen Lautertal und dem Kreis Darmstadt-Dieburg untersucht und dabei ein Potenzial i.H.v. 1.640 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht dem Angebotsstandard „Grundnetz Region“. Folglich soll zwischen Reichenbach und Brandau im Rahmen des Nahverkehrsplans eine Anpassung des bestehenden Angebots erfolgen. Eine Verlängerung der Buslinie M02 nach Reichenbach wird dabei als eine von mehreren denkbaren Maßnahmen untersucht.	BM	M_NO.8
QB_FGB_B.20	Auf der Relation Lindenfels – Winterkasten – Reichelsheim – Michelstadt/Erbach sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Aufgrund längerer Fahrzeit und einem zu großen Eingriff in die bestehenden Linien wird von einer Änderung abgesehen.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.21	Auf der Relation Lindenfels – Modautal sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV- Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Zwischen Lindenfels und Modautal beträgt das Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt 5,6 (Empfehlung 1,8) und es wurde ein Potenzial in Höhe von maximal rund 130 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Angesichts des niedrigen Potenzials wird kein dringender Handlungsbedarf für diese Relation gesehen. Im Rahmen der Bearbeitung der Themenennung QB_Lau.4 zeigt sich jedoch, dass eine Besserung durch die Herstellung einer neuen Umsteigeverbindung über Gadernheim zu erwarten ist. An Wochenenden besteht mit dem Rufbusangebot der Linie 666 Fürth – Lindenfels – Neunkirchen eine getaktete Verbindung im Freizeitverkehr in den Ortsteil Neunkirchen.	KoV	-
QB_FGB_B.22	Auf der Relation Grasellenbach – Reichelsheim sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Zwischen Grasellenbach und Reichelsheim beträgt das Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt 4,6– 7,3 (Empfehlung 1,8) und es wurde ein Potenzial in Höhe von maximal rund 1.440 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Die Herstellung einer neuen ÖPNV-Verbindung „Grundnetz Region“ zwischen Grasellenbach und Reichelsheim wird daher in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Die Realisierung dieser Verbindung erreicht ihre Potenziale nur sofern keine Parallelbedienung zu anderen Linien auf dem Gebiet des Odenwaldkreises erfolgt (Kooperation erforderlich).	BM	M_NO.13
QB_FGB_B.23	Auf der Relation Wald–Michelbach/Grasellenbach – Beerfelden sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Zwischen Wald–Michelbach und Beerfelden beträgt das Reisezeitverhältnis ggü. einer Pkw-Fahrt 2,5– 4,5 sowie zwischen Grasellenbach und Beerfelden 2,5–6,2 (Empfehlung 1,8). Es wurde ein Potenzial in Höhe von maximal rund 930 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Dies entspricht der Netzkategorie „Ergänzungsnetz Grundversorgung“ (Rufbedienung). Die Optimierung der kreisübergreifenden Verbindungen zwischen Wald–Michelbach/Grasellenbach und Beerfelden/Erbach/Michelstadt wird in der Themenennung QB_WM.5 behandelt. Demzufolge soll die benannte ÖPNV-Verbindung hergestellt werden und wird daher in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Über die konkrete Ausgestaltung entscheidet neben der realisierbaren Umsetzungsvariante auch die Kooperationsbereitschaft des Odenwaldkreises (Mitfinanzierung und Vermeidung Parallelbedienung zu anderen Linien auf seinem Gebiet).	BM	M_NO.14
QB_FGB_B.24	Auf der Relation Grasellenbach – Mossautal – Michelstadt/Erbach sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_WM.5 im Anhang 3.C	BM	M_NO.12.a M_NO.12.b
QB_FGB_B.25	Auf der Relation Hirschhorn – Moosbrunn sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV- Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Zwischen Hirschhorn und der Gemeinde Schönbrunn wurde ein Potenzial i.H.v. ca. 170 Fahrgästen pro Woche ermittelt. Für eine regelmäßige Busverbindung ist dies nicht ausreichend. Zur Sicherstellung einer Grundmobilität erscheint die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Angebots sinnvoll. Hierfür ist eine Kooperation mit dem Rhein-Neckar-Kreis erforderlich.	BM	M_NO.15
QB_FGB_B.26	Auf der Relation Abtsteinach – Heiligkreuzsteinach sollte die Schaffung bzw. Verbesserung des ÖPNV-Verkehrsangebots untersucht werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_A.2 im Anhang 3.C	BM	M_NO.1
QB_FGB_B.27	Eine Reaktivierung der Überwaldbahn sollte untersucht werden.	SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_WM.1 im Anhang 3.C	BM	M_NO.2
QB_FGB_B.28	Die Weschnitzalbahn sollte häufiger nach Mannheim durchgebunden werden.	AS/VS, SPNV	Siehe Ausführungen unter QB_Gras.4 im Anhang 3.C	BM	M_NO.4

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.29	Ein neuer Bahnhofpunkt „Bensheim-Schulzentrum“ (Main-Neckar-Bahn bzw. Nibelungenbahn; Höhe Euronics-Markt) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Von den insgesamt rund 3.500 Schülern aus den drei Schulen im Umfeld des vorgeschlagenen Bahnhofpunktes (Altes Kurfürstliches Gymnasium, Goethe-Gymnasium, Heinrich-Metzendorf-Schule) pendeln etwa 2.100 Schüler aus Orten außerhalb der Stadt Bensheim ein. Von einer Bedienung eines neuen Bahnhofes durch die Nibelungenbahn (RB63) würden rund 500 Schüler, durch die RB67/68 rund 450 Schüler profitieren. Angesichts der daraus resultierenden Gesamtmenge von mind. ~ 1.500 Fahrgästen pro Schultag werden große Einsparpotenziale im Stadt- und Regionalbusverkehr vermutet, da ein Teil heutiger Schulverstärkerfahrten durch bestehende Kapazitäten im SPNV (nach gegenwärtigem Betriebskonzept ist kein Fahrzeugmehraufwand erforderlich) abgewickelt werden könnte. Etliche regional bedeutsame Freizeitziele liegen derzeit außerhalb des empfohlenen fußläufigen Einzugsbereichs von 1.000 m Luftlinie vom nächsten Bahnhofpunkt und würden durch einen neuen Bahnhof regional besser erschlossen. Die weiteren kundenseitigen, betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_B.21
QB_FGB_B.30	Ein neuer Bahnhofpunkt „Bensheim-Sirona“ (Nibelungenbahn und nach Möglichkeit auch Main-Neckar-Bahn; Höhe Pfalzstraße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV		BM	M_NO.9 M_NO.19
QB_FGB_B.31	Ein neuer Bahnhofpunkt „Bensheim-Gewerbegebiet Süd“ (Nibelungenbahn; Höhe Berliner Ring) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Von den insgesamt rund 2.100 Schülern der Karl-Kübel-Schule pendeln etwa 1.700 Schüler aus Orten außerhalb der Stadt Bensheim ein. Von einem neuen Bahnhof für die Nibelungenbahn (RB63) würden rund 220 Schüler profitieren. Angesichts der daraus resultierenden Gesamtmenge von mind. ~ 500 Fahrgästen pro Schultag werden Einsparpotenziale im Stadt- und Regionalbusverkehr in geringem Umfang vermutet, da ein Teil heutiger Schulverstärkerfahrten durch bestehende Kapazitäten im SPNV abgewickelt werden könnte. Mit dem Luxor Filmpalast liegt zwar ein regional bedeutsames Freizeitziel derzeit außerhalb des empfohlenen fußläufigen Einzugsbereichs von 1.000 m Luftlinie vom nächsten Bahnhofpunkt entfernt und würde bei Realisierung eines neuen Bahnhofes regional besser erschlossen. Nachteilig wirkt sich jedoch die nur einseitige Bebauung zur Bahnstrecke und nur in sehr geringem Umfang in weiter Entfernung (> 600 m) vorhandene Wohnbebauung aus. Die weiteren kundenseitigen, betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.		M_NO.8
QB_FGB_B.32	Ein neuer Bahnhofpunkt „Büstadt-Freizeitzentrum“ (Nibelungenbahn; Höhe Freibad und Wasserwerkstraße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_R.10
QB_FGB_B.33	Ein neuer Bahnhofpunkt „Hofheim-Gewerbegebiet“ (Nibelungenbahn; Höhe Bensheimer Straße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_R.10
QB_FGB_B.34	Ein neuer Bahnhofpunkt „Birkenau-Hornbach“ (Weschnitzalbahn; Höhe Hornbacherstraße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_NO.28
QB_FGB_B.35	Ein neuer Bahnhofpunkt „Mörtenbach-Bettenbach“ (Weschnitzalbahn; Höhe Josef-Loroch-Straße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_NO.28
QB_FGB_B.36	Ein neuer Bahnhofpunkt „Mörtenbach-Rathaus“ (Weschnitzalbahn; Höhe Schulstraße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die Verschiebung des heutigen Bahnhofpunktes Mörtenbach zum angegebenen Standort ist derzeit in Planung.	KoV	-
QB_FGB_B.37	Ein neuer Bahnhofpunkt „Mörtenbach-Groß-Breitenbach“ (Weschnitzalbahn; Höhe Groß-Breitenbach) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Die betrieblichen und finanziellen Auswirkungen eines zusätzlichen Bahnhofpunktes können im Rahmen des lokalen Nahverkehrsplans nicht abschließend beurteilt werden.	BM	M_NO.28
QB_FGB_B.38	Ein neuer Bahnhofpunkt „Rimbach-Stadion“ (Weschnitzalbahn; Höhe Kleiststraße) sollte untersucht werden.	ES, SPNV	Ein neuer Bahnhofpunkt am angegebenen Standort ist derzeit in Planung.	KoV	-

Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Kreis Bergstraße					
QB_FGB_B.39	Die Bahnlinie RE60 sollte auf einen 60'-Takt verdichtet werden.	AS/VS, SPNV	Wurde zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 umgesetzt.	KoV	-
QB_FGB_B.40	Die Bahnlinie RE70 sollte gemeinsam mit der Bahnlinie RB 2 zwischen Groß-Rohrheim und Riedstadt-Goddelau auf einen 30'-Takt verdichtet werden.	AS/VS, SPNV	Aufgrund der hohen Streckenauslastung der Riedbahn sind Zubestellungen in diesem Umfang derzeit nicht möglich.	BM	M_R.6
QB_FGB_B.41	Die Bahnlinie RB63 sollte auf mindestens 2 Fahrten pro Stunde zwischen Bensheim und Worms sowie einen 20'-Takt zwischen Bürstadt und Worms verdichtet werden. Diese Maßnahme ist auch vor dem Hintergrund einer stabilen Anbindung von Worms an die notorisch verspätungsanfällige Riedbahn zu betrachten.	AS/VS, SPNV	Angesichts des gegenwärtigen Betriebskonzepts der beiden Linien RB62 Worms – Biblis und RB63 Worms – Bürstadt – Bensheim ist die beschriebene konzeptionelle Neugestaltung ohne Fahrzeugmehrung theoretisch möglich und angesichts der Verspätungsanfälligkeit der Riedbahn sinnvoll. Kooperation mit SPNV-Aufgabenträgern in Rheinland-Pfalz erforderlich. Aufnahme als Prüfauftrag.	BM	M_R.11
QB_FGB_B.42	Die Bahnlinie RB67/68 sollte zwischen Bensheim und Darmstadt mindestens auf einen 30'-Takt verdichtet werden.	AS/VS, SPNV	Das Angebot im Schienenpersonennahverkehr auf der Main-Neckar-Bahn Frankfurt – Darmstadt – Bensheim – Mannheim/Heidelberg weist bereits ein hohes Niveau auf. Aufgrund laufender langjähriger Verträge bzw. Finanzierungsvereinbarungen sowie hoher Streckenauslastung der Main-Neckar-Bahn sind mittelfristig keine Zubestellungen in diesem Umfang möglich. Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wurde eine Taktverdichtung der Linie RE60 auf einen 60'-Takt vorgenommen. Eine Verdichtung des Angebots der Linie RB67/68 auf einen 30'-Takt wird als Prüfauftrag in den lokalen Nahverkehrsplan aufgenommen.	BM	M_B.19
QB_FGB_B.43	Im Zusammenhang mit einem neuen Bahnhof „Bensheim-Schulzentrum“ sollte die Nibelungenbahn zu schulverkehrsrelevanten Zeiten bis Bensheim-Auerbach verlängert werden.	AS/VS, SPNV	Eine Verlängerung der Nibelungenbahn (RB63) bis Bensheim-Auerbach ist aus verkehrsfachlicher Sicht nur nach Realisierung des unter der QB_FGB_B.29 näher diskutierten neuen Bahnhofpunktes in der Nähe der Mozartstraße sinnvoll. Näheres siehe QB_FGB_B.29.	BM	M_B.21
QB_FGB_B.44	Die Nibelungenbahn Bensheim – Worms (RB63) sollte elektrifiziert werden.	SPNV	Aufnahme als Prüfauftrag.	BM	M.12
QB_FGB_B.45	Die Weschnitzalbahn Weinheim – Fürth (RB69) sollte elektrifiziert werden.	SPNV	Aufnahme als Prüfauftrag.	BM	M.12
QB_FGB_B.46	Der laufende Bahnbetrieb auf der Weschnitzalbahn sollte kosteneffizienter ausgestaltet und die Anschlussbeziehungen der Buslinien im Weschnitztal optimiert werden. Hierbei sollte eine Betriebsvariante mit einer wiederhergestellten Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach untersucht werden, eine Betrachtung im Zusammenhang mit einer möglichen Elektrifizierung sowie im Vergleich zu heute eingesetzten beschleunigungsstärkeren Fahrzeugen erfolgen. Bei der Standort-/Variantenuntersuchung der Begegnungsmöglichkeit in Mörlenbach ist auf die Option einer Reaktivierung der Überwaldbahn Rücksicht zu nehmen	ES, SPNV	Die Verschiebung des heutigen Bahnhofpunktes Mörlenbach zum angegebenen Standort ist derzeit in Planung.	KoV	-
QB_FGB_B.47	Eine neue Regionalexpress-Linie Worms – Hofheim – Biblis – Groß-Rohrheim – Gernsheim – ... – Darmstadt sollte eingerichtet werden. Die Einrichtung einer solchen Verbindung sollte im Zusammenhang mit einer Taktverdichtung auf der Linie RE70 bzw. RB 2 und ggf. perspektivisch mit einer Realisierung der in Planung befindlichen Fernverkehrsneubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar, welche u.a. Kapazitäten für den Regionalverkehr verspricht, betrachtet werden.	AS/VS, SPNV	Aufnahme als Prüfauftrag.	BM	M_R.6
QB_FGB_B.48	In den ICE-Zügen der DB Fernverkehr AG sollten Verbundfahrausweise mit Fernverkehrszuschlag anerkannt werden.	T	Nachrichtliche Aufnahme ohne Behandlung im lokalen Nahverkehrsplan.	KoV	-



Gremium/ Lfd.Nr.	Inhalt/Rückmeldung	Themen- bereich	Stellungnahme Kreis/VRN	Prüf- ergebnis	Berücksich- tigungsort
Fahrgastbeirat Stadt Lampertheim					
QB_FGB_L.1	Zwischen Lampertheim und Heppenheim sollte eine regelmäßige Busverbindung über das bestehende Angebot hinaus eingerichtet werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_FGB_B.10	BM	M_R.2
QB_FGB_L.2	Eine regelmäßig verkehrende Busverbindung zwischen Lampertheim und dem Knotenpunkt Mannheim-Sandhofen sollte installiert werden.	AS/VS	Siehe Ausführungen unter QB_FGB_B.15	BM	M_R.3.a
QB_FGB_L.3	E-Mobilität und Zukunftstechnologien im ÖPNV sollen im Nahverkehrsplan berücksichtigt und einbezogen werden.	H	Das Ziel einer klimafreundlichen Mobilität und Zukunftstechnologien werden im Nahverkehrsplan behandelt.	BS	Kap. 3.1
QB_FGB_L.4	Vom Schulzentrum West in Lampertheim sollte auch nach der 11. Stunde (17:15 Uhr) nach Biblis/Wattenheim/Nordheim bzw. Büstadt/Bobstadt ein Schülerverkehr eingerichtet werden.	AS/VS	Die zu erfüllenden Anforderungen an Bedienungsstandards für den Schülerverkehr werden im Nahverkehrsplan beschrieben (Kap. 3.2.2). Eine bedarfsorientierte Anpassung der Schülerbeförderung im Rahmen dieser Anforderungen erfolgt im laufenden Betrieb.	BS	Kap. 3.2.2
QB_FGB_L.5	Die Riedgemeinden sollten stärker über Buslinien vernetzt werden.	AS/VS	Die Eingabe wird nicht verstanden, da unbekannt auf welche Relation(en) sich die Bewertung bezieht. Die Optimierung bestehender ÖPNV-Verbindungen im Ried wird unter QB_FGB_B.10, QB_FGB_B.11, QB_FGB_B.15 und QB_FGB_B.16 behandelt.	KoV	-
QB_FGB_L.6	Für die Kommunen sollten Zuschüsse zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen bereitgestellt werden.	B	Schon heute ist es möglich mit Finanzmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Haltestellen barrierefrei auszubauen. Der Kreis koordiniert in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger zusammen mit den Kommunen im Rahmen des Nahverkehrsplans das Ziel mindestens eine barrierefreie Bushaltestelle pro Siedlungseinheit möglichst zeitnah zu realisieren. Die Umsetzung vor Ort liegt in der Zuständigkeit der jeweiligen Kommunen.	BS	Kap. 4.4.1
QB_FGB_L.7	In den Nahverkehrsplan des Kreises Bergstraße sollen verbindliche Fahrzeuganforderungen (u.a. zur barrierefreien Ausstattung) aufgenommen werden.	H	Verbindliche Fahrzeuganforderungen werden in den Ausschreibungen des VRN vorgegeben. Schon heute werden mit Ausnahme einzelner Fahrten im Schülerverkehr nahezu 100% aller Buslinienfahrten mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt. Unabhängig hiervon werden Fahrzeugstandards im Kapitel 3.2.5. formuliert.	BS	Kap. 3.2.5
QB_FGB_L.8	Die Ticketpreise sollen über die Zeitkarten hinaus optimiert werden, sodass der ÖPNV auch für Gelegenheitsfahrer attraktiver wird.	T	Im Nahverkehrsplan werden Anforderungen an die Tarife des ÖPNV formuliert und thematisiert.	BS	Kap. 4.8
QB_FGB_L.9	Die Vergabestelle soll beim Kreis Bergstraße angesiedelt werden.	H	Kenntnisnahme	KoV	-