

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Umsetzung NVP 2006-2015

Anlage 2: Technische Informationen zu B+R-Anlagentypen

Anlage 3: Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Anlage 4: Barrierefreiheit an Bushaltestellen – technische Standards

Anlage 5: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau

Anlage 6: Haltestellen in Städten und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau

Anlage 6.1: Biebesheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.2: Bischofsheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.3: Büttelborn – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.4: Gernsheim – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.5: Ginsheim-Gustavsburg – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.6: Groß-Gerau – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.7: Kelsterbach – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.8: Mörfelden-Walldorf – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.9: Nauheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.10: Raunheim – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.11: Riedstadt – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 6.12: Stockstadt – Haltestellenplan/-tabelle

Anlage 6.13: Trebur – Haltestellenpläne/-tabelle

Anlage 7: Aufwand und Kosten für ein Fahrradverleihsystem

Anlage 8: Synopse

Anlage 8.1: Stellungnahmen der Städte und Gemeinden

Anlage 8.2: Stellungnahmen anderer Aufgabenträger

Anlage 8.3: Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Anlage 8.4: Stellungnahmen der Institutionen

Anlage 1: Umsetzung NVP 2006-2015

Linien-Nr.	Maßnahme	Linienweg	Bedienung HVZ	Bedienung TVZ	Bedienung SVZ	Anschlussprioritäten	Realisierung (Bemerkung)
Linienbündel „LGG-Ost“							
61	a) Zusammenfassung der Linien L1 (61) und L5 (65), b) Andienung des geplanten Gewerbegebiets Nauheim südöstlich der Bahn	(Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn – Groß-Gerau Marktplatz) Groß-Gerau Marktplatz – Rü. Bf Südseite	(60 Takt) 30 Takt	(60 Takt) 30 Takt	60 Takt	Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Ffm, GG Bf. Dornberg (Ostseite) in Ri. Ffm.	a) ja b) nein (keine Notwendigkeit da Gewerbegebiet nicht entwickelt)
63	a) Einrichtung einer Linie mit Hauptfunktion im Schülerverkehr mit Andienung der Schulen in Groß-Gerau, b) Erschließung Baugebiet Büttelborn Süd zum Bf. Dornberg	Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn (Baugebiet Süd) – Groß-Gerau Prälat-Diehl-Schule bzw. Martin-Buber-Schule	Einzelfahrten nur an Schultagen, AST in den Ferien	Einzelfahrten nur an Schultagen, AST in den Ferien			a) ja b) ja (kein AST in den Ferien, Bedienung durch Linie 66)
61/65	Einrichtung Schnellbus, Führung in Nauheim über Ostumgehung mit Verknüpfung (L6/26) an Haltestelle "Rüsselsheimer Straße", Linienende Rüsselsheim Bhf. Südseite, einzelne Fahrten bis Opelbf, Entfall Königstädten	Worfelden – Klein-Gerau (ohne Bahnhof)- Büttelborn – Groß-Gerau – Nauheim – Rüsselsheim	einzelne Fahrten	-	-		ja

Linien-Nr.	Maßnahme	Linienweg	Bedienung HVZ	Bedienung TVZ	Bedienung SVZ	Anschlussprioritäten	Realisierung (Bemerkung)
65	a) Zusammenfassung der Linien L1 (61) und L5 (65) mit durchgehenden Fahrten b) Aufgabe der Bedienung zwischen Marktplatz und Krankenhaus	Worfelden – Klein-Gerau – Büttelborn – Groß-Gerau – Rüsselsheim Bahnhof Südseite	60'Takt	60'Takt	60'Takt	Anschlusspriorität: Rüs Bf. Südseite in Ri. Frankfurt, GG Bf. Dornberg (Ostseite) in Ri. Ffm.	a) ja b) ja Wochenendangebot wir über Linie 63 abgewickelt
67 neu		Mörfelden – Frankfurt Flughafen CargoCity Süd	60'Takt				Neue Linie (Umstrukturierung Bedienung Walldorf/Flughafen)
AST 69 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)		Walldorf Forsthaus – Bahnhof - Karree	60'Takt AST	60'Takt AST	60'Takt AST		Neue Linie (Umstrukturierung Bedienung Walldorf/Flughafen)

Linienbündel „LGG-West“

<p>22</p>	<p>a) Verlängerung der Linie L2 (22) über den Bhf. Dornberg bis Altenwohnheim (Esch) in Groß-Gerau, b) Überlagerung mit Linie 24 zu einem 30'Takt auf Teilstrecke Rüsselsheim – Trebur</p>	<p>Groß-Gerau - Altenwohnheim – Bhf. Dornberg – Marktplatz / Bhf. – Wallerstädten – Geinsheim (- Trebur – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite)</p>	<p>30'Takt (60'Takt)</p>	<p>30'Takt (60'Takt)</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>	<p>60'Takt (120'Takt)</p>	<p>Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Ffm, Umstiege in Dornberg Bf aus Ri. Frankfurt, (Wallerstädten -) GG Bf. in Ri. Darmstadt</p>	<p>a) ja (Verlängerung bis Kreiskrankenhaus/ Bedienung Altenwohnheim über Linie 61) b) ja</p>
<p>23</p>		<p>GG Bf – Bf Dornberg – Europaring – Trebur – Astheim – Bauschheim</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>		<p>ja</p>	
<p>24</p>	<p>a) Neueinrichtung der Linie mit Anbindung des Neubaugebiets Oderstraße, b) Überlagerung mit Linie 22 zu einem 30'Takt auf Teilstrecke Rüsselsheim – Trebur</p>	<p>Trebur Oderstraße – Astheim – Rüsselsheim Bhf. Südseite</p>	<p>60'Takt</p>	<p>60'Takt</p>	<p>60'Takt</p>	<p>Anschlusspriorität: Rüsselsheim Bhf. Südseite in Ri. Mainz</p>	<p>a) ja b) ja Anschluss Ri. Mz nein</p>	
<p>25</p>	<p>Außerhalb des Schülerverkehrs Umstellung auf Bedarfsverkehr</p>	<p>Kornsand Rheinfähre – Hessenaue – GS Geinsheim – (ggfs. Verlängerung bis Riedsee)</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr / AST</p>	<p>Sa/So: Fahrten in Sommermonate</p>	<p>ja (keine Verlängerung bis Riedsee)</p>	
<p>26</p>	<p>Bedienung im Schülerverkehr und Berufsverkehr</p>	<p>Am Ei Nauheim – Mittelpunktschule Trebur</p>	<p>60'Takt</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>	<p>einzelne Fahrten im Schülerverkehr</p>	<p>-</p>	<p>Im Berufsverkehr Anschlusspriorität Nauheim Bahnhof - Trebur</p>	<p>ja (Umstellung einzelner Fahrten in den Ferien auf AST)</p>

28	Neueinrichtung der Linie als Ersatz für Linie L8 im Bereich Trebur – Geinsheim (vgl. Linie 48)	Opelbahnhof Rüsselsheim – Trebur - Geinsheim	Einzelfahrten im Opelverkehr				ja
Linienbündel „LGG-Städ“							
42	a) Beschränkung auf den Schulverkehr der Schulen in Groß-Gerau und Goddelau, b) Aufgabe der Bedienung von GG-Esch (zukünftig Linie 41), GG-Marktplatz und des Abschnittes Goddelau Stockstadt (zukünftig Linie 44 und 45)	Goddelau – Wolfskehlen – Dornheim – Berkach – Schulen in Groß-Gerau	Einzelfahrten im Schülerverkehr	Einzelfahrten im Schülerverkehr			a) nein (Linienweiterung bis Gernsheim Schulen) b) ja
48	Neueinrichtung der Linie als Ersatz für die Linie L8 im Bereich Leeheim - Gernsheim	Leeheim – Goddelau – Stockstadt – Biebesheim – Gernsheim	Einzelfahrten im Schülerverkehr	Einzelfahrten im Schülerverkehr			ja
44	a) Aufspaltung der Linie 45 in "44 langsam" und "45 schnell", b) verbesserte Erschließung Gernsheim Kernstadt, Nibelungenviertel, c) alternierende Bedienung mit 45 schnell	(Darmstadt –)Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Gernsheim Hallenbad – Kleinhrohrheim	60'Takt	60'Takt	60'Takt	Anschlusspriorität: Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	a) ja (Lastrichtung bis Stockstadt) b) nein (ab Fahrplan 2016) c) ja (Lastrichtung bis Stockstadt)
45	a) Aufspaltung der Linie 45 in "44 langsam" und "45 schnell", b) Schnellbusbedienung ohne Halt in Philipphospital, Goddelau Bhf., c) Erschließung von Goddelau Gewerbegebiet	(Darmstadt –)Griesheim Platz Bar-le-Duc – Goddelau – Gernsheim Nibelungenviertel	60'Takt	60'Takt		Anschlusspriorität: Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	a) ja (Lastrichtung bis Stockstadt) b) ja (Linie 44) c) ja (Haltestelle Hessenring) d) ja

	d) verbesserte Erschließung Gernsheim e) alternierende Bedienung mit 44 langsam								(Verlängerung Otto-Hahn-Str.) e) ja (Lastrichtung bis Stockstadt)
46	Anpassung der Bedienung an die Nachfrage	Griesheim Platz Bar-le-Duc – Wolfskehlen – Dornheim – Leeheim – Geinsheim	60`Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60`Takt				Anschlusspriorität Griesheim Platz Bar-le-Duc in Ri. Darmstadt	ja
K60 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)		Pfungstadt – Hahn – (Allmendfeld) – Gernsheim	120`Takt und Einzelfahrten im Schülerverkehr						Neue Linie Umstrukturierung im Zuge Eröffnung Pfungstadtbahn
K62	a) Anbindung des Westrings in Leeheim, b) ggfs. Verlängerung + Angebotsausweitung am Wochenende bis Riedsee und Kornsand, c) Führung als Freizeitlinie inkl. Marketing für Kühkopf	Darmstadt Hauptbahnhof – Crumstadt – Goddelau – Erfelden – Leeheim Westring – (Riedsee – Kornsand)	60`Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60`Takt	120`Takt/ ggfs. 60`Takt			Anschlusspriorität Leeheim – Erfelden in Riedstadt Goddelau i. Ri. Frankfurt	a) ja (Bedienung über Haltestelle Geinsheimer Str.) b) nein (keine Infrastruktur vorhanden) c) nein (ab Fahrplan 2016)
AST 49 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)		Allmendfeld – Gernsheim	60`Takt AST	120`Takt AST	120`Takt AST				Neue Linie Fakultativer Verkehr
Buslinien Mainspitze									

54	-		Ginsheim F-E-Platz – Bischofsheim – Mainz Lerchenbg	20'Takt	30'Takt	30'Takt	30'Takt	Führung über Bouguenais-Allee
55	-		Bischofsheim – Mainz Kastel – Mainz Innenstadt – Finthen	20'Takt	30'Takt	30'Takt	30'Takt (nur Sa.)	ohne Änderung
56	Entfall der Linie, bei Fertigstellung Unterführung Bhf. Gustavsburg Prüfung möglicher Führungsoptionen		Ginsheim – Gewerbegebiet Mainspitze – Gustavsburg	60'Takt	60'Takt	60'Takt		Fakultatives Angebot. Die Linie wurde nach einem Jahr Probebetrieb zum Fahrplan 2007 wieder aufgegeben
91	Führung über Bischofsheim Bhf., Entfall Haltestelle Kupferwerk		<i>Nachtbuslinie</i> Bischofsheim – Mainz Kastel – Mainz Innenstadt – Finthen				einzelne Fahrten	ja
92	-		<i>Nachtbuslinie</i> Ginsheim – Mainz – Mombach				einzelne Fahrten	Linie im Zuge Umstrukturierung Linie 91 entfallen
Linienbündel „LGG-Nord“								
72	a) Änderung der Linienführung mit alternierendem Linienende Bischofsheim Treburer Straße und Gewerbegebiet, b) Anbindung Wingertsfad, c) Laufwegharmonisierung mit 975 in Rüsselsheim,		(Raunheim Am Prime Parc –) Rüsselsheim Marktplatz – Bischofsheim – Gewerbegebiet Bischofsheim /Treburer Straße [– Ginsheim Friedrich-Ebert- Platz]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	30'Takt (60'Takt) [Einzelfahrten im Schüler- und Berufs- verkehr]	60'Takt	Taktverdichtung mit Linie 975 zwischen Raunheim und Rüsselsheim a) ja b) ja c) ja d) ja e) nein

	d) in Raunheim Verlängerung bis Am Prime-Parc e) Wegfall Ginsheim – Rüs mit Aufnahme der Linie 6/60								Integration der Linie 975 in Linie 72
73	neues Linienende an Terminal 1	Kelsterbach Friedhof – Flughafen Frankfurt Terminal 1	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	ja
74	a) neues Linienende Rudolf-Stein-Schule, b) Erschließung des Neubaugebiets Länger Weg	Kelsterbach R.-Stein-Schule – Karl-Treutel-Schule – Mörfelder Straße – Langer Weg – Sportpark	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	a) ja (auf Wunsch Kelsterbach Verlängerung bis Niederhölle) b) nein (Planung 2016)
75	a) Neueinrichtung der Linie, b) Erschließung des Neubaugebiets Länger Weg, c) Abwicklung Schülerverkehr	Kelsterbach Niederhölle – Karl-Treutel-Schule – Mörfeldener Straße – Friedhof	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	a) ja b) nein (Planung 2016) c) ja
78 neu (noch nicht im NVP 2006 enthalten)		Rauheim Bf– Mönchhof – Kelsterbach Bf							Neue Linie Fakultativer Verkehr in Kombination mit Linie 79
79	a) Erweiterung der Linienführung über neue Stadtmittelle als Stichfahrt,	Am Prime Parc – Neue Stadtmittelle – Bhf. – West – Elbestraße – Am Schifferstück –	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	60'Takt	a) ja b) ja

	b) Verlängerung bis Am Prime-Parc	Römerstraße – Bhf. Südseite Sportpark										
827	-	Bischofsheim Ringstraße – Hochheim Brentano Schule	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr	60'Takt	60'Takt	60'Takt				
Regionalbuslinien												
663	Andienung Campingplatz Mörfelden	Mörfelden Bhf – Langen – Spremlingen – Neu-Isenburg Bhf	60'Takt mit Verdichtung im Berufsverkehr	60'Takt	60'Takt	60'Takt					nein (Infrastruktur)	
671 (975) Neu Linie 72	a) neues Linienende am Terminal 1, b) Laufwegharmonisierung mit Linie 72 in Rüsselsheim Ost, c) Anbindung Kelsterbach Langer Weg	Rüsselsheim Marktplatz – Raunheim – Kelsterbach – Frankfurt Flughafen Terminal 1	60'Takt	60'Takt	60'Takt	abends 120'Takt	Zwischen Rüsselsheim Marktplatz und Raunheim Am-Prime Parc Taktverdichtung mit Linie 72				a) ja b) ja c) nein (geänderte Planung) Integration in Linie 72	
751 (ehemals 5514)	a) neue Linienenden in DA Hbf. und Terminal 1, b) Einstellung Teillast Mörfelden Rathaus–Starkenburgerstraße, c) Linienverknüpfung des Teilastes Mörfelden Rathaus – Terminal 1 mit der Linie 752 am Rathaus Mörfelden	(Darmstadt Hbf. –)Mörfelden Rathaus – Walldorf – Frankfurt Flughafen Terminal 1	30'Takt (60'Takt)	30'Takt (60'Takt)	30'Takt (60'Takt)	60'Takt (120'Takt)					a) nein b) ja c) ja Taktverdichtungen im Zuge hoher. Nachfrage	

752 (ehemals Linie 77)	a) neues Liniennetz in Mörfelden Rathausplatz, b) Liniennetzverknüpfung mit 5514 (Teillast Mörfelden – Flughafen) in Richtung Flughafen	Mörfelden Rathausplatz – Gärtnerweg – Rüsselsheim Bhf. Südseite	60'Takt	60'Takt Sa 120'Takt	120'Takt	Einzelfahrten im Schüler- und Berufsverkehr bis Walldorf	a) ja (neues Liniennetzkonzept) b) ja
Linienbündel „Weiterstadt“							
675		Darmstadt Ludwigshöhstraße – Weiterstadt – Büttelborn – Bhf. Dornberg – Groß-Gerau Krankenhaus	60'Takt	60'Takt Sa 120'Takt	-	Bhf Dornberg aus Ri. Büttelborn nach FFM	
5515		Darmstadt Ludwigshöhstraße – Weiterstadt – Büttelborn – Weiterstadt – Erzhausen Südliche Ringstraße	30'Takt	60'Takt/Sa 120'Takt	abends 60'Takt/ So 120'Takt		Neues Liniennetzkonzept mit Linie 5516 DA – Weiterstadt – Braunhardt - Worfelden
Sonstige Buslinien							
68	-	Kelsterbach Gesamtschule – Frankfurt Alt-Schwanheim	Fahrten im Schülerverkehr	Fahrten im Schülerverkehr			
N81		Nachtbusangebot Mörfelden – Walldorf / Rüsselsheim – Frankfurt	-	-	Einzel-fahrten	Mit dem RMV dreijähriger Testbetrieb vereinbart	Entfall wg. Nachtverkehr S-Bahn

Anlage 2: Technische Informationen zu B+R-Anlagentypen

Die B+R-Anlagentypen weisen spezifische Vor- und Nachteile auf, wodurch sie sich für unterschiedliche Einsatzzwecke und Rahmenbedingungen eignen.

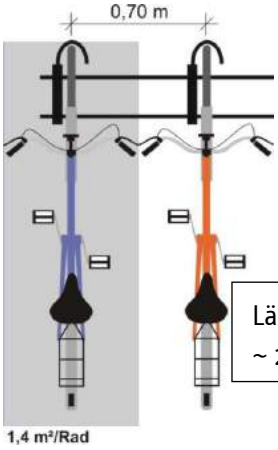
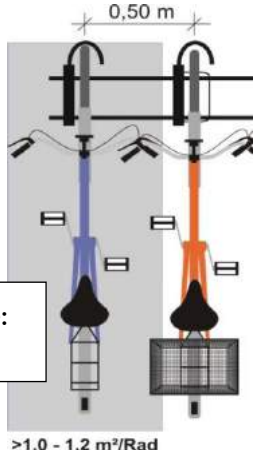
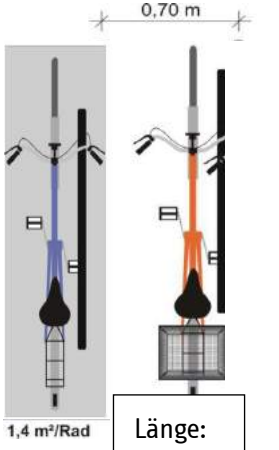
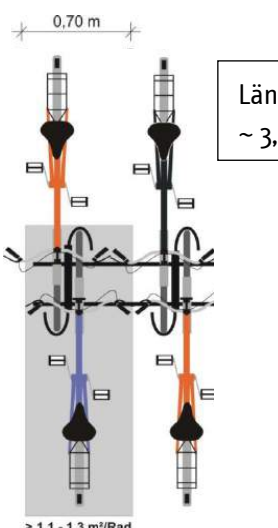
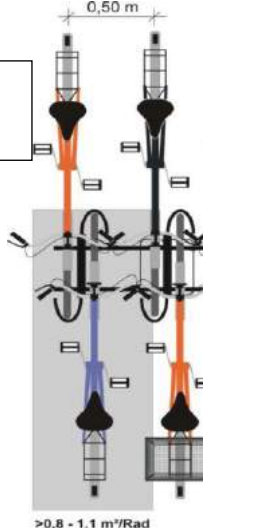
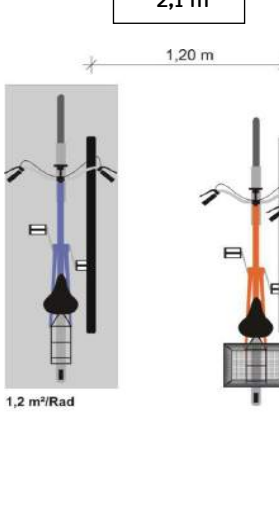
■ Vor- und Nachteile verschiedener B+R-Anlagentypen

Vorteile (+) / Nachteile (-)	Einzelparker	Reihenparker
Kosten	+ Anschaffung: ca. 100 € / Stück + incl. Tiefbau: 150-200 € / Stück	- incl. Dach: 1.000 € / Platz - Dach + Tiefbau: ~ 1.300 €
Montage	- Aufwändige Einzelmontage + Flexible Montagemöglichkeiten	+ einfache, günstige Montage - wenige Ausführungsvarianten
Städtebauliche Einbindung	+ bessere Einpassung ins Stadtbild + mehrere kleine Einheiten möglich	- starke Trennwirkung (Block) - große Einheiten
Fläche / Flächenverbrauch	+ bei wenig Raum, ungünstigem Flächenzuschnitt realisierbar	+ geringe Fläche je Rad - Gesamtanlage braucht Platz
Flexibilität	+ Bügelzahl/-abstände frei wählbar + nutzbar für Spezialräder, Rollator - nicht als mobile Anlage nutzbar	- Blöcke vorgegeben (z.B. 10er) - Spezialräder kaum nutzbar + auch als mobile Anlagen
Sicherheit / Sauberkeit	+ leichter zu reinigen - Räder fallen leichter um - Vandalismus (Hebelwirkung)	+ hohe Standsicherheit + weniger Vandalismus - z.T. Missbrauch Obdachlose
Wahrnehmbarkeit	- Parkfunktion nicht so deutlich	+ Anlagenzweck klar ersichtlich

Einzelne Anlehnbügel bieten sich v.a. dort an, wo eher kleinere B+R-Potentiale stadtverträglich realisiert werden sollen (Bushaltestellen) oder um mehrere Haltestellenzugänge dezentral zu bedienen. Besteht hingegen eine große B+R-Nachfrage (SPNV-Halt, wichtige Umsteigepunkte) können aufgrund der Kompaktheit der Anlage und höheren Standfestigkeit der Räder Reihenparker evtl. sinnvoller sein.

Die verschiedenen **Aufstellmöglichkeiten** für B+R-Anlagen ergeben sich aus den Grundmaßen eines Rades (ca. 0,45 x 1,9m), der Belegung (ein- oder beidseitig), dem verwendeten Modelltyp (Reihen- oder Einzelparker), der Einstellweise (nur Tiefeinstellung, wechselweise Hoch-/Tiefeinstellung) und der zu beachtenden Seitenabstände. Hieraus resultieren unterschiedliche Flächenbedürfnisse der Anlagen.

■ **Typen und Aufstellmöglichkeiten von B+R-Anlagen**

Modelltyp	Gabelhalter (Tief) Abstand = 0,7 m	Gabelhalter (Hoch-Tief) Abstand = 0,5 m	Anlehnbügel Abstand: 0,7 m bzw. 1,2 m
Einseitig	 <p>0,70 m</p> <p>1,4 m²/Rad</p>	 <p>0,50 m</p> <p>>1,0 - 1,2 m²/Rad</p> <p>Länge: ~ 2 m</p>	 <p>0,70 m</p> <p>1,4 m²/Rad</p> <p>Länge: ~ 2,1 m</p>
Beidseitig	 <p>0,70 m</p> <p>> 1,1 - 1,3 m²/Rad</p> <p>Länge: ~ 3,2 m</p>	 <p>0,50 m</p> <p>>0,8 - 1,1 m²/Rad</p>	 <p>1,20 m</p> <p>1,2 m²/Rad</p>

Quelle: Modifiziert nach A.Blase (2015).

Beidseitiges Parken (Anlehnbügel und Gabelhalter) bedeutet eine effizientere Flächennutzung. Im Sinne eines komfortablen Ein- und Ausparkens sind reine Tiefparker zu bevorzugen, allerdings kann aufgrund enger Flächenverhältnisse am Bahnhof die Verwendung von Hoch-/Tiefparkern angezeigt sein. Bei geringer Einstelltiefe, können alternativ schräggestellte Bügel Anwendung finden, benötigen dann aber einen größeren Bügelabstand. Der Anlehnbügel selbst sollte für eine gute Standfestigkeit folgendermaßen konfiguriert sein: mindestens 1,2 m Länge, 70-90 cm Höhe und idealerweise mit einem tieferem Querholm versehen zur Befestigung von Rädern abseits der Standardmaße.

Anlage 3: Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Kommune	Ortsteil	Haltestelle ¹	Anzahl Stellplätze
Bischofsheim		Darmstädter Straße	4
Bischofsheim		Rheinstraße	4
Büttelborn	Klein-Gerau	Rathaus	4
Büttelborn	Klein-Gerau	Seegraben	4
Büttelborn	Worfelden	Sporthalle	4
Gernsheim		Freiherr-vom-Stein-Straße	4
Gernsheim		Hallenbad	4
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Bouguenais-Allee	2 ²
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz	16
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	In der Nachtweid	30
Ginsheim-Gustavsburg	Ginsheim	Neckarstraße	12
Ginsheim-Gustavsburg	Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	4
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Marktplatz	32 ³
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Pforte	4
Groß-Gerau	Groß-Gerau	Römerkreisel	2
Groß-Gerau	Berkach	Kirche	4
Groß-Gerau	Dornheim	Rathausplatz	4
Groß-Gerau	Wallerstädten	An der Pforte	2
Groß-Gerau	Wallerstädten	Siedlung	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Bgm.-Klingler-Straße	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Gärtnerweg	4
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Hessenring	3
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Kurhessenstraße	5
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Rathausplatz	8
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Schwimmbad	- ⁴
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Starkenburgerstraße	3

Kommune	Ortsteil	Haltestelle ¹	Anzahl Stellplätze
Mörfelden-Walldorf	Mörfelden	Zillering	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Alpenring	5
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Egerländer Straße	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Vitrolles-Ring	4
Mörfelden-Walldorf	Walldorf	Werrastraße	4
Nauheim		Thomas-Mann-Straße	2
Nauheim		Waldstraße	6
Raunheim		Egerländer Straße	4
Raunheim		Mainstraße	4
Raunheim		West	8
Riedstadt	Crumstadt	Friedhof	4
Riedstadt	Crumstadt	Maternusstraße	4
Riedstadt	Erfelden	Berliner Straße	4
Riedstadt	Goddelau	Starkenburger Straße	6
Riedstadt	Leeheim	Backhausstraße	5
Riedstadt	Leeheim	Geinsheimer Straße	4
Riedstadt	Leeheim	Schusterwörthstraße	4
Riedstadt	Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	3
Riedstadt	Wolfskehlen	Oderstraße	4
Stockstadt		Feuerwehr	8
Trebur	Geinsheim	Friedhof	4
Trebur	Geinsheim	Mittelpfad	4
Trebur	Trebur	Hauptstraße	6

¹Bushaltestellen an Bahnhöfen mit B+R-Anlagen sind in dieser Tabelle nicht enthalten.

²Anlage sollte vergrößert werden.

³Mobiler Fahrradparker auf dem Marktplatz.

⁴Radständer am Schwimmbad

Die Installation von weiteren Fahrradabstellanlagen an verschiedenen Haltestellen im Kreis Groß-Gerau wird stetig geprüft und umgesetzt.

Anlage 4: Barrierefreiheit an Bushaltestellen – technische Standards

		
		<p>VERKEHRSPANUNG Köhler und Taubmann GmbH</p> <p>Hanauer Landstraße 145 60314 Frankfurt am Main Telefon: +49 69 4058698-0 Telefax: +49 69 4058698-66</p> <p>Frankfurt am Main, 18.05.2015</p>

Barrierefreiheit an den Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau – technische Standards



Die dazugehörigen Regelausbaupläne entnehmen Sie bitte dem digitalen Anhang.



Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Ausgangssituation und Grundsätze	2
2	Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg	2
3	Ausbauform Haltestellen	4
3.1	Einführung	4
3.2	Haltestellenkap	4
3.3	Halten am Fahrbahnrand	6
3.4	Haltestellenbucht	7
4	Tiefbau	8
4.1	Einführung	8
4.2	Hochbord	8
4.3	Taktiler Leitsystem	9
4.3.1	Allgemeines	9
4.3.2	Auffindestreifen	11
4.4	Einstiegsfeld	11
4.5	Leitstreifen	11
4.6	Warte- und Bewegungsfläche	12
4.7	Zuwegung/Querungsstellen	12
4.7.1	Einführung	12
4.8	Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe	13
5	Regelausbaupläne	14
Literatur		
Abbildungsverzeichnis		



1 Ausgangssituation und Grundsätze

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) fordert im § 8 (3), dass bis zum 1. Januar 2022 alle Bushaltestellen vollständig barrierefrei gestaltet sein müssen. Ausnahmen sind prinzipiell möglich, müssen jedoch im zugehörigen Nahverkehrsplan verankert sein.

Des Weiteren ist dem Bundesgleichstellungsgesetz Art. 4 zu entnehmen, „... barrierefrei sind bauliche Anlagen, wenn sie für behinderte Menschen, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“.

Auch wenn sich das Thema „Barrierefreiheit“ als gesellschaftliche Aufgabe für den gesamten öffentlichen Raum stellt, konzentrieren sich die nachfolgenden Erörterungen auf Bushaltestellen und deren direktes Umfeld, insbesondere zugehörige Querungsstellen.

Vor diesem Hintergrund ist an Bushaltestellen insbesondere der selbständige Einstieg von Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe zu ermöglichen sowie die selbständige Orientierung von Blinden und Sehbehinderten zu schaffen.

Die sich hieraus ergebenden Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau, d.h. die technischen Standards, werden nachfolgend aufgezeigt und erläutert. Diese Standards werden in Regelausbauplänen umgesetzt, die im digitalen Anhang zum NVP enthalten sind.

Als wichtiger Grundsatz muss gelten, dass den Bedürfnissen aller Fahrgäste Rechnung zu tragen ist. Einseitige Optimierungen, die zu gravierenden Nachteilen für andere Fahrgäste führen, sind zu vermeiden. Die unterschiedlichen Bewegungs- und Orientierungsmöglichkeiten von nichtmobilitätseingeschränkten und mobilitätseingeschränkten Fahrgästen – aber auch der verschiedenen Gruppen behinderter Menschen – bedingen meist Kompromisse bei den Lösungen im Einzelfall.

Die folgenden Ausführungen stellen in erster Linie grundlegende Gestaltungsempfehlungen für Neubauten von Haltestellen dar. Bereits vorhandene ältere Haltestellen können oft nur durch kompromissbehaftete Lösungen barrierefrei gestaltet werden, die Neubauten jedoch möglichst nahe kommen sollten.

2 Anforderungen an den barrierefreien Einstieg/Ausstieg

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Bushaltestellen ergeben sich einmal aus den Einstiegsbedingungen zwischen Bord und Fahrzeug und zum anderen aus der Führung im Haltestellenbereich.

Ein selbständiges Ein-/Aussteigen in einen Bus ist für Personen mit eingeschränktem Gehvermögen, bspw. Personen im Rollstuhl oder mit Gehhilfe, entsprechend den DIN 18040-3 (2014) dann möglich, wenn der verbleibende Restspalt bzw. die verbleibende Reststufe 5 cm nicht überschreiten, vgl. hierzu **Abb. 2-1**.

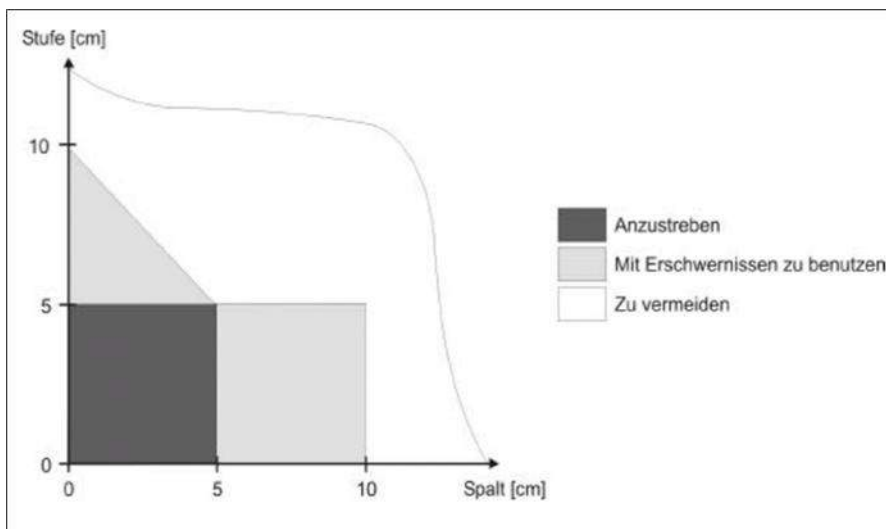


Abb. 2-1: Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus

Ein Linienbus mit Niederflertechnik und „Kneeling“ (einseitige Absenkung des Fahrzeugaufbaus) erreicht entweder an einer Tür eine Einstiegshöhe von 25 cm¹ oder aber an zwei Türen von 27 cm². Damit errechnet sich bei einer Reststufe von max. 5 cm die zugehörige Bordsteinhöhe zu 22 cm. Ein Bord in dieser Ausbauhöhe erfordert keine Klapprampe mehr für den Einstieg bzw. Ausstieg, wie bei niedrigeren Bordhöhen erforderlich. Deshalb wird eine Bordhöhe von mind. 22 cm für die Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau empfohlen.

Die 22 cm hohe Bordsteinhöhe setzt voraus, dass der Bus diese Kante beim Ein- und Ausfahren nicht mit dem vorderen bzw. hinteren Wagenkastenüberhang überstreicht, da sonst Beschädigungen am Bus auftreten können. In Bereichen, in denen ein Fahrzeug die Wartefläche bzw. den Bordstein überstreichen muss, sollte die Erhöhung deshalb maximal 16 cm³ betragen. In diesen Fällen ist eine Kombination von unterschiedlichen Bordhöhen in der Längsentwicklung zielführend (höhendifferenzierte Haltestellengestaltung). Ein Übergangsbereich muss dann den Höhenausgleich zwischen der Normalhöhe des Bordes und dem aufgehöhten Haltestellenbereich schaffen.

Die Spaltbreite bestimmt sich wesentlich aus der Anfahrbarkeit der Haltestelle, was wiederum durch die Haltestellenform beeinflusst wird.

¹ Anmerkung: Dies ist aufgrund der Hydraulik in der Regel die vordere Tür.

² Anmerkung: Dies sind aufgrund der Hydraulik, dann die vordere und die zweite Tür.

³ Außerhalb der Fahrgastwechselbereiche auch unter 16 cm.



3 Ausbauform Haltestellen

3.1 Einführung

„Bestehende Haltestellen sollten ebenfalls auf ihre Standortqualität hin überprüft werden. Zu berücksichtigende Kriterien sind dabei: Lage zu wichtigen Zielen im Ortsteil oder Quartier, Lage im Straßenraum unter Berücksichtigung des Umfeldes, Sicherungsmöglichkeiten des Zu- und Abgangs einschließlich der Straßenquerung, (soziale) Sicherheit der wartenden Fahrgäste, Erkennbarkeit der Haltestelle, Breite der Geh- und Wartefläche, aber auch Anforderungen, die sich durch den KFZ-Verkehr oder aus anderen Belangen ergeben.“ (aus „Förderung von Haltestellen“, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Stand Mai 2014):

Grundsätzlich werden drei Ausbauformen von Haltestellen unterschieden:

- Haltestellenkap,
- Halten am Fahrbahnrand,
- Haltestellenbucht.

Dabei stellt die Haltestellenbucht innerorts bei zulässigen Geschwindigkeiten $V_{zul} \leq 50$ km/h eine Ausnahmeform dar. Bezogen auf das bordsteinparallele Anfahren ergibt sich die vorab erfolgte Reihung der Haltestellen; am besten lässt sich das Haltestellenkap anfahren. Diesbezüglich am aufwendigsten ist die Busbucht einzustufen.

Zu den drei Haltestellenformen im Einzelnen.

3.2 Haltestellenkap

Beim Haltestellenkap wird der Seitenraum im Haltestellenbereich in den Straßenraum vorgezogen, siehe **Abb. 3-1**. Das Haltestellenkap ist gleichzeitig die kürzeste Form einer Haltestelle. Die Länge der Haltestellen bestimmt sich aus der Länge der Busse, von denen die Haltestelle angefahren wird. Diese Haltestellenform ist von den Bussen am besten anfahrbar und unterstützt somit ein bordsteinparalleles Anhalten. Auch besteht keine Gefahr, dass der Anfahrbereich zugeparkt wird, wie bspw. bei der Ausbauform „Halten am Fahrbahnrand“ gegeben.



Abb. 3-1: Haltestellenkap (www.nahverkehr-info.de)

Ein weiterer Vorteil des Haltestellenkaps ist die vergrößerte Wartefläche für die Fahrgäste, bspw. im Vergleich zu der Ausbauf orm „Halten am Fahrbahnrand“, die durch die vorgezogene Wartefläche entsteht.

Der Einsatzbereich von Haltestellenkaps ist bis zu einer Verkehrsbelastung von 700 Kfz/h und Richtung an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) unbedenklich, vgl. **Abb. 3-2**.

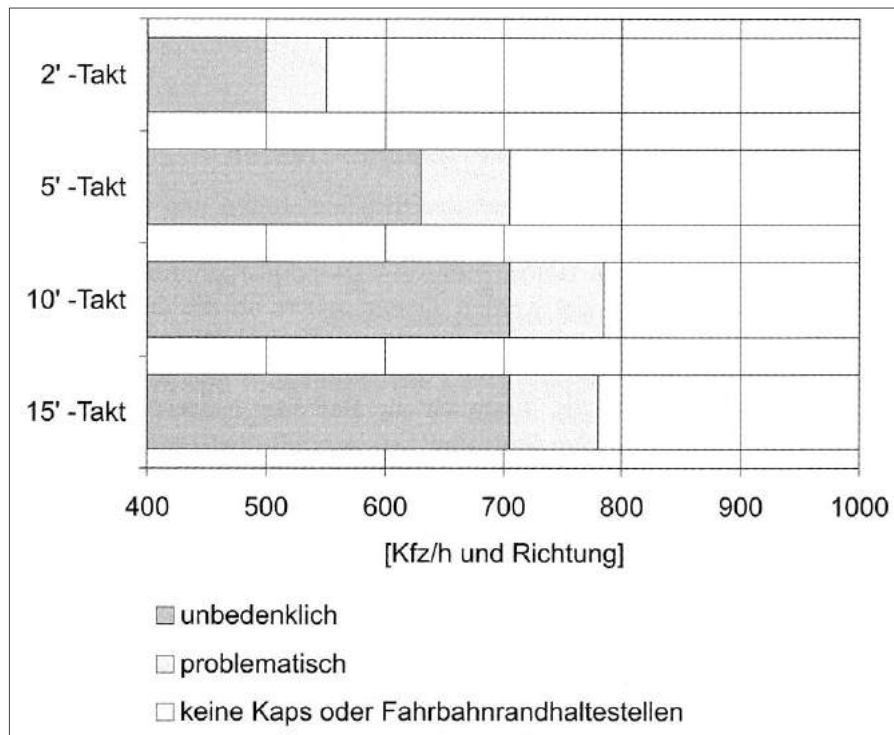


Abb. 3-2: Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009)

Im Rahmen der Planungen zum barrierefreien Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Landkreis Groß-Gerau sollte deshalb immer geprüft werden, ob ein Um- bzw. Ausbau als Haltestellenkap möglich ist.

3.3 Halten am Fahrbahnrand

Die innerorts am häufigsten realisierte Haltestellenform ist das Halten am Fahrbahnrand, siehe **Abb. 3-3**. Die Länge der Haltestellen setzt sich zusammen aus der Buslänge zuzüglich eines freizuhaltenden Bereichs von rd. 40 m. Diese Zusatzlänge muss eingehalten werden, damit der Bus die Haltestelle gut anfahren kann und auch wieder verlassen kann (EAÖ, 2013).



Abb. 3-3: Halten am Fahrbahnrand (www.nahverkehr-info.de)

3.4 Haltestellenbucht

Die Haltestellenbucht kommt innerorts nur dort zur Anwendung, wo Busse längere Aufenthaltszeiten haben, z. B. zur Anschlusssicherung, an Schulstandorten mit längeren Fahrgastwechselzeiten oder an Anfangs- und Endhaltestellen von Linien.

Sie muss, um ein bordsteinparalleles Anfahren zu ermöglichen, eine Mindestlänge von $minL = 88,70$ m aufweisen (EAÖ, 2013). Diese Länge wird auch gefordert, damit eine Förderung über GVFG⁴ möglich ist.

Nachteile von Busbuchten sind - neben dem großen Platzbedarf - die Reisezeitverluste im Betrieb, unangenehme Seitenbeschleunigungen für Fahrgäste beim Ein- und Ausfahren sowie Kosten durch Winterdienst. Infolge widerrechtlich geparkter Fahrzeuge sind sie nicht immer korrekt anfahrbar.

⁴ GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz



4 Tiefbau

4.1 Einführung

Der Um-, Aus- und Neubau von Haltestellen unter den Aspekten einer unbehinderten Mobilität umfasst den Einbau von Hochborden, um einen möglichst niveaugleichen Einstieg ins Fahrzeug zu ermöglichen und den Einbau von taktilen Leitsystemen, um Blinde und Sehbehinderte zu führen.

Des Weiteren sind die Zugänge zu den Haltestellen an die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer anzupassen.

4.2 Hochbord

An die Gestalt des Hochbordes ergeben sich im Wesentlichen zwei Anforderungen. Dies ist einmal die Höhe des Hochbordes selber, um einen barrierefreien Einstieg zu ermöglichen. Zum anderen ist es die Gestalt des Hochbordes, um eine bordsteinparallele Anfahrt zu unterstützen. Gleichzeitig sollte der Verschleiß der Busreifen bei der Anfahrt minimiert werden.

Die Höhe des Bordes sollte, wie bereits hingewiesen, 22 cm betragen, um die Reststufe auf 5 cm zu begrenzen. Eine Anhebung des Wartebereichs ermöglicht den Einstieg ohne fremde Hilfe⁵ und beschleunigt gleichzeitig den betrieblichen Ablauf des Busverkehrs.

Es empfiehlt sich ein Formstein als Bord, der über eine Hohlkehle in der Basis verfügt. Diese Ausrundung ergibt eine gute Spurführungshilfe für ankommende Fahrzeuge und verbessert damit die Anfahrbarkeit der Haltestelle. Damit der Fahrer die Reifen mit leichtem Druck gegen den Bord steuern kann, muss dieser entsprechend verschiebesicher verlegt sein.

Diese untere Hohlkehle gewährt zudem, dass die Reifenflanke geschont wird. Der Kontakt zwischen Reifen und Hochbord beschränkt sich weitestgehend auf die Lauffläche des Reifens. Eine glatte Anlauffläche schont die Reifen.

Zusätzlich ist eine zweite Hohlkehle an der Bordoberkante sinnvoll, damit der Wagenkasten bei der Anfahrt und dem „Kneeling“ nicht beschädigt wird.

Entsprechende Borde sind zwischenzeitlich auf dem Markt erhältlich.

Bei beengten Verhältnissen (z. B. Einfahrten) kann das Hochbord ggf. nur den Bereich der ersten und zweiten Tür abdecken, was eine Mindestlänge von rd. 9 m erfordert. Eine entsprechende Darstellung zeigen die Regelausbaupläne im Anhang. Diese Form des verkürzten Ausbaus kann auch an Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen zum Einsatz kommen.

Stehen bei beengten Platzverhältnissen keine 9 m zum Einbau eines Hochbords zur Verfügung, sollte zumindest ein taktils Leitsystem mit Führung zur ersten Tür in

⁵ D.h. auch ohne Klapprampe.

Fahrradnähe und eine barrierefreie Bordhöhe an der Tür für Rollstuhlfahrer (zweite Tür bei Bussen) eingerichtet werden.⁶

Für Haltestellen, die dauerhaft ausschließlich von Klein- und Midibussen angeeignet werden, gelten bezüglich der Ausbaulänge und der optimalen Bordhöhe gesonderte Standards. Entsprechende Haltestellen sollten von vornherein auf das entsprechende Maß der eingesetzten Fahrzeuge verkürzt ausgebaut werden. Kleinbusse verfügen zudem über eine niedrigere Wagenfußbodenhöhe, so dass die Bordhöhe entsprechend anzupassen ist. Werden Haltestellen von Klein- und Standardbussen angeeignet, muss entweder ein Kompromiss hinsichtlich der Bordhöhe gefunden (nach dem derzeitigen Erkenntnisstand insbesondere bei Außenschwenktüren maximal 18 cm) oder eine höhendifferenzierte Haltestellengestaltung angewendet werden.

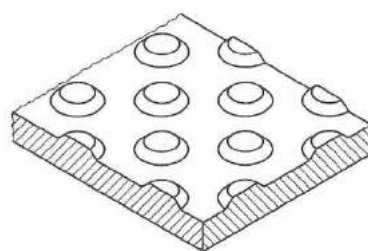
4.3 Taktiler Leitsystem

4.3.1 Allgemeines

Bezogen auf die Fahrgäste deren Sehvermögen eingeschränkt ist, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren als Leitsystem ausgestattet sein. Diese setzen sich zusammen aus Noppen- und trapezprofilierten Rippenplatten, siehe **Abb. 4-1** und **4-2**. Ggf. werden begleitende Kontrastplatten erforderlich.

Der DIN 32984 (2011) ist hierzu zu entnehmen:

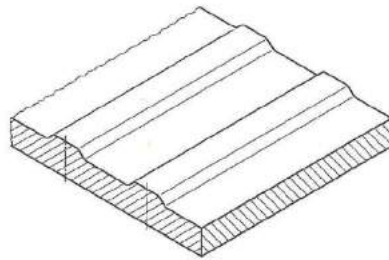
- „Voraussetzung für die Wirksamkeit einer Bodeninformation ist der hohe taktile, visuelle und möglichst auch akustische Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag.“
- „In einem rauen, fugenreichen oder kontrastarmen Umgebungsbelag werden Bodenindikatoren von blinden und sehbehinderten Menschen nicht wahrgenommen. Wenn der taktile und/oder visuelle Kontrast nicht ausreichend ist, müssen Begleitstreifen oder gegebenenfalls Begleitflächen zur Erreichung des notwendigen Kontrasts vorgesehen werden.“



a) Ansicht perspektivisch

⁶ Standardlinienbusse (12 m Länge) verfügen im Landkreis Groß-Gerau nur über zwei Türen. Gelenkbusse nur über maximal drei Türen. Die Mehrzweckfläche als Kinderwagen- bzw. als Rollstuhlstellplatz befindet sich im Bereich der zweiten Türe.

Abb. 4-1: Noppenprofil, DIN 32984 (2011)



a) Ansicht perspektivisch

Abb. 4-2: Rippenprofil, DIN 32984 (2011)

Die zugehörigen Maßketten und weitere Anforderungen an Noppen- und Rippenprofile enthalten die DIN 32984 (2011).

Grundsätzlich ist zu beachten, dass der Abstand von Bodenindikatoren zu fest installierten Hindernissen 60 cm nicht unterschritten werden darf.

Bodenindikatoren sollen „talbündig“⁷ verlegt werden, damit sie für die Nutzer taktil besser zu erfassen sind (zudem vorteilhaft für die Entwässerung und Reinigung, geringere Glätteisgefahr). Demgegenüber steht ein erhöhter Aufwand beim Einbau der Platten. Bei nasser Witterung sollten die Flächen mit Bodenindikatoren nicht rutschig sind. Ein erhöhter Rutschwiderstand wird durch profilierte Rippen und Noppen erreicht.

Ausreichender taktiler und/oder visueller Kontrast (Leuchtdichtekontrast oder auch Hell-Dunkel-Kontrast) wird bei allen taktilen Leitelementen durch eine entsprechende Materialwahl erreicht. Bei unzureichenden Kontrasten werden neben den Bodenindikatoren beidseitig Begleitstreifen verlegt, um den erforderlichen Kontrast (taktil und/oder visuell) herzustellen.

Es kommen an Bushaltestellen Auffindestreifen, Leitstreifen und Einstiegsfelder als taktile Bodenelemente zum Einsatz. Bevor auf die Elemente im Einzelnen eingegangen wird ist darauf hinzuweisen, dass in Hessen zu den Themen zwei Publikationslinien bestehen. Zum einen handelt es sich, um die Publikationen von Hessen Mobil „Leitfaden Unbehinderte Mobilität“ (2006) und den zugehörigen Erfahrungsbericht „Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“ (2010). Zum anderen um die DIN, hier insbesondere die DIN 18040-3 (2014) und DIN 32984 (2011), einschließlich deren Querverweise. Eine vergleichende Gegenüberstellung hat, bezogen auf die taktilen Leitsysteme, nur geringfügige Unterschiede ergeben. Klärende Gespräche mit den Betroffenenverbänden ergaben grundsätzlich, dass von den Betroffenen die Lösungen gemäß DIN bevorzugt und diese Lösungen deshalb auch für den Landkreis Groß-Gerau empfohlen werden und den Regelausbauplänen im Anhang als Grundlage dienen. Dies

⁷ „Talbüdig“ bedeutet, dass die erhabene Struktur der Bodenindikatoren höher als der umgebende Belag liegt. Die Höhe der Strukturen ist im Außenbereich auf 5 mm über Bodenoberkante begrenzt, um Stolperstellen zu vermeiden.



bietet zudem die Chance, zukünftig gleichartige taktile Leitelemente im Landkreis Groß-Gerau vorzufinden.

4.3.2 Auffindestreifen

Der Auffindestreifen dient dem Ziel auf seitlich vom Gehweg befindliche Ziele hinzuweisen und auf diese hinzuführen. Gemäß DIN ist es notwendig, zwischen Auffindestreifen, die zu einer Haltestelle führen und solchen, die eine Querungsstelle markieren, zu unterscheiden.

Bei Bushaltestellen ist der Auffindestreifen mit Rippenplatten (Breite 0,6 m - 0,9 m), die parallel zum Bord über den Gehweg hinweg angeordnet sind, gestaltet. Der Auffindestreifen führt blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer zum Einstieg in Höhe der Fahrtür des haltenden Busses.

An Querungsstellen ist der Auffindestreifen bei ansonsten gleicher Anordnung und Breite mit orthogonal verlegten Noppenplatten gestaltet, DIN 32984 (2011). Abstimmungen mit den betroffenen Verbänden empfehlen, solche Auffindestreifen nur an gesicherten Querungsstellen (siehe Kapitel 4.7.1) anzuordnen.

Bei auf Gehwegniveau geführten Radwegen werden Auffindestreifen im Bereich des Radweges unterbrochen (siehe z.B. Regelplan A1.1). Gemeinsame Fuß-/Radwege sowie Gehwege „Radfahrer frei“ werden bzgl. der Blindenleitsysteme wie Gehwege behandeln und dementsprechend mit Bodenindikatoren versehen. Neuanlagen von Radwegen sollten nach Möglichkeit auf abgesenktem Fahrbahnniveau verlaufen und als Schutz- bzw. Fahrradstreifen angelegt werden, um mögliche Konflikte zwischen Sehbehinderten und Radfahrenden zu minimieren.

4.4 Einstiegsfeld

Der Auffindestreifen führt an Haltestellen zum Einstiegsfeld. Ein Einstiegsfeld aus Rippenplatten mit einer Breite von 1,2 m und einer Tiefe von 0,9 m markiert die Position für den Einstieg an der vorderen Fahrzeugtür. Der Abstand zur Bordsteinkante beträgt 30 cm.

Bei schmalen Gehwegen, insbesondere bei Querschnitten unter 2,0 m, kann auf ein besonderes Einstiegsfeld verzichtet werden. In diesem Fall sollte der Auffindestreifen mit Rippenplatten in einer Breite von 0,90 m von der inneren Leitlinie bis zum Bord geführt werden.

4.5 Leitstreifen

Auffindestreifen und Einstiegsfelder werden durch einen Leitstreifen ergänzt, der in einem Abstand von 0,6 m parallel zur Bordsteinkante verläuft. Der Leitstreifen besteht aus Rippenplatten mit einer Breite von 30 cm und geht mittig vom Einstiegsfeld ab.

Zum einen dient der Leitstreifen zur Orientierung für Sehbehinderte, zum anderen erfüllt er eine Warnfunktion für alle Verkehrsteilnehmer, indem er den Abstand zu den fahrenden Fahrzeugen (insbesondere zum Außenspiegel) kennzeichnet. An schwach frequentierten Haltestellen ist er nicht zwingend erforderlich.



Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

4.6 Warte- und Bewegungsfläche

Die Warte- und Bewegungsfläche sollte eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen (Abstand Bordsteinkante bis zum ersten Hindernis in Höhe der zweiten Tür), damit eine Rampe überhaupt genutzt werden kann.⁸ Dieser Wert ergibt sich aus der ausreichenden Bewegungsfläche von 1,50 m für Rollstuhlfahrer vor der ausgelegten Rampe ($B \geq 1,50$ m, $L \geq 1,50$ m). Bei Mischflächen sollten größere Breiten angestrebt werden (Hessen Mobil, 2014). Bei beengten Verhältnissen lässt sich dieses Ziel häufig erreichen, wenn die Haltestelle als Haltestellenkap ausgestaltet wird.

Bei sehr beengten räumlichen Gegebenheiten reicht bei einer Bordhöhe von 22 cm eine Wartefläche von 1,50 m aus, da keine Klapprampe für den Einstieg benötigt wird.

Entsprechend den DIN 18040-3 (2014) müssen Bewegungsflächen ausreichend groß sein für

- den Begegnungsfall,
- für den Richtungswechsel sowie
- die geradlinige Fortbewegung durch Engstellen.

Ausreichend groß sind Abmessungen, nach DIN 18040-3, von:

- a) 1,80 m Breite für die Begegnung zweier Rollstuhlnutzer,
- b) 1,50 m Breite und 1,50 m Länge für Richtungswechsel und Rangiervorgänge,
- c) 90 cm Breite in Durchgängen und Engstellen.

4.7 Zuwegung/Querungsstellen

4.7.1 Einführung

Nicht nur der barrierefreie Um- und Ausbau der Haltestelle selber ist erforderlich. Auch die Zuwegung muss barrierefrei ausgebaut werden. Dies betrifft insbesondere die Querungsstellen.

Gesicherte Querungsstellen sind

- Fußgängerfurten mit Lichtsignalanlage („Ampel“) und
- Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“).

⁸ Bei der Aufstellung von Fahrgastunterständen innerhalb der Wartefläche wird eine Mindestbreite von 3,0 m benötigt. Steht diese nicht zur Verfügung, muss die optimale Dachtiefe von 2,0 m verkürzt werden.



In Hessen sollen hier getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe zum Einsatz kommen.⁹

Ungesicherte Querungsstellen sind dann beispielsweise

- Querungen an aufgepflasterten Straßeneinmündungen und -überfahrten,
- Querungsstellen an Radwegen,
- sonstige Querungsstellen.

4.8 Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe

Hierzu ist Abschnitt 5.3.3 der DIN 32984 (2011) folgendes zu entnehmen: „Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe weisen separate Bereiche auf für Menschen, die auf Rollstuhl und Rollator angewiesen sind einerseits und blinde und sehbehinderte Menschen andererseits. Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen liegt auf der kreuzungsabgewandten Seite, der der Rollstuhl- und Rollatornutzer auf der kreuzungszugewandten Seite.“

Ein Querungsbereich mit einer Bordsteinhöhe von mindestens 6 cm ist für blinde und sehbehinderte Menschen sicher ertastbar.

Zu diesem Querungsbereich führt eine Kombination aus Auffindestreifen (Noppenplatten) und Richtungsfeld (Rippenplatten). Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen die Querungsrichtung an.

Für Rollstuhl- und Rollatornutzer ist bei Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe der Querungsbereich auf das Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Bereiche mit einer Bordhöhe unter 3 cm sind für blinde und sehbehinderte Menschen durch ein Sperrfeld abzusichern. Dieses Sperrfeld besteht aus Rippenstrukturen parallel zum Bord von mindestens 60 cm, vorzugsweise 90 cm, Tiefe über die gesamte Breite der Absenkung.

Ausführungsbeispiele zeigen die Regelausbaupläne im Anhang.

⁹ Bei Fußgängerfurten und Fußgängerüberwegen mit einheitlicher Bordhöhe beträgt die Bordhöhe gemäß DIN 3 cm, da eine Kante zur Orientierung erforderlich ist!



5 Regelausbaupläne

Der Anhang enthält folgende Regelausbaupläne:

- **Anlage A1.1** Regelausbauplan Haltestellenkap mit Begleitstreifen,
- **Anlage A1.2** Regelausbauplan Haltestellenkap ohne Begleitstreifen,
- **Anlage A2.1** Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - Regelhochbordlänge,
- **Anlage A2.2** enthält den Regelausbauplan für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - verkürztes Hochbord,
- **Anlage A3** enthält Regelausbaupläne für die Haltestellenform „Halten am Fahrbahnrand“ - beengte Verhältnisse.

In diesen Regelausbauplänen sind auch die erforderlichen Bodenindikatoren eingezeichnet und vermasst. Die Maße zur Infrastruktur, wie Geh-/Radwege und gesicherten Querungsstellen orientieren sich an den Regelmaßen (Mindestmaßen) gemäß den zugehörigen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.



Literatur

DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, DIN-Normenausschuss Bauwesen, Berlin, Dezember 2014

DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, DIN Normenausschuss Medizin (NAMed), Berlin, Oktober 2011

„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, Ausgabe 2013, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2013

„Förderung von Haltestellen“, Hrsg. Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement, Wiesbaden, Mai 2014

„Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001 in der überarbeiteten Fassung 2009, HBS2001/2009“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Hinweise für den Entwurf von Verknüpfungsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (HVÖ)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2009

„Leitfaden Unbehinderte Mobilität“, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 54, 12/2006, Wiesbaden, 2006

„Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, Ausgabe 2012 (RStO 12)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2012

„Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06)“, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, 2007

„Unbehinderte Mobilität – Erfahrungen und Untersuchungen“, Hess. Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 55, 7/2010, Wiesbaden, 2010

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2-1:	Forderungen aus unbehinderter Mobilität an die maximale Breite von Spalt und Stufe beim Einsteigen in den Bus	3
Abb. 3-1:	Haltestellenkap (www.nahverkehr-info.de).....	5
Abb. 3-2:	Einsatzbereiche für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen (Quelle: HBS 2001/2009)	6
Abb. 3-3:	Halten am Fahrbahnrand (www.nahverkehr-info.de)	7
Abb. 4-1:	Noppenprofil, DIN 32984 (2011)	9
Abb. 4-2:	Rippenprofil, DIN 32984 (2011)	9

Anlage 5: Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau

h_da
HOCHSCHULE DARMSTADT
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
fb
FACHBEREICH
BAUINGENIEURWESEN

Konzept für einen zukunftsfähigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau Anforderungsprofil Schüler- und Ausbildungsverkehr



im Auftrag der



Verfasser:

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann
Dipl.-Ing. (TU) Mark-Simon Krause

23.02.2015

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	2
2. Bedienungsstandards.....	3
3. Netzwerk Schule und Mobilität.....	6
4. Mobilitätsbildung an Schulen.....	7
5. Organisation und Information	9
6. Angebotserweiterung.....	11
7. Qualitätsmanagement.....	13
8. Zusammenfassung.....	14

1. Einleitung

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt eine prägende Größe der ÖPNV-Nachfrage insbesondere zur morgendlichen Hauptverkehrszeit dar. Vor allem in ländlichen Räumen ist er zudem das Rückgrat in der ÖPNV-Bedienung.

Die in diesem Anforderungsprofil definierten Ansätze für den Bereich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs an weiterführenden Schulen im Landkreis Groß-Gerau stellen einen anzustrebenden Zielzustand dar. Diese sollen langfristig zu einer Optimierung und Verbesserung der Situation im Schüler- und Ausbildungsverkehr beitragen.

2. Bedienungsstandards

Bedienungsangebot

Die Andienung der Haltestellen für den Schülerverkehr erfolgt aus dem Regelbetrieb heraus. Der Schülerverkehr ist nach Möglichkeit nahezu ausschließlich innerhalb des Regellinienverkehrs auf den zentralen Achsen und Hauptlinien abzuwickeln. Grundsätzlich sind Sonderfahrten/ -kurse weitestgehend zu vermeiden. Im unverzichtbaren Ausnahmefall kann auf lokale Ergänzungslinien zurückgegriffen werden. Notwendige Verstärkerfahrten auf nachfragestarken Abschnitten sollten in den Regelbetrieb integriert werden, um dadurch ggf. den Takt auf einen 15min/30min-Takt zu verdichten.

Schulzeitstaffelung

Grundsätzlich sind die Unterrichtszeiten an die Erfordernisse des ÖPNV anzupassen, da dessen Fahrplangestaltung an den übergeordneten Strukturen im RMV ausgerichtet ist. Dabei ist auch eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben, um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen. Ein für den Schulbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 7:30 und 8:30 Uhr. Um über die Schulzeitenstaffelung zugleich auch eine optimierte Verbindung taktorientiert zu erreichen, ist ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen allen Beteiligten notwendig. Durch die Entzerrung von Anfangszeiten können im ÖPNV Kosten eingespart werden. Ein Teil dieser Kosten könnte wiederum als Anreiz für die Schulen für Veränderungen zur Verfügung gestellt werden.

Warte- und Umsteigezeiten

Die Bedienung zu Unterrichtsbeginn sollte möglichst zeitnah in einer tolerierbaren Wartezeit vor Unterrichtsbeginn bis zu 30 min erfolgen. Hinsichtlich des Unterrichtsendes sind die veränderten Schulformen mit einer

ganztägigen Betreuung zu beachten. In der Regel verschiebt sich hierdurch das Schulende in die nachmittägliche Hauptverkehrszeit, bei der das Busangebot im Regelverkehr wieder verdichtet ist. Über die Mittagszeit erscheinen daher Wartezeiten bis 45 Minuten akzeptabel. Die Wartezeit an den Umsteigepunkten soll den Zeitraum von max. 15-20 min nicht überschreiten. Kürzere Wartezeiten sind möglichst anzustreben. Gleichzeitig steigt so aber die Anfälligkeit auf Anschlusssicherung bei Verspätungen.

Reisezeit

Die anzustrebende Reisezeit zwischen Wohnort und Schule sollte den Wert von einer Stunde nicht überschreiten. Umstiege sind im Zuge der Verbindung zwischen Wohnort und Schule zulässig. Grundschüler sind hiervon auszunehmen. Ihnen ist nach Möglichkeit eine umsteigefreie Anreise zu ermöglichen. Umsteigen sollte an einem geschützten Ort erfolgen

Sitzplatzanspruch

Grundsätzlich besteht kein Sitzplatzanspruch.

Fahrtenhäufigkeit

In Abhängigkeit des jeweiligen Schultyps sind ausreichend Anfahrten bzw. Heimfahrten im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen vorzuhalten. Zu Schulbeginn sind bis zu drei Anfahrten und über den Nachmittag verteilt ebenso bis zu drei Abfahrten nach Schulschluss einzuplanen. Die Abfahrten sind in Abhängigkeit von den schulspezifischen Stundenplänen sowie von Betreuungs- und Ganztagsangeboten festzulegen.

Eine Bedienung der Haltestellen sollte der einfachen Verständlichkeit wegen von Montag bis Freitag erfolgen.

Erschließung

Die zumutbare Entfernung für die Erreichbarkeit einer ÖPNV-Haltestelle in Wohnortnähe liegt innerhalb eines Radius von 500 m und bei Bahnstationen bei 1.000 m. In Ausnahmefällen kann über diebstahlsicher ausgestattete Bike-and-Ride-Stationen auch ein größerer Einzugsradius denkbar sein. Dann ist auf verkehrssichere Radverkehrsanlagen in der Zuführung zu diesen Haltestellen zu achten.

Die maximale zurückzulegende Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle und Schule liegt bei 500 m für Haupt- und Realschulen und 800 m für Gymnasien und Berufsschulen.

.

3. Netzwerk Schule und Mobilität

Kommunikation

Es ist der Aufbau eines Netzwerks „Schule und Mobilität“ für den Landkreis Groß-Gerau anzustreben. Dies kann zum Beispiel in Form eines „Runden Tisches Schülerverkehr“ geschehen. Die Akteure eines solchen Netzwerks sollten sich in regelmäßigen Abständen treffen und sich zu aktuellen Fragestellungen aus dem Themenfeld Schule und Mobilität austauschen und diese diskutieren. Die verschiedenen Akteure eines solchen Zusammenschlusses setzen sich aus Vertretern der Schulen sowie den Zuständigen für Mobilität und Verkehr in den Städten, dem Landkreis sowie der LNVG als lokaler Nahverkehrsorganisation zusammen. Für die Schule sollten Schulleitungen, Lehrer-, Schüler-, Elternvertretungen und Vertreter des Schulamts teilnehmen.

Schulpolitische Entscheidungen/ Entwicklungen

Die schulpolitischen Entscheidungen des Landesgesetzgebers (Hessisches Schulgesetz) und des Kreises als Schulträger üben oftmals starken Einfluss auf den Schüler- und Ausbildungsverkehr aus. Die Folgewirkungen der politischen Entscheidungen für den ÖPNV bleiben dabei oft unbeachtet und können in der Konsequenz dazu führen, dass erweiterte Einzugsbereiche von Schulstandorte bedient werden müssen.

Um die Folgen für die Schülerbeförderung besser einschätzen zu können, erscheint eine Beteiligung der örtlichen Nahverkehrsorganisation bei der Fortschreibung von Schulentwicklungsplänen unumgänglich. Es ist anzustreben, dass zukünftige Schulentwicklungspläne Aussagen beispielsweise zur Abwicklung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs mit dem ÖPNV oder dem Radverkehr enthalten.

4. Mobilitätsbildung an Schulen

Die Mobilitätsentwicklung und das -verhalten von Kindern werden in der Regel grundlegend von den Eltern beeinflusst.

Aber auch in der schulischen Ausbildung besteht nach dem hessischen Schulgesetz (§ 6, Absatz 4) eine besondere Erziehungs- und Bildungsaufgabe im Bereich der Verkehrserziehung.

Die Wichtigkeit dieser Aufgabe und der Thematik wurde durch einen Erlass der Bundeskulturministerkonferenz in der Fassung vom 10.05.2012 bekräftigt.

Ziel der Bildungs- und Erziehungsaufgaben ist die Sensibilisierung der Kinder und Jugendlichen für die heutige Mobilität. Dabei spielen die Auswirkungen von Verkehr auf Mensch und Umwelt ebenso eine wichtige Rolle, wie die Behandlung von selbstständiger Mobilität. Eine Auseinandersetzung mit den verschiedenen Mobilitätsformen im Unterricht, ganz gleich ob zu Fuß, auf dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, trägt zur Persönlichkeitsentwicklung der Schüler/innen bei und befähigt sie, Situationen im Verkehrsgeschehen eigenständig zu bewältigen. Schwerpunkte in der Mobilitäts- und Verkehrserziehung sollten dabei auf der sicheren, verantwortungsbewussten, flexiblen sowie rücksichtsvollen und sozialen Teilnahme am Verkehr liegen.

Einen wesentlichen Beitrag für das Erreichen einer nachhaltigen zukünftigen Mobilität könnte ein verkehrspädagogisches Mobilitätsbildungskonzept für den Kreis Groß-Gerau beisteuern, welches durch die Schulen und die Lokale Nahverkehrsorganisation getragen wird. Wichtig bei einem solchen Konzept ist, dass es vor allem kontinuierlich und in entsprechender Qualität und Regelmäßigkeit durchgeführt wird.

Als empfehlenswerte Module für eine erste Stufe eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts sind „Die BusSchule“ oder die Ausbildung von „Bus und Bahnbegleiter“ zu nennen. Der Focus der Module liegt dabei darauf, die Schüler in neue Schulwege einzugewöhnen bzw. sie für Gefahren und Verhaltensweisen zu sensibilisieren. Weitere Inhaltspunkte können zum Beispiel Projekttag werden wie „Zu-Fuß-zur-Schule-Tag“

oder „Ziele erreichen mit dem ÖPNV“. Unterstützung ist auch durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund gegeben, der sich ebenfalls für Verkehrserziehung an Schulen engagiert. Neben Unterrichtsmaterialien und Hilfestellungen zum Thema Mobilität und ÖPNV bietet der RMV auch Schulungen und beratende Unterstützung zur Durchführung entsprechender Unterrichtseinheiten an.

Mögliche Inhalte, die Ausgestaltung sowie die Umsetzung eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts sollte ein Bestandteil des Netzwerks Schule und Mobilität darstellen.

5. Organisation und Information

Organisation

Mit der Einführung der CleverCard kreisweit im Landkreis Groß-Gerau ist auch die Rolle der LNVG als Ansprechpartner für Probleme und Schwierigkeiten verstärkt im Blickpunkt. Dabei ist der Kontakt zu den Schulen sehr wichtig, da Eltern als erste Anlaufstelle bei Fragen zu dem Beantragungsverfahren oft das schulische Sekretariat aufsuchen. Um den Kontakt zwischen Schule und Verkehrsunternehmen bzw. der lokalen Nahverkehrsorganisation zu stärken, wird empfohlen, bei der LNVG einen „Projektleiter“ als Kontaktperson einzusetzen, bei dem Probleme und Mängel in der Schülerbeförderung ohne Umwege zusammenlaufen und dadurch schnellstmöglich reagiert werden kann. Hier wäre auch die Koordination für den Aufbau des Netzwerks „Mobilität und Schule“, anzusiedeln. Ebenso könnten neue Impulse sowie die Betreuung der Schulprojekte im Rahmen eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts vorgebracht werden. Darüber hinaus, könnte ein entsprechender Projektleiter auch als Trainer der Bus-und-Bahn-Begleiter eingesetzt werden und somit den engen Kontakt mit den jeweiligen Schulleitungen, Vertrauenslehrern, Schulpädagogen und der Polizei nutzen und halten.

Informationsbereitstellung allgemein

Neben einem Ansprechpartner und „Kümmerer“ muss auch die Bereitstellung und einfache Zugänglichkeit von Informationen gewährleistet sein. In Bezug auf den Schülerverkehr sind hier insbesondere allgemeine und ausführliche Informationen zum Antragsverfahren für die CleverCard kreisweit zu nennen. Um einen schnellen und unkomplizierten Kontakt zu ermöglichen, wird empfohlen, hier ein entsprechendes Augenmerk auf die digitalen Medien und sozialen Netzwerke zu legen.

Aufgrund der Affinität für die digitale Welt, insbesondere bei den Jugendlichen, lassen sich hier Informationen nicht nur einfach veröffentlichen sondern auch sehr gut verteilen. Ein solches Engagement kann zudem für

weitere Aktivitäten wie Veränderungen im Rahmen von Baustellen oder Marketingzwecken genutzt werden.

Bei der Nutzung von Plattformen wie Twitter oder Facebook gäbe es darüber hinaus die Möglichkeiten Störungen zu melden, Fragen zu stellen, die so kundennah bearbeitet werden könnten.

Grundsätzlich erfordert bzw. bindet dies allerdings auch auf Seiten der LNVG entsprechendes Personal.

Informationsbereitstellung in Schulen

Für die direkte und unmittelbare Verbreitung von Informationen in den Schulen vor Ort sollten über Monitore oder Informationssäulen die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeitdaten) angegeben werden oder auch Hinweise zu Verspätungen. Hierdurch kann sich insbesondere zu Schulende die Hektik etwas entspannen.

Da etliche Schulen bereits über Monitore verfügen, wäre zu prüfen, ob diese mitgenutzt werden können. Eine weitere Informationsmöglichkeit wäre die Nutzung von QR-Codes an Haltestellen und zentralen Punkten, über die die Schüler sich zu den aktuellen Abfahrtszeit informieren können.

6. Angebotserweiterung

Ziel muss es sein, durch die Optimierung des Angebotes für Schüler/innen und Auszubildende diese Kundengruppen langfristig an den ÖPNV zu binden und so als zukünftige Stammkunden des ÖPNV zu gewinnen.

Die Angebotserweiterung für Schüler/innen von der CleverCard hin zu CleverCard kreisweit ist als positiv zu bewerten. Durch die Nutzbarkeit über den Schulweg hinaus, entwickeln Kinder und Jugendliche eine eigene Mobilität und lernen den praktischen Umgang mit Bus und Bahn. Positive Erlebnisse und Ereignisse werden mit Bus- und Bahnfahrten verknüpft.

Ausbau Angebote für Oberstufenschüler und Auszubildende

Anders sieht die Situation bei den Oberstufenschülern/innen und den Auszubildenden aus. Die Ausgaben für CleverCard oder die CleverCard kreisweit müssen von den Schüler/innen ab der 11.Klasse selbst getragen werden. Vergleichbar ist die Situation für Auszubildende ab dem zweiten Ausbildungsjahr.

Die Erhebung zum Mobilitätsverhalten an den Schulen im Landkreis Groß-Gerau zeigt, dass sich die ÖPNV-Nutzung in der Oberstufe deutlich verringert. Es wird mehr der private Pkw genutzt.

Ein Grund liegt sicher auch darin, dass das aktuelle Angebot der CleverCard für diese Altersgruppe gerade im Freizeitbereich nur unzureichend mit den nachgefragten Zielen übereinstimmt. Hier sollte das Angebot zielgruppenorientiert ausgebaut werden. So könnte diese Gruppe stärker gebunden und einer Abkehr von den öffentlichen Verkehrsmitteln entgegengewirkt werden. Die Schaffung eines entsprechenden Angebotes würde darüber hinaus die Lücke zwischen der CleverCard und dem Semesterticket schließen. Hinweise zu einer möglichen Ausgestaltung eines solchen Angebotes liefert die Untersuchung der Hochschule Darmstadt „Oberstufe goes ÖPNV“ an der größten Oberstufenschule im Kreis Offenbach.

Eltern als Mitfahrende

Durch die Beantragung der CleverCard kreisweit sind die Eltern häufig das erste Mal gefordert, sich aktiv mit der lokalen ÖPNV-Nutzung auseinanderzusetzen. Viele Eltern nutzen im Landkreis Groß-Gerau selbst seltener den ÖPNV. Um diese Kundengruppe stärker auf den ÖPNV aufmerksam zu machen, wird eine Mitnahmeregelung am Wochenende für die CleverCard kreisweit vorgeschlagen, ähnlich wie sie bislang umgekehrt vom Jobticket bekannt ist. Über die gemeinsame Nutzung mit ihren Kindern im Freizeitverkehr am Wochenende, kann der ÖPNV auf den zentralen Achsen als gute Alternative zum Pkw erfahren werden.

Da am Wochenende die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zumeist über ausreichende Kapazitäten verfügen, sind aus dieser Sicht zunächst keine Schwierigkeiten zu erwarten.

Ebenso könnte die Mitnahmeregelung für die Eltern auf die Schulferien ausgedehnt werden. Das Interesse der Eltern, die Chancen zur Neugewinnung von Kunden für den ÖPNV und die Risiken des Zusatzwertes der CleverCard kreisweit sollten in einem Pilotversuch ausgelotet werden.

7. Qualitätsmanagement

Die nachfolgend aufgeführten Punkte sollen einen Beitrag zur Verbesserung und damit einer gleichbleibend hohen Qualität im Schülerverkehr beitragen.

Entwicklung Schülerzahlen

Die Grundlage für ein Qualitätsmanagement stellt das Vorhandensein von Informationen dar. Um eine frühzeitige Erkennung von Veränderungen oder gar Kapazitätsengpässen in der Schülerbeförderung zu gewährleisten, sind die Schülerzahlen und deren Entwicklung von Bedeutung. Im Vorfeld eines jeden Schuljahres sollte daher eine standardisierte Abfrage der Schülerzahlen mit Herkunft der Schüler durchgeführt werden, verbunden mit einem Abgleich der bestehenden Informationen und Zahlen. Anknüpfend sind notwendige Maßnahmen abzustimmen bzw. zu ergreifen.

Beförderung

Der Schüler- und Ausbildungsverkehr stellt nicht nur die lokale Nahverkehrsgesellschaft vor Herausforderungen, sondern die eigentliche Beförderung stellt auch besondere Aufgaben an die Fahrer. Es ist daher zu befürworten, dass Busfahrer, die im Bereich des Schülerverkehrs unterwegs sind, entsprechende Schulungen erhalten, die sie für die entsprechenden Belange des Schülerverkehrs sensibilisieren.

Des Weiteren ist im Zuge der Beförderung der sogenannte „Kontrollierte Vordereinstieg“ zu befürworten. Mit Hilfe dieser einfachen Maßnahme könnten auf diesem Wege die Fahrscheine kontrolliert und die Fahrgeldeinnahmen gesichert werden.

8. Zusammenfassung

Nachfolgend eine Übersicht über die definierten Ansätze für den Schüler- und Ausbildungsverkehr im Landkreis Groß-Gerau:

Bedienungsstandards

- Beförderung im angebotenen Regelverkehr, Vermeidung von Sonderfahrten
- Staffelung von Schulzeiten in einem Zeitfenster zw. 07:30 – 8:30 zur Entzerrung des Aufkommens
- Reisezeit zwischen Wohnort und Schule bis zu einer Stunde
- Wartezeiten von bis zu 30 min vor und 45 min nach Schulbeginn sind akzeptabel
- Umstiege sind im Zuge der Verbindung zulässig, Wartezeit max. 15-20 min
- Je nach Schultyp sind ausreichend Anfahrten bzw. Heimfahrten im ÖPNV-Einzugsbereich der Schulen vorzuhalten
- max. Entfernung Haltestelle - Schule 500m (H/R/G) und 800m (G/B)

Netzwerk Schule und Mobilität

- Aufbau eines Netzwerks „Schule und Mobilität“ für den Landkreis Groß-Gerau
- Aussagen zur Abwicklung des Schüler- und Ausbildungsverkehrs mit dem ÖPNV oder dem Radverkehr sind in zukünftige Schulentwicklungspläne aufzunehmen

Mobilitätsbildung an Schulen

- Entwicklung eines verkehrspädagogischen Mobilitätsbildungskonzepts für den Kreis Groß-Gerau, welches durch die Schulen und die Lokale Nahverkehrsorganisation getragen wird. Empfehlenswerte

Module für eine erste Stufe sind „Die BusSchule“ oder die Ausbildung von „Bus und Bahnbegleiter“.

Organisation und Information

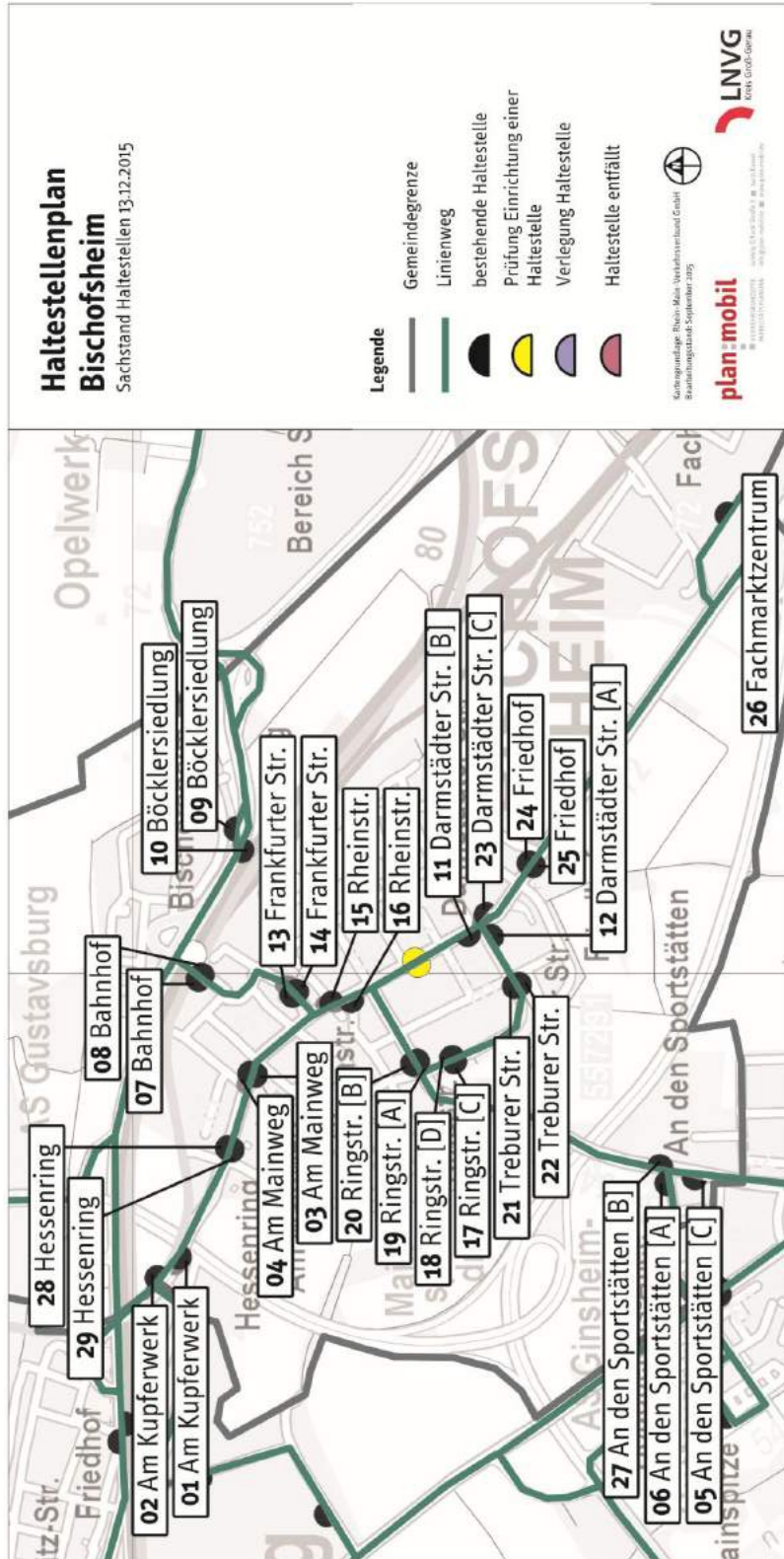
- Einrichtung einer Stelle eines „Projektleiters“ als Kontaktperson zur Stärkung des Kontakts zwischen Schule und Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus Betreuung des Netzwerks Schule und Mobilität und der empfohlenen Projekte
- Bereitstellung einfach zugänglicher Informationen um einen schnellen und unkomplizierten Kontakt zu ermöglichen durch Nutzung der digitalen Medien und sozialen Netzwerke
- Bereitstellungen von Informationen in den Schulen vor Ort über Monitore oder Informationssäulen, die die aktuellen Abfahrtszeiten (Echtzeitdaten) angeben oder auch Hinweise zu Verspätungen

Angebotserweiterung

- Zielgruppenorientierter Ausbau des Angebotes für Oberstufenschüler und Auszubildende um diese Gruppe stärker an den ÖPNV zu binden und einer Abkehr von den öffentlichen Verkehrsmitteln entgegenzuwirken.
- Eltern als Mitfahrende - Das Interesse der Eltern, die Chancen zur Neugewinnung von Kunden für den ÖPNV und die Risiken des Zusatzwertes einer Mitnahmeregelung für die Eltern als Zusatzwert der CleverCard kreisweit sollten in einem Pilotversuch ausgelotet werden.

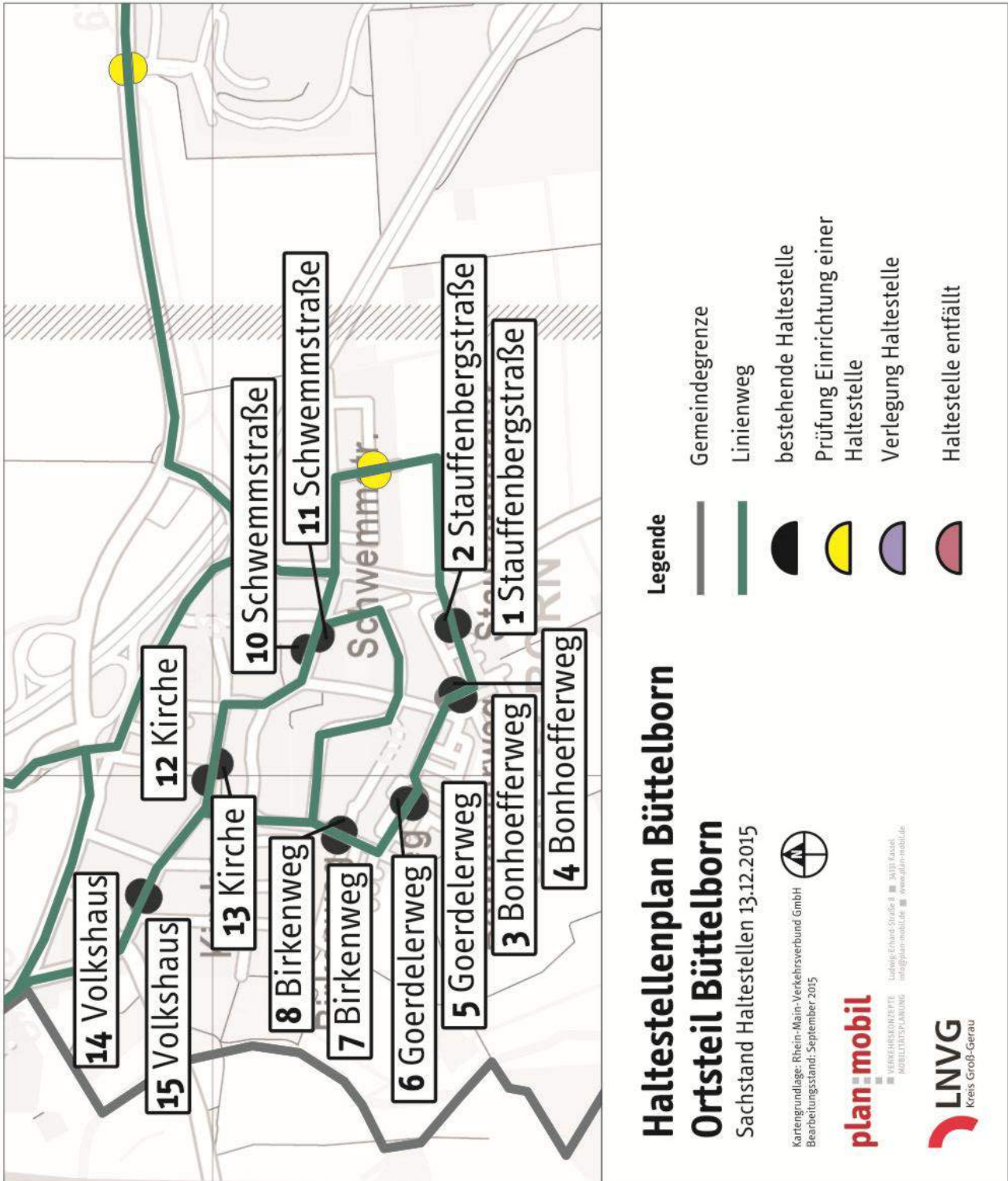
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Biebesheim	Gernsheimer Straße	1	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim geplant, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich in 2019	0
Biebesheim	Gernsheimer Straße	2	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim geplant, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich in 2019	0
Biebesheim	Bahnhof Ostseite	3	1	D		0			1
Biebesheim	Rheinstraße	6	1	C		0			1
Biebesheim	Rheinstraße	7	1	C		0			1
Biebesheim	Stockstädter Straße	8	1	D		0			1
Biebesheim	Stockstädter Straße	9	1	D		0			1
Biebesheim	Nibelungenstraße	10	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der grundhaften Erneuerung der K163/Ortsdurchfahrt Biebesheim, GVFG-Projekt des Kreises, Umsetzung voraussichtlich 2019; Notwendigkeit der Haltestelle im Zuge des NVP überprüfen.	0
Biebesheim	Nibelungenstraße	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Ergänzung dieser Haltestellenposition in Fahrtrichtung Stockstadt im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Gernsheimer Str./Heidelberger Str. (hin)	P2	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Gernsheimer Str./Kreuzungsbereich Heidelberger Str. im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Gernsheimer Str./Heidelberger Str. (rück)	P3	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Gernsheimer Str./Kreuzungsbereich Heidelberger Str. im Zuge der Umgestaltung der OD Biebesheim. Ziel: bessere Erschließung.	0
Biebesheim	Waldstraße/Justus-von-Liebig-Str. (hin)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße/Kreuzungsbereich Justus-von-Liebig-Straße. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Justus-von-Liebig-Str. (rück)	P5	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße/Kreuzungsbereich Justus-von-Liebig-Straße. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Fanggraben (hin)	P6	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße (L3361) im Bereich des geplanten Industriegebietes "Fanggraben" im Zusammenhang mit dem entsprechenden Bebauungsplan. Ziel: ÖPNV-Andienung des Industriegebietes.	1
Biebesheim	Waldstraße/Fanggraben (hin)	P7	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle in der Waldstraße (L3361) im Bereich des geplanten Industriegebietes "Fanggraben" im Zusammenhang mit dem entsprechenden Bebauungsplan. Ziel: ÖPNV-Andienung des Industriegebietes.	1

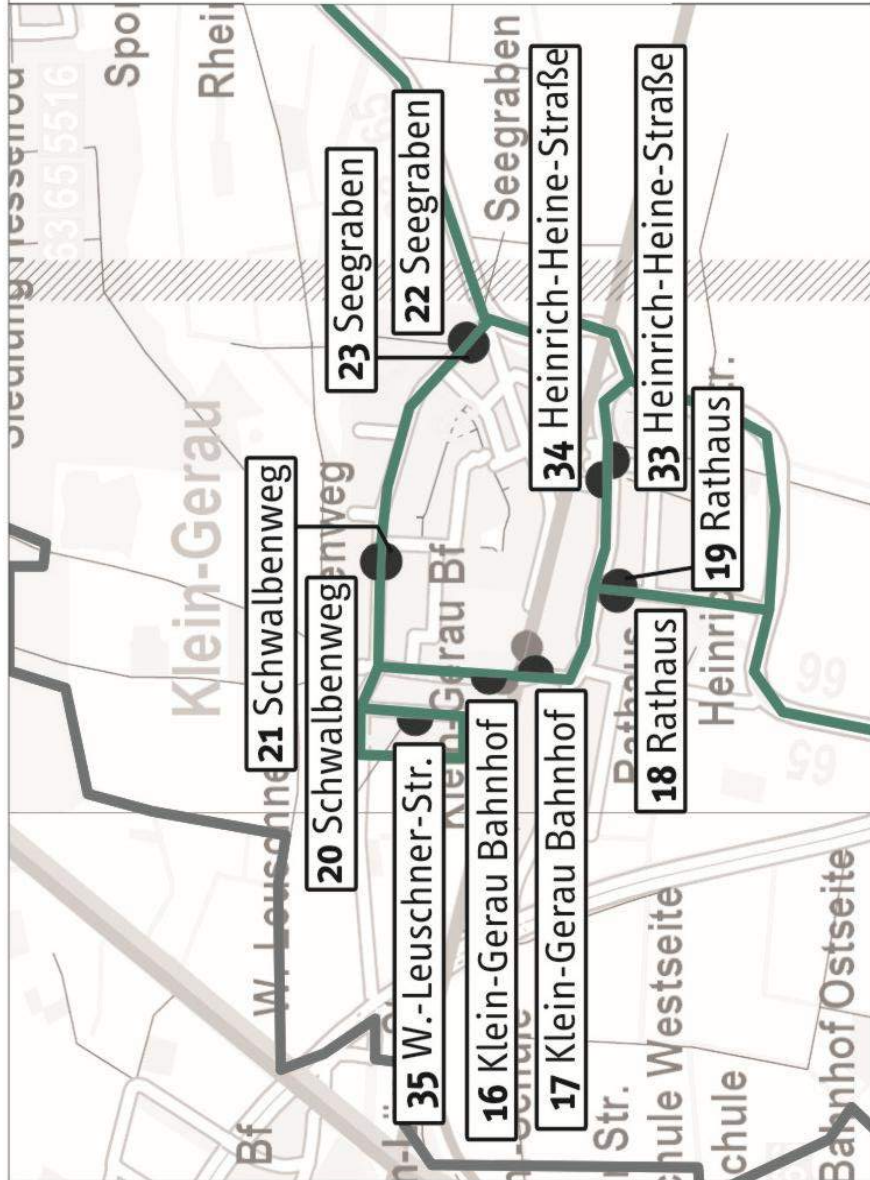
Anlage 6.2: Bischofsheim – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Bischofsheim	Am Kupferwerk	1	1	E		0		Geringes Fahrgastaufkommen.	0
Bischofsheim	Am Kupferwerk	2	1	E		0		Geringes Fahrgastaufkommen.	0
Bischofsheim	Am Mainweg	3	1	D		0			1
Bischofsheim	Am Mainweg	4	1	D		0			1
Bischofsheim	An den Sportstätten C	5	1	E	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur einmal im Jahr angeeignet, und zwar während des Mainzer Gutenberg-Marathons (Sachstand 2015)	0
Bischofsheim	An den Sportstätten A	6	1	D		0			1
Bischofsheim	An den Sportstätten B	27	1	D		0			1
Bischofsheim	Bahnhof	7	1	B		1		Erneuerung des Brückenbauwerks am Bahnhof Bischofsheim (K202), ggf. Versetzen der Haltestelle, Umsetzung 2016/2017	0
Bischofsheim	Bahnhof	8	1	B		1		Erneuerung des Brückenbauwerks am Bahnhof Bischofsheim (K202), ggf. Versetzen der Haltestelle, Umsetzung 2016/2017	0
Bischofsheim	Böcklersiedlung	9	1	D		0		Siehe Nr. 10.	0
Bischofsheim	Böcklersiedlung	10	1	D		0		Position ist von Böcklersiedlung aus nur über Überführung mit Treppen erreichbar! Ausstattung mit Hochbord zurückstellen, Ausstattung mit Blindenleitsystem prüfen.	0
Bischofsheim	Darmstädter Straße B	11	1	D		0			1
Bischofsheim	Darmstädter Straße A	12	1	D		1			0
Bischofsheim	Darmstädter Straße C	23	1	D		0			1
Bischofsheim	Frankfurter Straße	13	1	D		0			1
Bischofsheim	Frankfurter Straße	14	1	D		0		Rückbau der Busbucht.	1
Bischofsheim	Rheinstraße	15	1	C		0			1
Bischofsheim	Rheinstraße	16	1	C		1			0
Bischofsheim	Ringstraße C	17	1	E		0		Zurzeit vorwiegend Schulverkehr. Aufwertung in Abhängigkeit weiterer Planungen	0
Bischofsheim	Ringstraße D	18	1	E		0		Zurzeit vorwiegend Schulverkehr. Aufwertung in Abhängigkeit weiterer Planungen	0
Bischofsheim	Ringstraße A	19	1	D		0			1
Bischofsheim	Ringstraße B	20	1	D		0			1
Bischofsheim	Treburer Straße	21	1	D		0			1
Bischofsheim	Treburer Straße	22	1	D		0			1
Bischofsheim	Friedhof	24	1	D		0			1
Bischofsheim	Friedhof	25	1	D		0		Prüfauftrag: Integration dieser Haltestellenposition in eine neue Wendefläche für die Linie 72 (temporäre Endhaltestelle).	1
Bischofsheim	Fachmarktzentrum	26	1	D		0		Privatgrundstück!	1
Bischofsheim	Hessenring	28	1	D		0			1
Bischofsheim	Hessenring	29	1	D		0			1
Bischofsheim	Darmstädter Str./ Bismarcksr. (hin)	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Darmstädter Straße zwischen den Haltestellen "Rheinstraße" und "Darmstädter Straße". Ziel: bessere Erschließung.	1
Bischofsheim	Darmstädter Str./ Bismarcksr. (rück)	P2	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Darmstädter Straße zwischen den Haltestellen "Rheinstraße" und "Darmstädter Straße". Ziel: bessere Erschließung.	1

Anlage 6.3: Büttelborn – Haltestellenpläne/-tabelle









Haltestellenplan Büttelborn Ortsteil Klein-Gerau

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

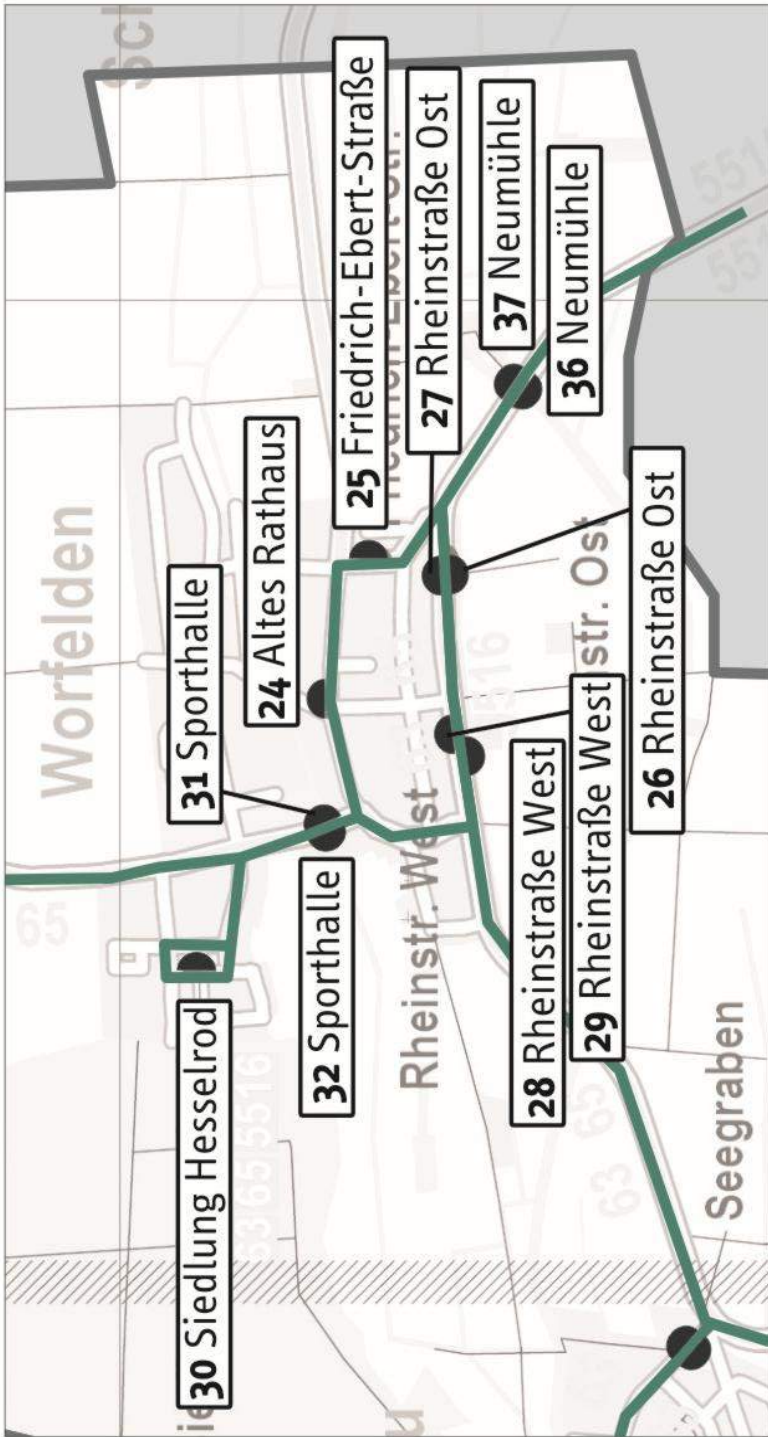
Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015



plan:mobil
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

LNVG
Kreis Groß-Gerau

Luwig-Schwaib-Str. 8 3453 Kiesel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



Haltestellenplan Büttelborn Ortsteil Worfelden

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015









plan:mobil

VERKEHRSSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG
Ludwig-Erhard-Str. 8 ■ 34133 Kassel
info@plan-mobil.de ■ www.plan-mobil.de

LNVG
Kreis Groß-Gerau

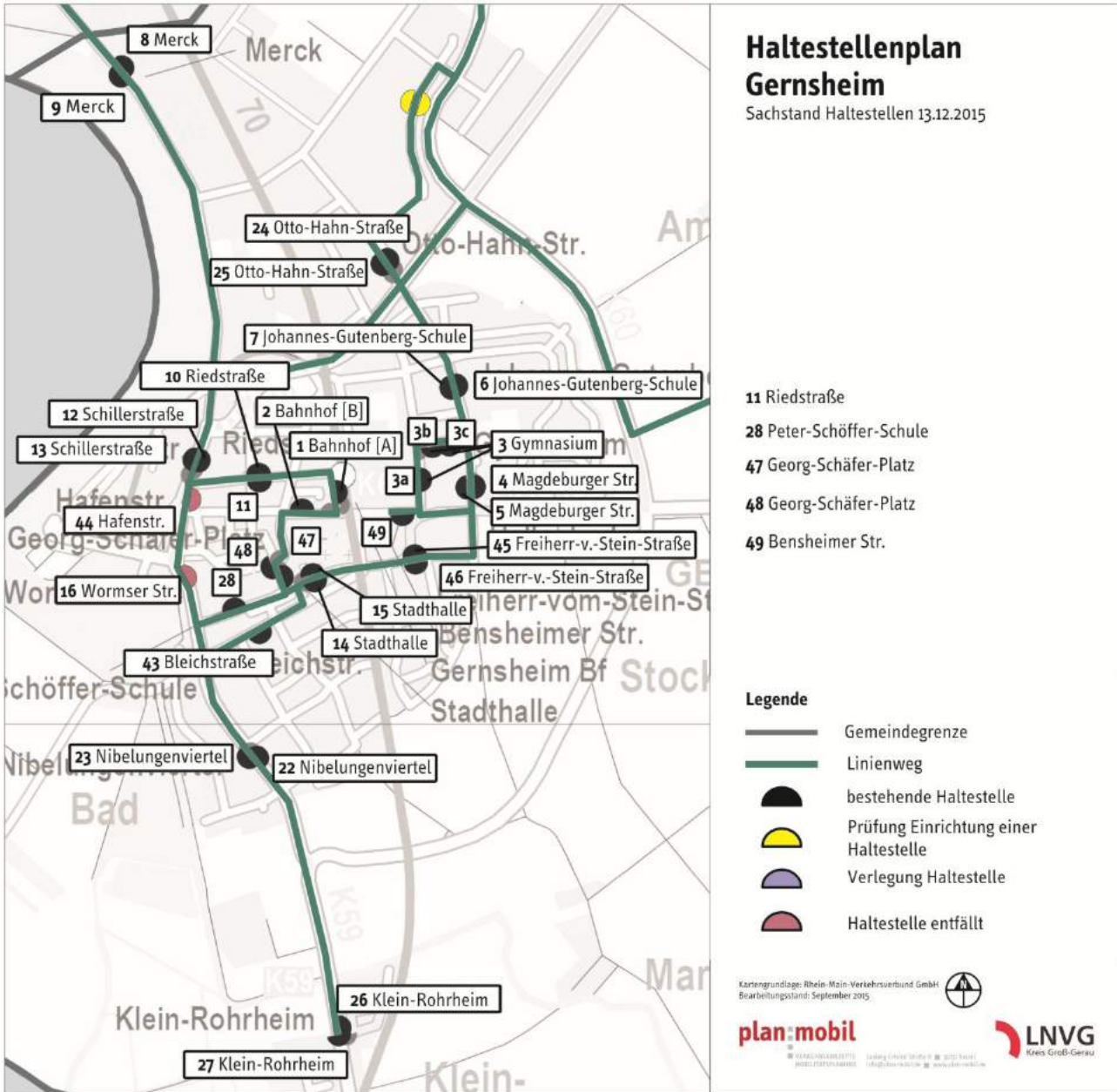
Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Büttelborn	Stauffenbergstraße	1	1	D		1			0
Büttelborn	Stauffenbergstraße	2	1	D		1			0
Büttelborn	Bonhoefferweg	3	1	D		1			0
Büttelborn	Bonhoefferweg	4	1	D		0		Einrichtung eines Hochbordes nicht möglich, Haltestelle wurde mit Auffindestreifen ausgestattet.	0
Büttelborn	Goerdelenweg	5	1	D		1			0
Büttelborn	Goerdelenweg	6	1	D		1		Wartefläche ist zu schmal.	0
Büttelborn	Birkenweg	7	1	D	1	0		Möglicherweise Verlegung in die Ringstraße.	0
Büttelborn	Birkenweg	8	1	D	1	0		Möglicherweise Verlegung in die Ringstraße.	0
Büttelborn	Schwemmstraße	10	1	D		1			0
Büttelborn	Schwemmstraße	11	1	D		1			0
Büttelborn	Kirche	12	1	D		1			0
Büttelborn	Kirche	13	1	D		1			0
Büttelborn	Volkshaus	14	1	D		0			1
Büttelborn	Volkshaus	15	1	D		0			1
Büttelborn	B42/Abfallzentrum Büttelborn (hin)	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der B42 in Höhe des Abfallzentrums Büttelborn. Ziel: ÖPNV-Andienung für Besucher und Beschäftigte.	0
Büttelborn	B42/Abfallzentrum Büttelborn (rück)	P2	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle an der B42 in Höhe des Abfallzentrums Büttelborn. Ziel: ÖPNV-Andienung für Besucher und Beschäftigte.	0
Büttelborn	Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" (hin)	P3	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" im Zuge der Änderung des Linienkonzepts für die Linie 66. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	0
Büttelborn	Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" (rück)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung von Haltestellen im Gewerbegebiet "Darmstädter Straße Süd" im Zuge der Änderung des Linienkonzepts für die Linie 66. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	0
Klein-Gerau	Bahnhof	16	1	D		0		Haltestelle hat keine Verknüpfungsfunktion.	0
Klein-Gerau	Bahnhof	17	1	D		0		Haltestelle hat keine Verknüpfungsfunktion.	0
Klein-Gerau	Rathaus	18	1	D		0			1
Klein-Gerau	Rathaus	19	1	D		0			1
Klein-Gerau	Schwalbenweg	20	1	D		0			1
Klein-Gerau	Schwalbenweg	21	1	D		0			1
Klein-Gerau	Seegraben	22	1	D		1			0
Klein-Gerau	Seegraben	23	1	D		1			0
Klein-Gerau	Heinrich-Heine-Str.	33	1	D		0			1
Klein-Gerau	Heinrich-Heine-Str.	34	1	D		0			1
Klein-Gerau	W.-Leuschner-Straße	35	1	D	1	0			0

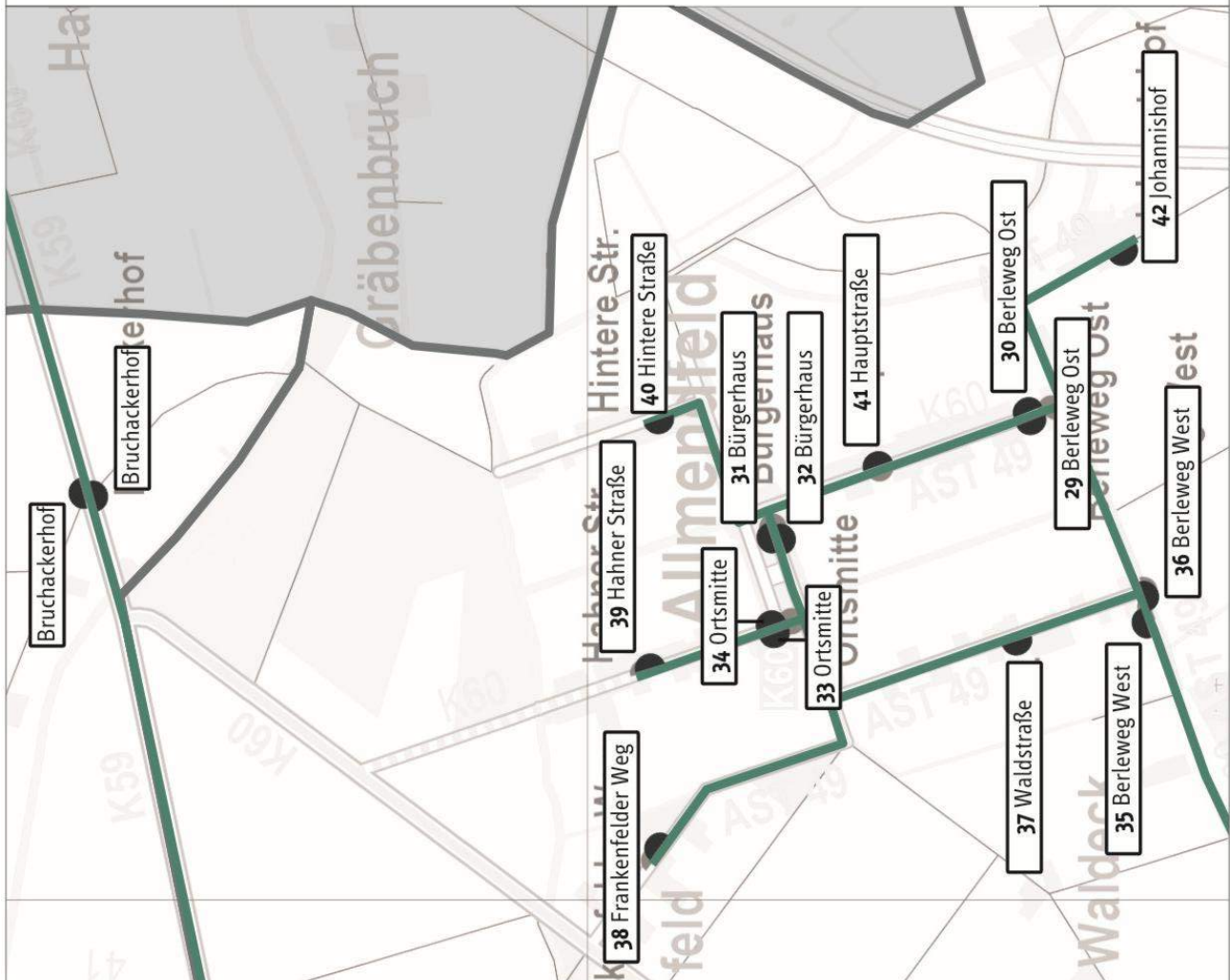
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Worfelden	Altes Rathaus	24	1	D		0			1
Worfelden	Friedrich-Ebert-Straße	25	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße Ost	26	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße Ost	27	1	D		0			1
Worfelden	Rheinstraße West	28	1	D		0		Haltestelle verfügt über Auffindestreifen und Einstiegsfeld.	1
Worfelden	Rheinstraße West	29	1	D		0			1
Worfelden	Siedlung Hesselrod	30	1	C		0			1
Worfelden	Sporthalle	31	1	D		0			1
Worfelden	Sporthalle	32	1	D		0			1
Worfelden	Neumühle	36	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Worfelden	Neumühle	37	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0

Anlage 6.4: Gernsheim – Haltestellenpläne/-tabelle









Haltestellenplan Gernsheim Stadtteil Allmendfeld

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015

plan mobil

VERKEHRSVERBUND
KREIS GROSS-GERAU
KREIS GROß-GERAU

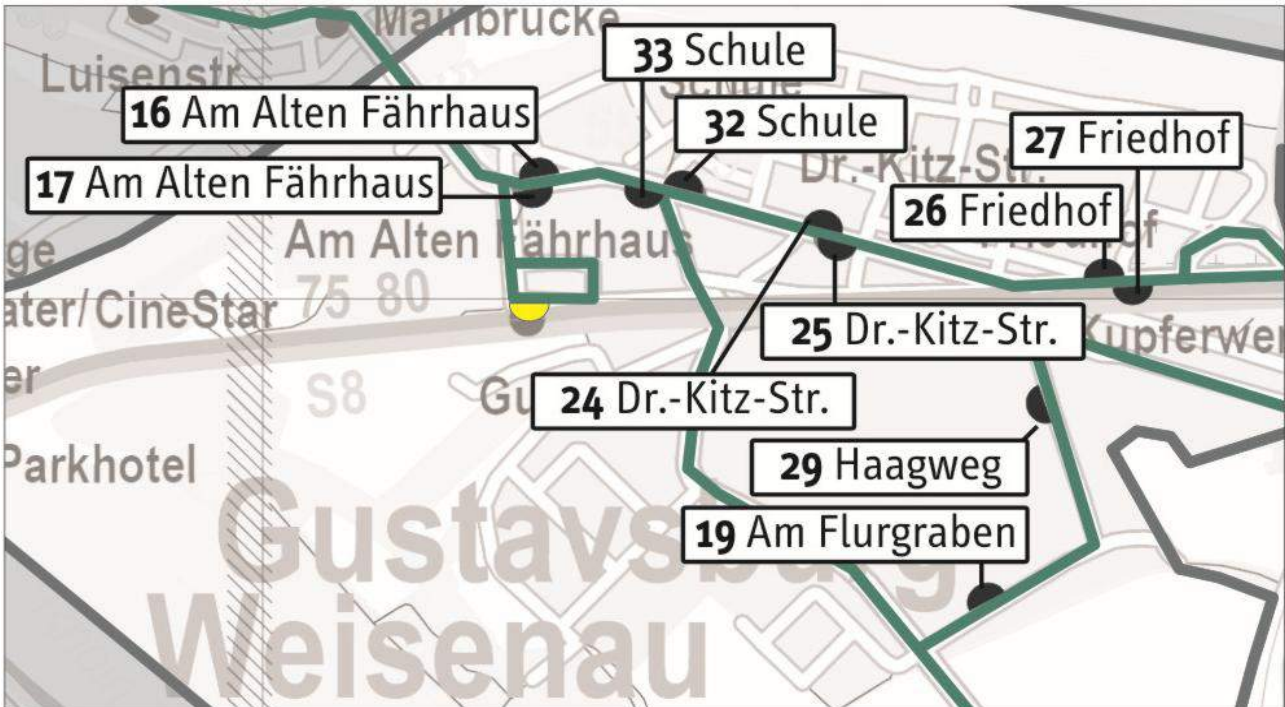


Kreis Groß-Gerau

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Gernsheim	Bahnhof A	1	1	B		1			0
Gernsheim	Bahnhof B	2	1	B		1			0
Gernsheim	Gymnasium A	3a	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Gymnasium B	3b	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Gymnasium C	3c	1	E		0		Schulverkehr	0
Gernsheim	Magdeburger Str. (bis 12.12.2015: Hallenbad)	4	1	D		1			0
Gernsheim	Magdeburger Str. (bis 12.12.2015: Hallenbad)	5	1	D		1			0
Gernsheim	Johannes-Gutenberg-Schule	6	1	D		1			0
Gernsheim	Johannes-Gutenberg-Schule	7	1	D		1			0
Gernsheim	Merck	8	1	E		0			0
Gernsheim	Merck	9	1	E		1			0
Gernsheim	Riedstraße	10	1	D		0			1
Gernsheim	Riedstraße	11	1	D		0			1
Gernsheim	Schillerstraße	12	1	D		1			0
Gernsheim	Schillerstraße	13	1	D		1			0
Gernsheim	Stadthalle	14	1	D		1			0
Gernsheim	Stadthalle	15	1	D		1			0
Gernsheim	Wormser Straße	16	1	D	1	0		Haltestelle entfällt (neues Linienkonzept).	0
Gernsheim	Nibelungenviertel	22	1	D		0			1
Gernsheim	Nibelungenviertel	23	1	D		0			1
Gernsheim	Otto-Hahn-Straße	24	1	D		0			1
Gernsheim	Otto-Hahn-Straße	25	1	D		0			1
Gernsheim	Peter-Schöffer-Schule	28	1	D		0			1
Gernsheim	Bleichstraße	43	1	D		0			1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Gernsheim	Hafenstraße	44	1	D	1	0		Haltestelle entfällt (neues Linienkonzept).	0
Gernsheim	Freiherr-v.-Stein-Str.	45	1	D		0			1
Gernsheim	Freiherr-v.-Stein-Str.	46	1	D		0			1
Gernsheim	Georg-Schäfer-Platz	47	1	C		0			1
Gernsheim	Georg-Schäfer-Platz	48	1	C		0			1
Gernsheim	Bensheimer Straße	49	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Gernsheim	<i>Robert-Bunsen-Straße (hin)</i>	M1	0	E		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Robert-Bunsen-Straße. Ziel: bessere Erschließung des Gewerbegebietes.	0
Gernsheim	<i>Robert-Bunsen-Straße (rück)</i>	M2	0	E		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Robert-Bunsen-Straße. Ziel: bessere Erschließung des Gewerbegebietes.	0
Allmendfeld	Berleweg Ost	29	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg Ost	30	1	E		0			0
Allmendfeld	Bürgerhaus	31	1	E		0			0
Allmendfeld	Bürgerhaus	32	1	E		0			0
Allmendfeld	Ortsmitte	33	1	E		0			0
Allmendfeld	Ortsmitte	34	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg West	35	1	E		0			0
Allmendfeld	Berleweg West	36	1	E		0			0
Allmendfeld	Waldstraße	37	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Frankenfelder Weg	38	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hahner Straße	39	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hinterer Straße	40	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Hauptstraße	41	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Allmendfeld	Johannishof	42	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzuweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Klein-Rohrheim	Klein-Rohrheim	26	1	D		0			1
Klein-Rohrheim	Klein-Rohrheim	27	1	D		0			1

Anlage 6.5: Ginsheim-Gustavsburg – Haltestellenpläne/-tabelle



Haltestellenplan Ginsheim-Gustavsburg Stadtteil Gustavsburg

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015

plan:mobil



VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG

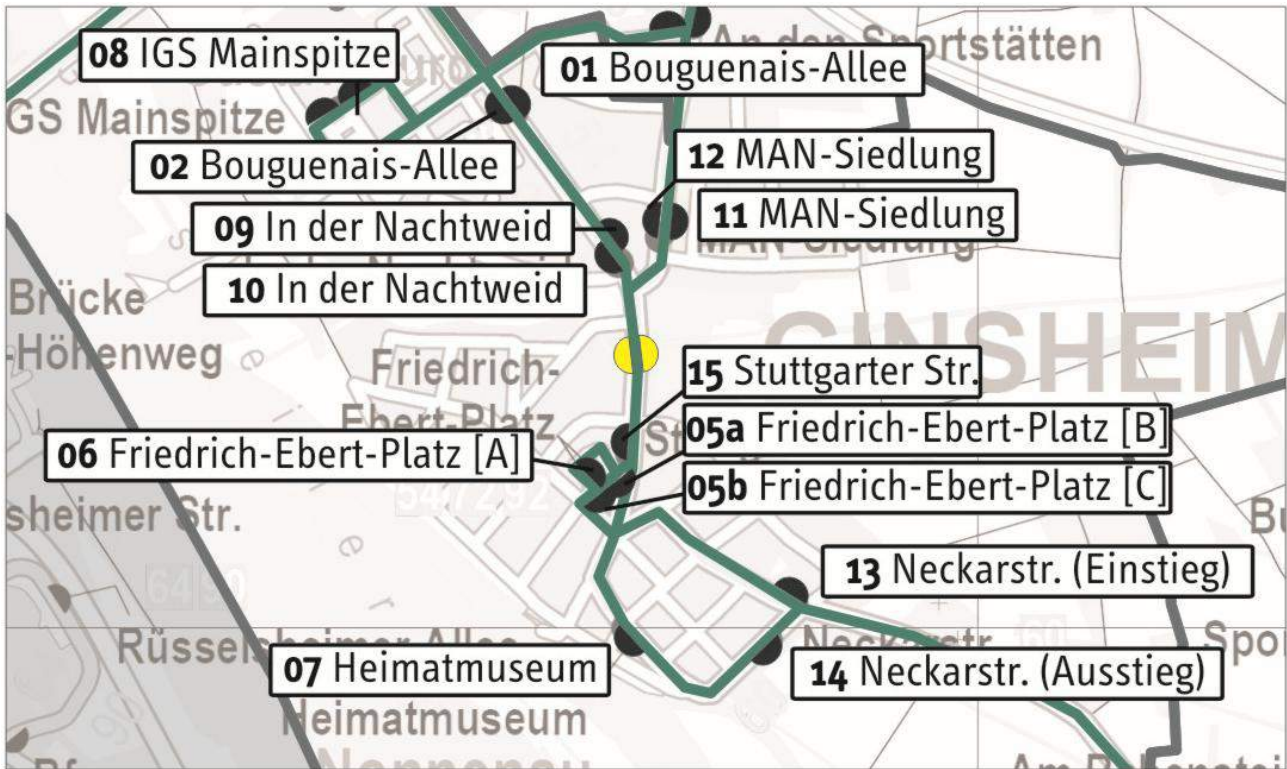
Ludwig-Erhard-Str. 8 35113 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



LNVG
Kreis Groß-Gerau

Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Haltestellenplan Ginsheim-Gustavsburg Stadtteil Ginsheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015

plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG Ludwig-Erhard-Strasse 8 34121 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

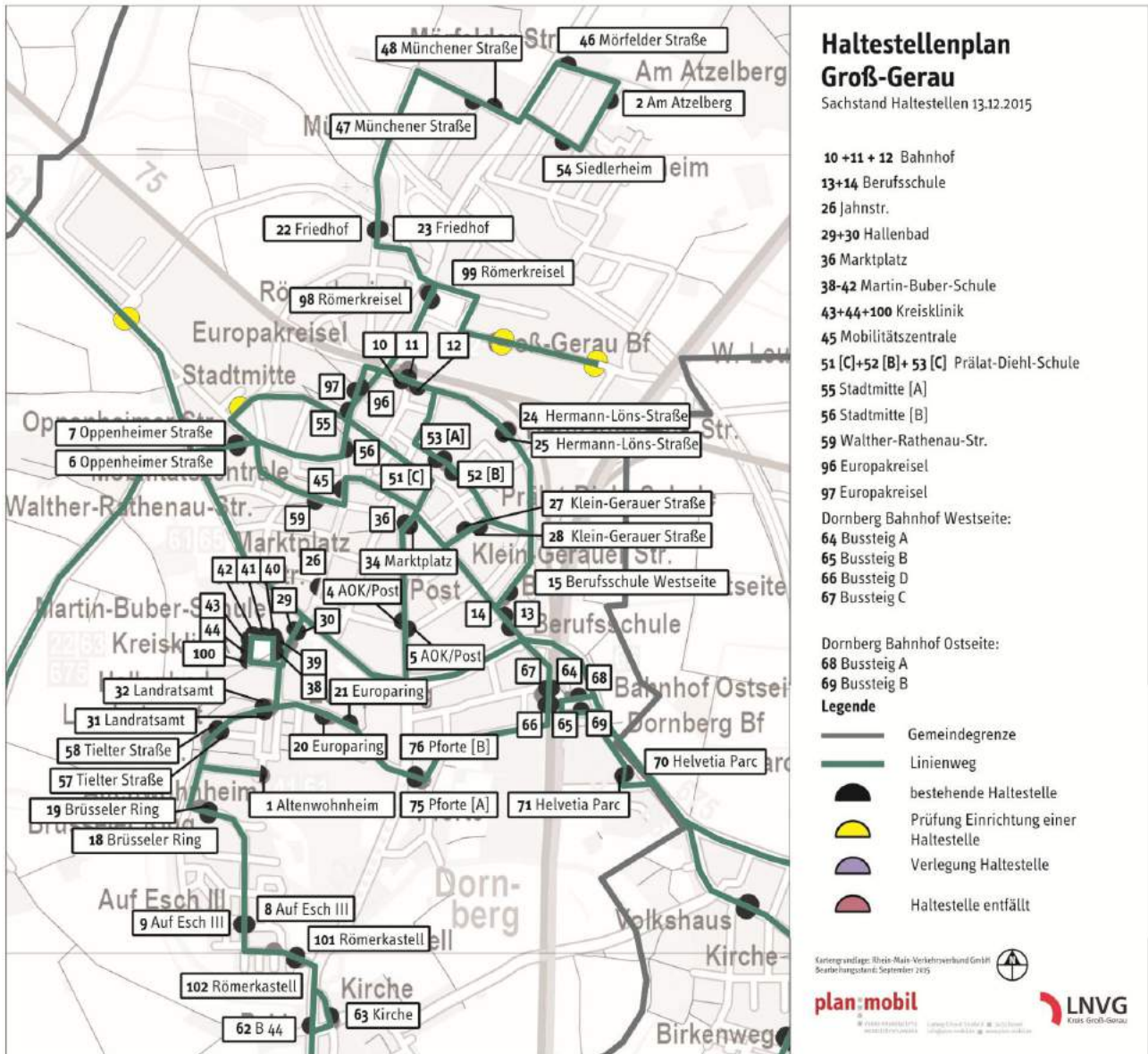
LNVG
Kreis Groß-Gerau

Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt







Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Ginsheim	Bouguenais-Allee	1	1	D		0			1
Ginsheim	Bouguenais-Allee	2	1	D		0			1
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz B	5a	1	C		0			1
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz C	5b	1	C		0		An dieser Pos. hält zurzeit nur die Linie 72.	0
Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz A	6	1	C		1			0
Ginsheim	Heimatmuseum	7	1	D		0			1
Ginsheim	IGS Mainspitze	8	2	E		0		Schulverkehr	0
Ginsheim	In der Nachtweid	9	1	D		0			1
Ginsheim	In der Nachtweid	10	1	D		0			1
Ginsheim	MAN-Siedlung	11	1	D	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur morgens bei zwei Verstärkerfahrten der Linie 55 angeedient.	0
Ginsheim	MAN-Siedlung	12	1	D	1	0		Haltestellenposition wird zurzeit nur einmal im Jahr angeedient, und zwar während des Mainzer Gutenberg-Marathons (Sachstand 2015)	0
Ginsheim	Neckarstraße	13	1	D		0			1
Ginsheim	Neckarstraße	14	1	D		0			1
Ginsheim	Stuttigarter Straße	15	1	D		0		Haltestelle bildet bei der Linie 60 in Fahrtrichtung Neckarstraße das Pendant zur Haltestelle "Friedrich-Ebert-Platz".	1
Ginsheim	<i>Rheinstraße/Am Sportplatz (hin)</i>	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Rheinstraße zwischen Am Sportplatz und Gerhart-Hauptmann-Str.; zu beachten ist in diesem Zusammenhang der B-Plan "Am Alten Sportplatz". Ziel: bessere Erschließung	1
Ginsheim	<i>Rheinstraße/Am Sportplatz (rück)</i>	P2	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle in der Rheinstraße zwischen Am Sportplatz und Gerhart-Hauptmann-Str.; zu beachten ist in diesem Zusammenhang der B-Plan "Am Alten Sportplatz". Ziel: bessere Erschließung	1
Gustavsburg	Am Alten Fährhaus	16	1	D		1			0
Gustavsburg	Am Alten Fährhaus	17	1	D		1			0
Gustavsburg	Am Fluggraben	19	1	E	1	0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	24	1	D		1			0
Gustavsburg	Dr.-Kitz-Straße	25	1	D		1			0
Gustavsburg	Friedhof	26	1	D		1			0
Gustavsburg	Friedhof	27	1	D		1			0
Gustavsburg	Haagweg	29	1	E	1	0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Gustavsburg	Schule	32	1	D		1			0
Gustavsburg	Schule	33	1	D		1			0
Gustavsburg	Bahnhof	P3	0	D		0	1	Im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes befindet sich eine Haltestelle in Planung.	0

Anlage 6.6: Groß-Gerau – Haltestellenpläne/-tabelle



Haltestellenplan Groß-Gerau Stadtteil Dornheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- Legende**
-  Gemeindegrenze
 -  Linienweg
 -  bestehende Haltestelle
 -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
 -  Verlegung Haltestelle
 -  Haltestelle entfällt

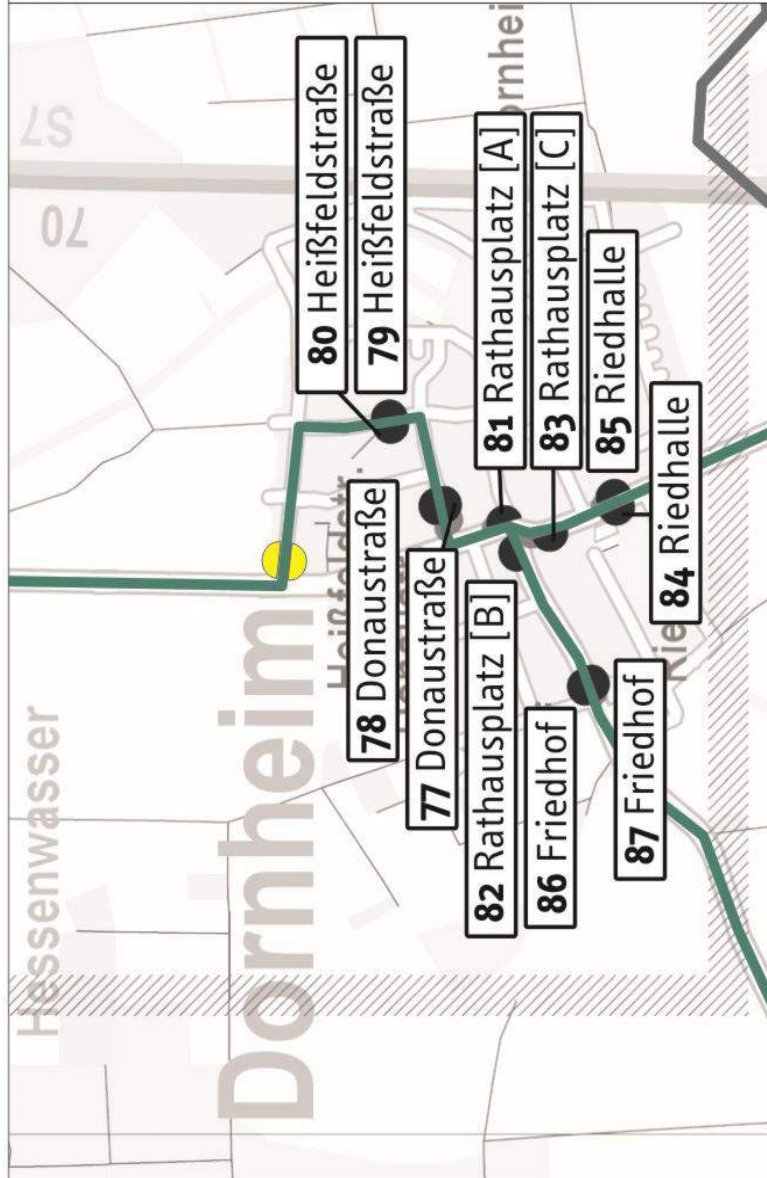
Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
 Bearbeitungsstand: September 2015

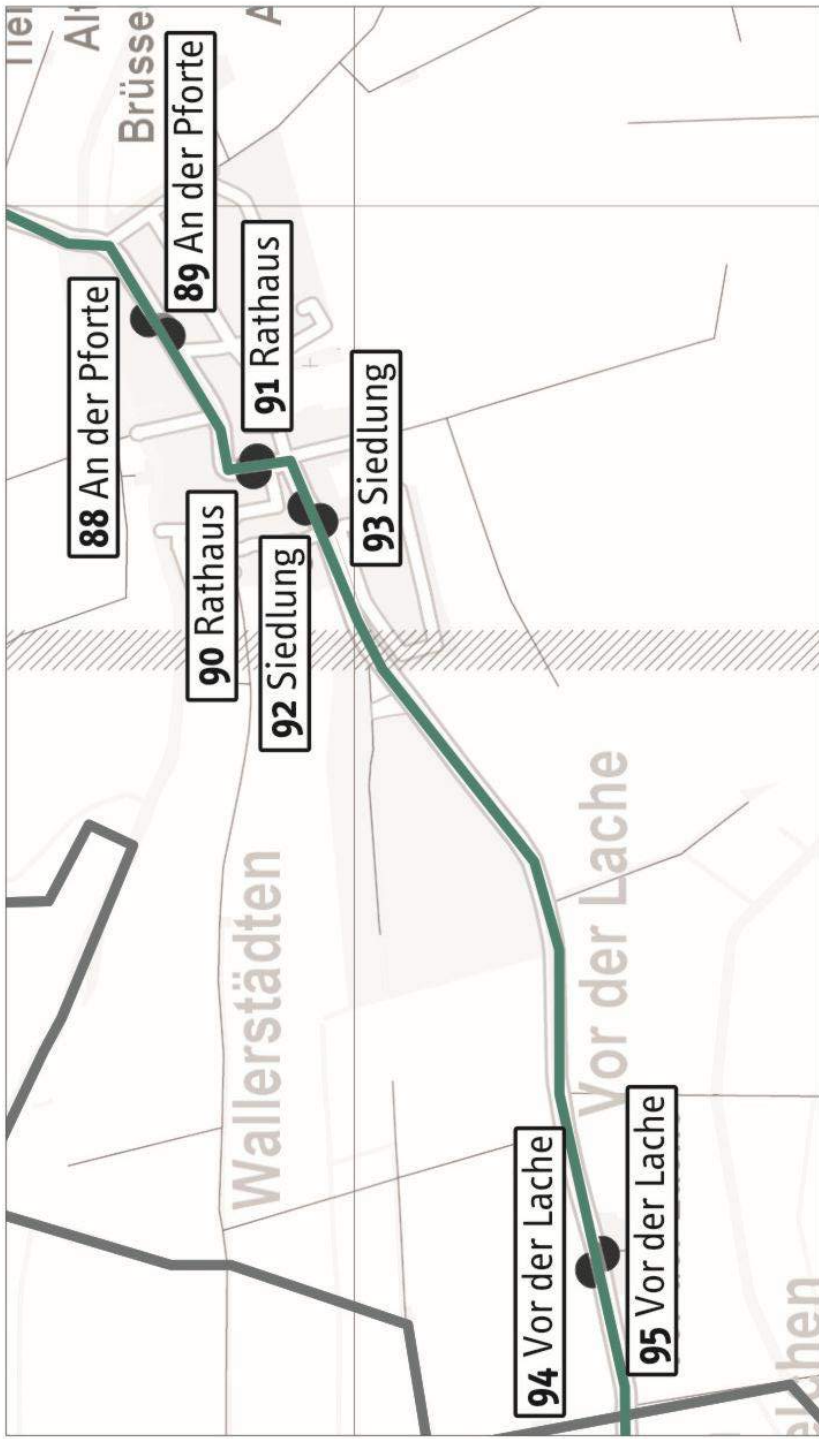


plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
 MOBILITÄTSPLANUNG

Ludwig-Erhard-Straße 8
 63071 Lassel
 info@plan-mobil.de
 www.plan-mobil.de





Haltestellenplan Groß-Gerau Stadtteil Wallerstädten

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015









plan:mobil

VERBUNDKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG
Ludwig-Erhard-Strasse 8 34109 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



Legende

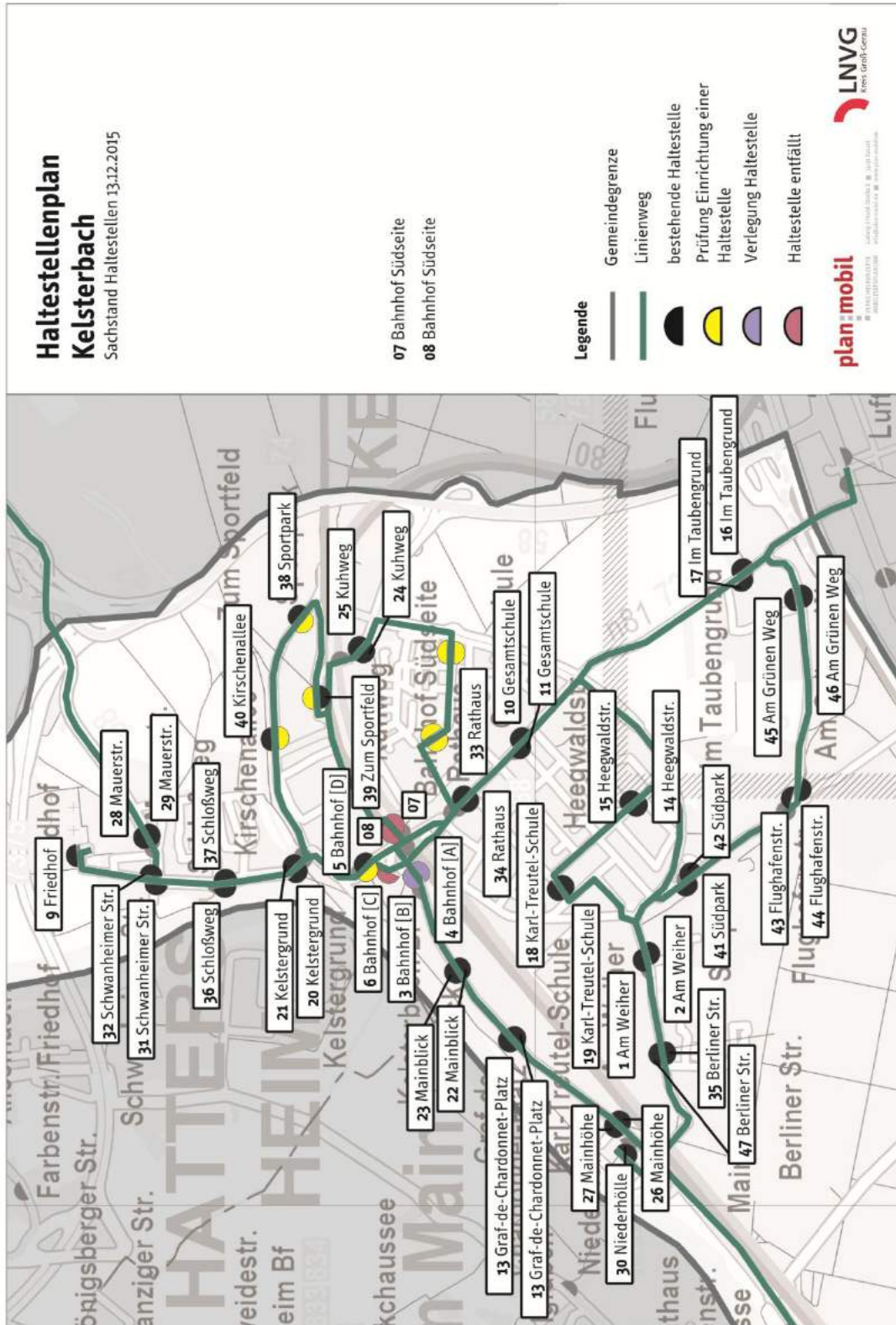
-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Groß-Gerau	Altenwohnheim	1	1	D		0			1
Groß-Gerau	Am Aizelberg	2	1	D		0			1
Groß-Gerau	AOK/Post	4	1	D		0			1
Groß-Gerau	AOK/Post	5	1	D		0			1
Groß-Gerau	Oppenheimer Straße	6	1	C		1			0
Groß-Gerau	Oppenheimer Straße	7	1	C		1			0
Groß-Gerau	Auf Esch III	8	1	D		1			0
Groß-Gerau	Auf Esch III	9	1	D		1			0
Groß-Gerau	Bahnhof	10	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau	0
Groß-Gerau	Bahnhof	11	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, 2. Positionen!	0
Groß-Gerau	Bahnhof	12	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau erfolgt im Jahr 2015, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau; Haltestelle wird verlegt und mit Position 10 zusammengefasst	0
Groß-Gerau	Berufsschule	13	1	D		0			1
Groß-Gerau	Berufsschule	14	1	D		0			1
Groß-Gerau	Berufsschule Westseite	15	1	E	1	0			0
Groß-Gerau	Brüsseler Ring	18	1	D		0			1
Groß-Gerau	Brüsseler Ring	19	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europaring	20	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europaring	21	1	D		0			1
Groß-Gerau	Friedhof	22	1	D		0			1
Groß-Gerau	Friedhof	23	1	D		0			1
Groß-Gerau	Hermann-Löns-Straße	24	1	D		0			1
Groß-Gerau	Hermann-Löns-Straße	25	1	D		0			1
Groß-Gerau	Jahnstraße	26	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Klein-Gerauer Straße	27	1	D		1			0
Groß-Gerau	Klein-Gerauer Straße	28	1	D		1			0
Groß-Gerau	Hallenbad	29	1	D		1			0
Groß-Gerau	Hallenbad	30	1	D		1			0
Groß-Gerau	Landratsamt	31	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0
Groß-Gerau	Landratsamt	32	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0
Groß-Gerau	Marktplatz	34	1	C		1			0
Groß-Gerau	Marktplatz	36	1	C		1			0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	38	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	39	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	40	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	41	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Martin-Buber-Schule	42	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik C	43	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik B	44	1	E		0		Schulverkehr	0
Groß-Gerau	Kreisklinik A	100	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau bereits geplant, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016	0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Groß-Gerau	Mobilitätszentrale	45	1	C		0		Verknüpfungspunkt Bus/CarSharing	1
Groß-Gerau	Mörfelder Straße	46	1	D		0			1
Groß-Gerau	Münchener Straße	47	1	D		0			1
Groß-Gerau	Münchener Straße	48	1	D		0			1
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule C	51	1	E		0			0
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule B	52	1	E		0			0
Groß-Gerau	Prälat-Diehl-Schule A	53	1	E		0			0
Groß-Gerau	Siedlerheim	54	1	D		1	1	Haltestelle wird von Stadt Groß-Gerau verlegt und erneut barrierefrei gestaltet.	0
Groß-Gerau	Stadtmitte A	55	1	D		1			0
Groß-Gerau	Stadtmitte B	56	1	D		1			0
Groß-Gerau	Tieler Straße	57	1	D		0			1
Groß-Gerau	Tieler Straße	58	1	D		0		Schulverkehr	1
Groß-Gerau	Walther-Rathenau-Straße	59	1	E		0			0
Groß-Gerau	Europakreisel	96	1	D		0			1
Groß-Gerau	Europakreisel	97	1	D		0			1
Groß-Gerau	Römerkreisel	98	1	D		1			0
Groß-Gerau	Römerkreisel	99	1	D		1		Wird im Jahr 2015 von Stadt Groß-Gerau im Rahmen des Umbaus des Römerkreisels zum Turbokreisel verlegt und erneut barrierefrei gestaltet.	0
Groß-Gerau	Römerkastell	101	1	D		0			1
Groß-Gerau	Römerkastell	102	1	D		0			1
Groß-Gerau	Fabrikstraße (Südzuckergelände)	M1	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer Haltestelle in der Fabrikstraße im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Südring/Kreuzungsbereich Nordring (hin)	M2	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle im Südring/Kreuzungsbereich Nordring im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Südring/Kreuzungsbereich Nordring (rück)	M3	0	D		0		Maßnahme: Einrichtung einer barrierefreien Haltestelle im Südring/Kreuzungsbereich Nordring im Zuge der Bebauung des Südzuckergeländes.	1
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 1 (hin)	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 1 (rück)	P2	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 2 (hin)	P3	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Groß-Gerau	Wasserweg/Haltestelle 2 (rück)	P4	0	E		0		Prüfauftrag: Reaktivierung von zwei Haltestellen im Bereich des Gewerbegebietes am Wasserweg.	0
Berkach	B 44	62	1	D		1			0
Berkach	Kirche	63	1	D		0			1
Dornberg	Bahnhof Westseite A	64	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite B	65	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite D	66	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Westseite C	67	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Ostseite A	68	1	B		1			0
Dornberg	Bahnhof Ostseite B	69	1	B		1			0
Dornberg	Helvetia Parc	70	1	D		1			0
Dornberg	Helvetia Parc	71	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Domberg	Pforte A	75	1	D		0			1
Domberg	Pforte B	76	1	D		0			1
Domheim	Donaustraße	77	1	D		0			1
Domheim	Donaustraße	78	1	D		0			1
Domheim	Heißfeldstraße	79	1	D		0			1
Domheim	Heißfeldstraße	80	1	D		0			1
Domheim	Rathausplatz A	81	1	C		0			1
Domheim	Rathausplatz B	82	1	C		0			1
Domheim	Rathausplatz C	83	1	C		0			1
Domheim	Riedhalle	84	1	D		0			1
Domheim	Riedhalle	85	1	D		0			1
Domheim	Friedhof	86	1	D		0			1
Domheim	Friedhof	87	1	D		0			1
Domheim	<i>Neckarring/B44 (hin)</i>	P5	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Neckarring nahe der B44. Ziel: bessere Erschließung	1
Domheim	<i>Neckarring/B44 (rück)</i>	P6	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Neckarring nahe der B44. Ziel: bessere Erschließung	1
Wallerstädten	An der Pforte	88	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	An der Pforte	89	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Rathaus	90	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Rathaus	91	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Siedlung	92	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Siedlung	93	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der L3094/Ortsdurchfahrt Wallerstädten erfolgen, GVFG-Projekt der Stadt Groß-Gerau, Umsetzung 2016/2017	0
Wallerstädten	Vor der Lache	94	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Wallerstädten	Vor der Lache	95	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0

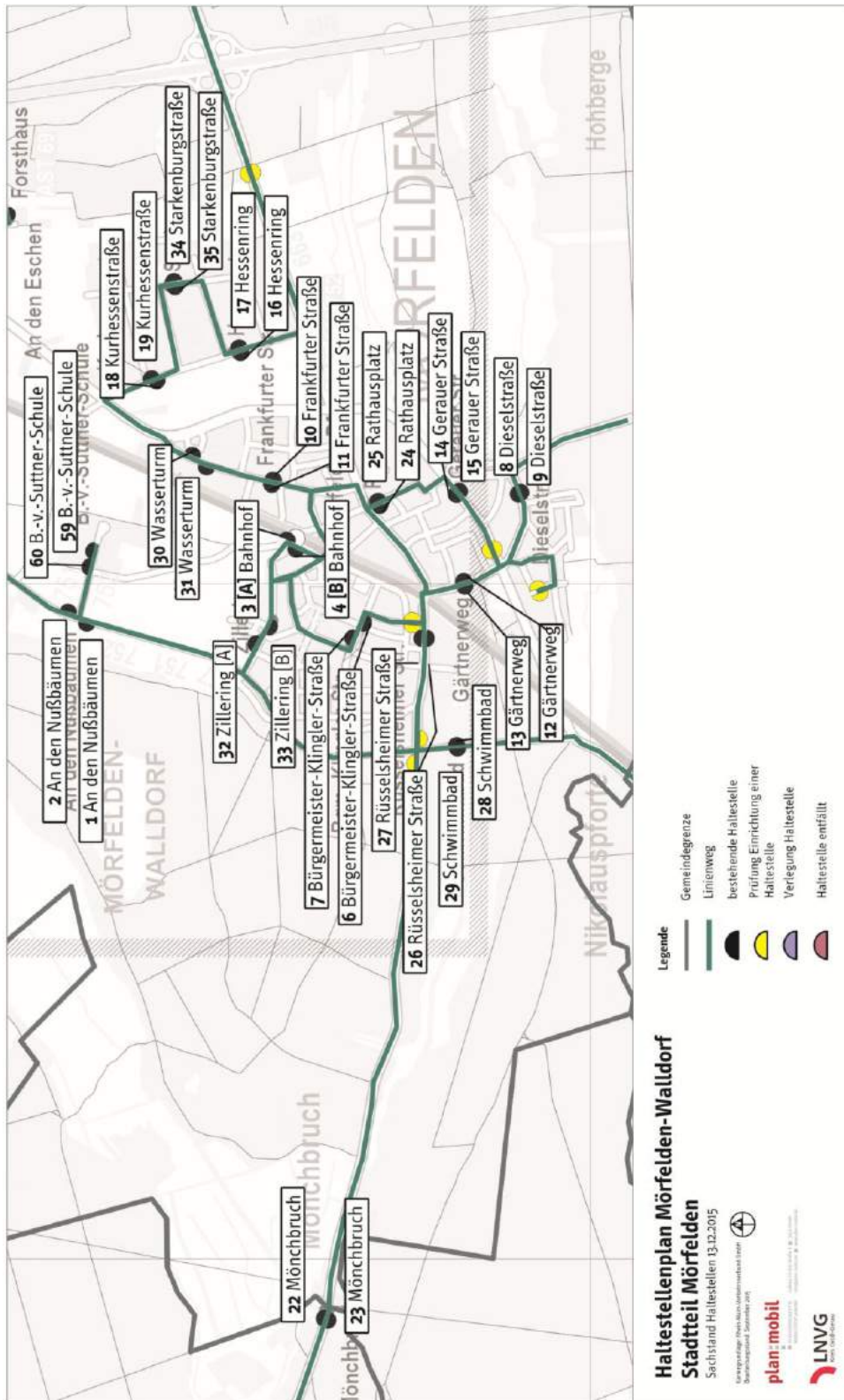
Anlage 6.7: Kelsterbach – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Kelsterbach	Am Weiher	1	1	D		0			1
Kelsterbach	Am Weiher	2	1	D		0			1
Kelsterbach	Bahnhof B	3	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, die verschiedenen Haltestellenpositionen am Bahnhof sollen in der Unterführung zusammengelegt werden, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Bahnhof A	4	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, die verschiedenen Haltestellenpositionen am Bahnhof sollen in der Unterführung zusammengelegt werden, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Bahnhof D	5 P1	1	D		0		Prüfauftrag: Haltestellenposition soll im Zuge der Zusammenführung der Bahnhofpositionen in der Unterführung als eigenständige Haltestelle "Fritz-Treutel-Haus" erhalten bleiben und durch Position auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergänzt werden, neue Kategorie wäre dann "D".	1
Kelsterbach	Bahnhof C	6	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	<i>Fritz-Treutel-Haus</i>	P2	0	D		0		Siehe Nr. 5, Position in Richtung Bahnhof.	1
Kelsterbach	Bahnhof Südseite	7	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	Bahnhof Südseite	8	1	C	1	0		Position soll entfallen (siehe Pos. 3/4).	0
Kelsterbach	Friedhof	9	1	D		1			0
Kelsterbach	Gesamtschule	10	1	D		0	1	Wird voraussichtlich in 2015 von der Stadt Kelsterbach barrierefrei gestaltet.	0
Kelsterbach	Gesamtschule	11	1	D		0	1	Wird voraussichtlich in 2015 von der Stadt Kelsterbach barrierefrei gestaltet.	0
Kelsterbach	Graf-de-Chardonnet-Platz	12	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Graf-de-Chardonnet-Platz	13	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Heegwaldstraße	14	1	D		0			1
Kelsterbach	Heegwaldstraße	15	1	D		0			1
Kelsterbach	Im Taubengrund	16	1	D		0			1
Kelsterbach	Im Taubengrund	17	1	D		0			1
Kelsterbach	Karl-Treutel-Schule	18	1	D		0			1
Kelsterbach	Karl-Treutel-Schule	19	1	D		0			1
Kelsterbach	Kelstergrund	20	1	D		1			0
Kelsterbach	Kelstergrund	21	1	D		1			0
Kelsterbach	Mainblick	22	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Mainblick	23	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Kuhweg	24	1	D		0			1
Kelsterbach	Kuhweg	25	1	D		0			1
Kelsterbach	Mainhöhe	26	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1
Kelsterbach	Mainhöhe	27	1	D		0		Haltestelle wird evtl. im Zuge der Verkehrsberuhigung der Rüsselsheimer Str. barrierefrei gestaltet. Konkrete Planungen liegen noch nicht vor.	1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Kelsterbach	Mauerstraße	28	1	E		0			0
Kelsterbach	Mauerstraße	29	1	E		0			0
Kelsterbach	Niederhölle	30	1	D		0			1
Kelsterbach	Schwanheimer Straße	31	1	D		0			1
Kelsterbach	Schwanheimer Straße	32	1	D		0			1
Kelsterbach	Rathaus	33	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Rathaus	34	1	C		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der Umgestaltung der Stadtmitte (Mörfelder Straße ab Rathaus einschließlich Unterführung) erfolgen, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2016-2017	0
Kelsterbach	Berliner Straße	35	1	D		1			0
Kelsterbach	Berliner Straße	47	1	D		1			0
Kelsterbach	Schloßweg	36	1	D		0			1
Kelsterbach	Schloßweg	37	1	D		0			1
Kelsterbach	Sportpark	38	1	D		1			0
Kelsterbach	Sportpark	M1	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Zum Sportfeld	39	1	D		0			1
Kelsterbach	Zum Sportfeld	M2	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Kirschenallee	40	1	D		0			1
Kelsterbach	Kirschenallee	M3	0	D		0		Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Kuhweg. Grund: Neues Konzept für die Linien 74/75.	1
Kelsterbach	Südpark	41	1	D		0			0
Kelsterbach	Südpark	42	1	D		0			0
Kelsterbach	Flughafenstraße	43	1	E		0			0
Kelsterbach	Flughafenstraße	44	1	E		0			0
Kelsterbach	Am Grünen Weg	45	1	E		0			0
Kelsterbach	Am Grünen Weg	46	1	E		0			0
Kelsterbach	Baugéplatz (hin)	M4	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Neubaugbiet „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Baugéplatz (rück)	M5	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Neubaugbiet „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Lilienstraße (hin)	M6	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Umfeld des Neubaugbiets „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Lilienstraße (rück)	M7	0	D		0	1	Einrichtung einer Haltestelle im Umfeld des Neubaugbiets „Länger Weg“ - Inbetriebnahme voraussichtlich im Dezember 2016; Ziel: ÖPNV-Andienung Neubaugbiet . Barrierefreier Bau bereits geplant, Projekt der Stadt Kelsterbach, Umsetzung 2015-2017	0
Kelsterbach	Iserstraße (ab 13.12.2015)	60	1	E		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015.	0
Kelsterbach	Spreestraße (ab 13.12.2015)	61	1	E		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015.	0

Anlage 6.8: Mörfelden-Walldorf – Haltestellenpläne/-tabelle









Haltestellenplan Mörfelden-Walldorf Stadtteil Walldorf

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- 41 Bahnhof [B]
- 42 Bahnhof [A]
- 47 Flughafenstr.
- 48 Flughafenstr.

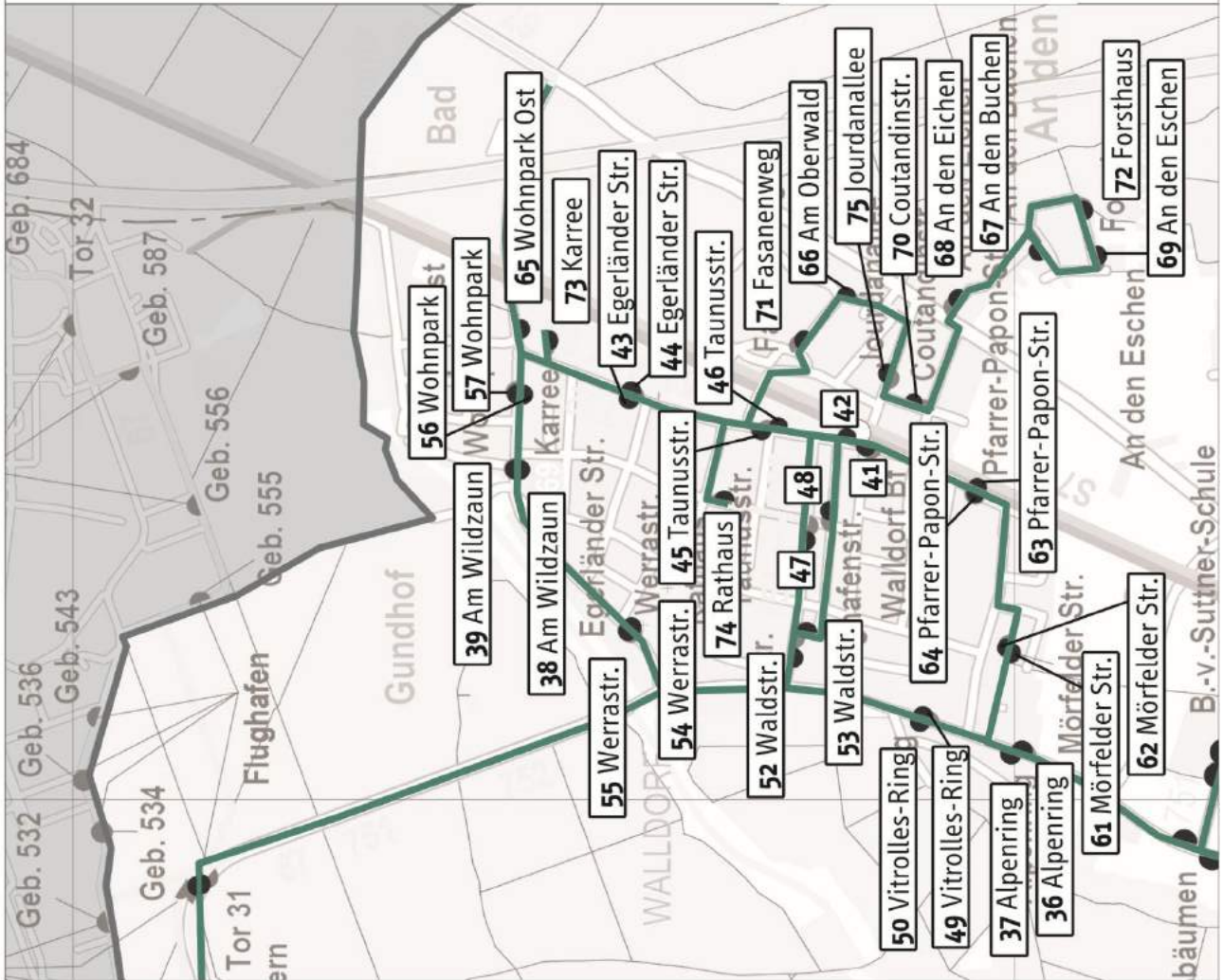
Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Kartengrundlage: Rhein-Alten-Vorderhauhof GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015

plan mobil
www.planmobil.de

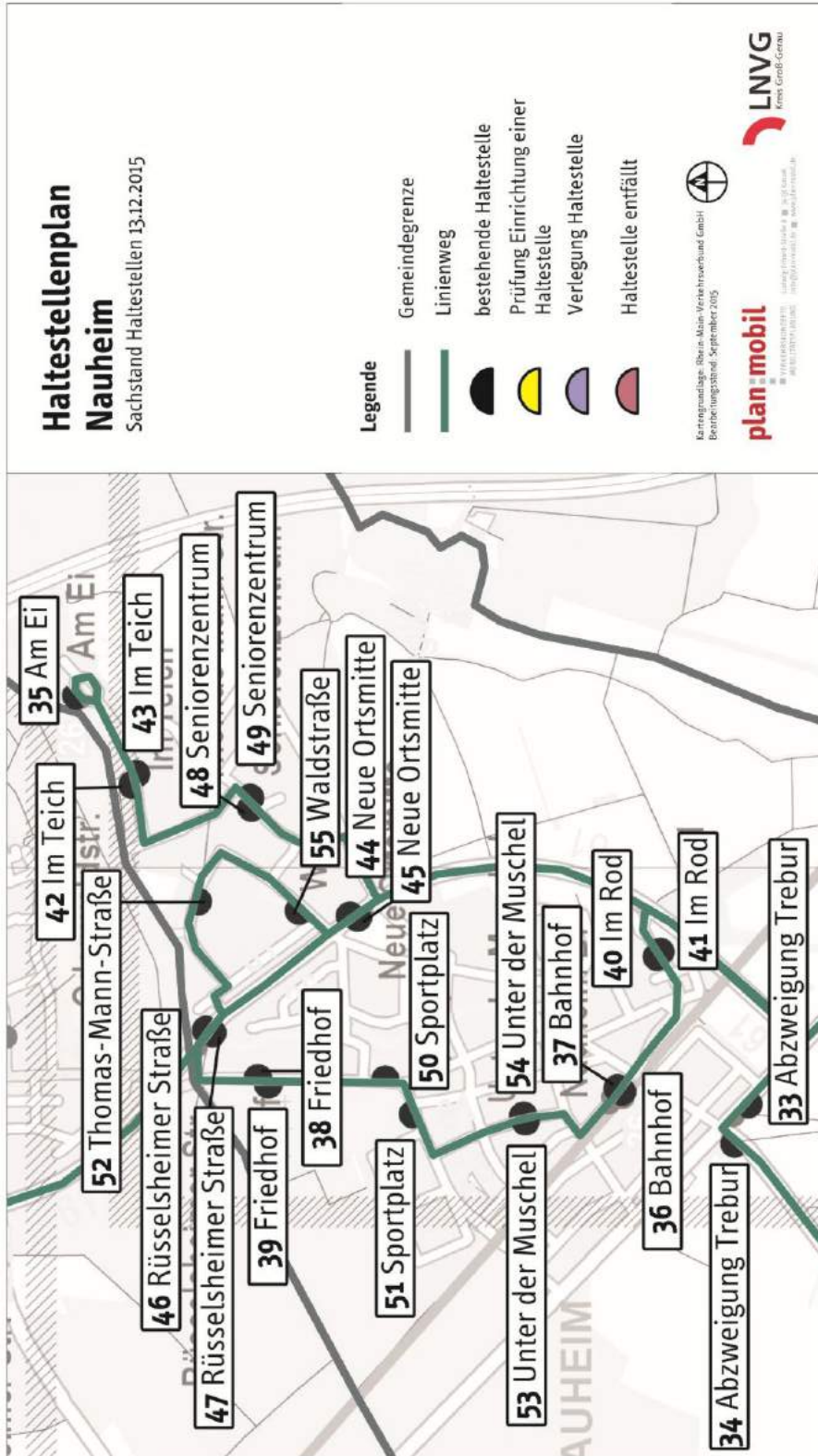


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Mörfelden	An den Nußbäumen	1	1	E		1		Drängelgitter, nicht rollstuhlgerecht	0
Mörfelden	An den Nußbäumen	2	1	E		1		Drängelgitter, nicht rollstuhlgerecht	0
Mörfelden	Bahnhof A	3	1	B		1			0
Mörfelden	Bahnhof B	4	1	B		1			0
Mörfelden	Bürgermeister-Klingler-Str.	6	1	D		0			1
Mörfelden	Bürgermeister-Klingler-Str.	7	1	D		0			1
Mörfelden	Dieselstraße	8	1	D		1			0
Mörfelden	Dieselstraße	9	1	D		1			0
Mörfelden	Frankfurter Straße	10	1	D		0			1
Mörfelden	Frankfurter Straße	11	1	D		0			1
Mörfelden	Gärtnerweg	12	1	D		1			0
Mörfelden	Gärtnerweg	13	1	D		1			0
Mörfelden	Gerauer Straße	14	1	D		1			0
Mörfelden	Gerauer Straße	15	1	D		1			0
Mörfelden	Hessenring	16	1	D		1			0
Mörfelden	Hessenring	17	1	D		1			0
Mörfelden	Kurhessenstraße	18	1	D		1			0
Mörfelden	Kurhessenstraße	19	1	D		1			0
Mörfelden	Mönchbruch	22	1	E		0			0
Mörfelden	Mönchbruch	23	1	E		0			0
Mörfelden	Rathausplatz	24	1	C		1			0
Mörfelden	Rathausplatz	25	1	C		1			0
Mörfelden	Rüsselsheimer Straße	26	1	D		0			1
Mörfelden	Rüsselsheimer Straße	27	1	D		0			1
Mörfelden	Schwimmbad	28	1	E	1	0			0
Mörfelden	Schwimmbad	29	1	E	1	0			0
Mörfelden	Wasserturm	30	1	D		1			0
Mörfelden	Wasserturm	31	1	D		0			1
Mörfelden	Zillering A	32	1	D		1			0
Mörfelden	Zillering B	33	1	D		1			0
Mörfelden	Starkenburgerstraße	34	1	D		1			0
Mörfelden	Starkenburgerstraße	35	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv = Arbeitstitel</i>	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Mörfelden	<i>Am Berg</i>	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Ziel: bessere Erschließung	1
Mörfelden	<i>B486/Campingplatz (hin)</i>	P2	0	E		0	1	Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle an der Langerer Straße (B486)/Kreuzungsbereich Am Zeitplatz. Ziel: ÖPNV-Andienung des Hotels und des Campingplatzes. Barrierefreie Haltestelle ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.	0
Mörfelden	<i>B486/Campingplatz (hin)</i>	P3	0	E		0	1	Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle an der Langerer Straße (B486)/Kreuzungsbereich Am Zeitplatz. Ziel: ÖPNV-Andienung des Hotels und des Campingplatzes. Barrierefreie Haltestelle ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.	0
Mörfelden	<i>Daimlerstraße (hin)</i>	P4	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnersweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Daimlerstraße (rück)</i>	P5	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnersweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Dammstraße (hin)</i>	P6	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnersweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Dammstraße (rück)</i>	P7	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für die Linie 751. Grund: Ersatz für Haltestelle "Gärtnersweg" bei in Mörfelden beginnenden/endenenden Fahrten.	1
Mörfelden	<i>Rüsselsheimer Str./ Sportplätze (hin)</i>	P8	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle in der Rüsselsheimer Straße nahe des Vitrolles-Rings. Ziel: ÖPNV-Andienung der Sportanlagen und des Waldschwimmbades.	1
Mörfelden	<i>Rüsselsheimer Str./ Sportplätze (rück)</i>	P9	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer <u>barrierefreien</u> Haltestelle in der Rüsselsheimer Straße nahe des Vitrolles-Rings. Ziel: ÖPNV-Andienung der Sportanlagen und des Waldschwimmbades.	1
Walldorf	Alpenring	36	1	D		1			0
Walldorf	Alpenring	37	1	D		1			0
Walldorf	Am Wildzaun	38	1	D		1			0
Walldorf	Am Wildzaun	39	1	D		1			0
Walldorf	Bahnhof B	41	1	D		1			0
Walldorf	Bahnhof A	42	1	B		1			0
Walldorf	Egerländer Straße	43	1	D		1			0
Walldorf	Egerländer Straße	44	1	D		1			0
Walldorf	Taunusstraße	45	1	D		1			0
Walldorf	Taunusstraße	46	1	D		1			0
Walldorf	Flughafenstraße	47	1	D		0			1
Walldorf	Flughafenstraße	48	1	D		0			1
Walldorf	Vitrolles-Ring	49	1	D		1			0
Walldorf	Vitrolles-Ring	50	1	D		1			0
Walldorf	Waldstraße	52	1	D		1			0
Walldorf	Waldstraße	53	1	D		1			0

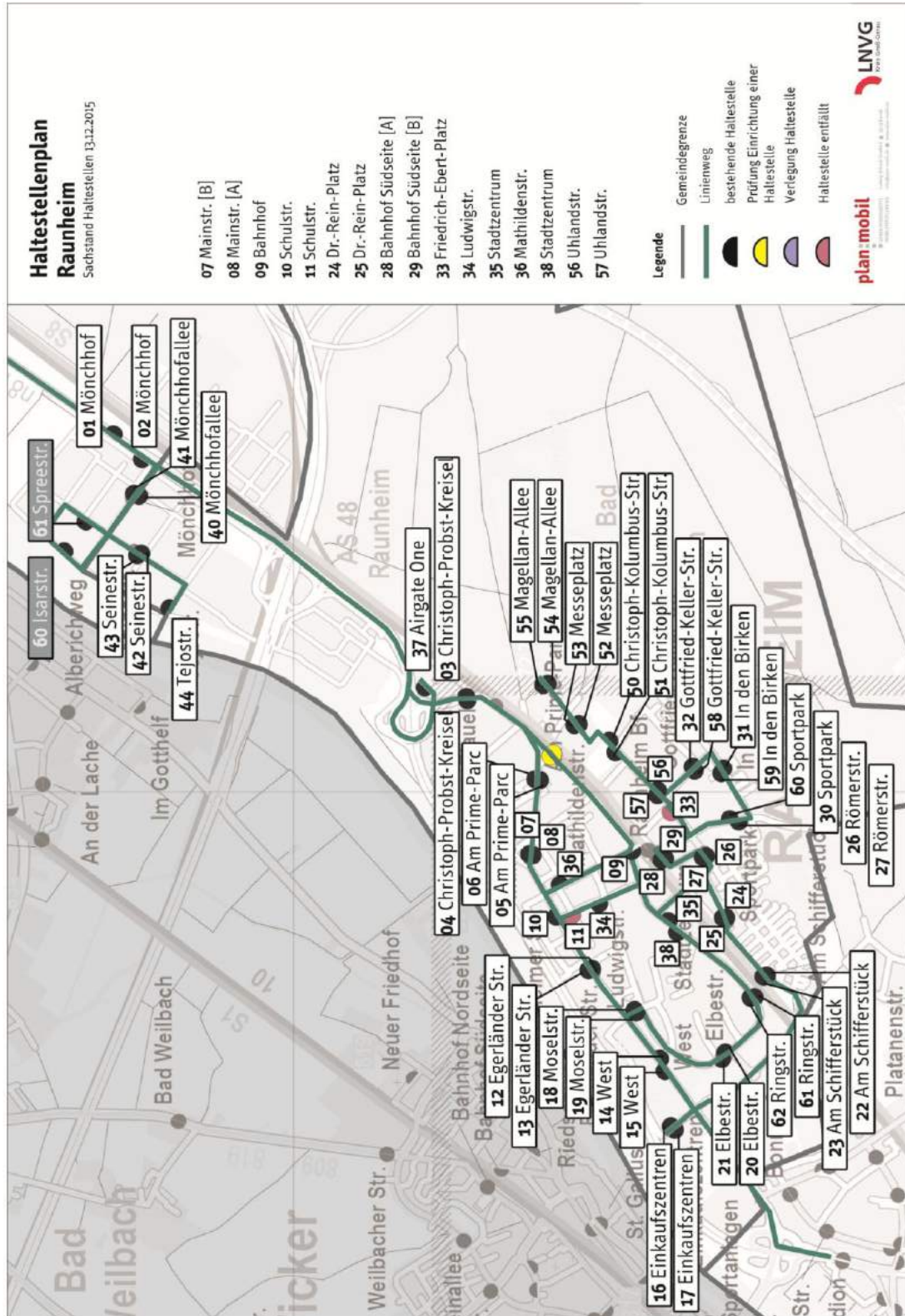
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv = Arbeitstitel</i>	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Waldorf	Werrastraße	54	1	D		1			0
Waldorf	Werrastraße	55	1	D		1			0
Waldorf	Wohnpark	56	1	D		1		Busbucht, kantentreine Anfahrbarkeit überprüfen.	0
Waldorf	Wohnpark	57	1	D		1			0
Mörfelden	Bertha-von-Suttner-Schule	59	1	E		1			0
Mörfelden	Bertha-von-Suttner-Schule	60	1	E		1			0
Waldorf	Mörfelder Straße	61	1	D		0		Barrierefreier Ausbau aus Platzmangel wahrscheinlich nicht möglich.	1
Waldorf	Mörfelder Straße	62	1	D		1			0
Waldorf	Pfarrer-Papon-Straße	63	1	D		1			0
Waldorf	Pfarrer-Papon-Straße	64	1	D		1			0
Waldorf	Wohnpark Ost	65	1	D		1			0
Waldorf	Am Oberwald	66	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	An den Buchen	67	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	An den Eichen	68	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	An den Eschen	69	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Coutandstraße	70	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Fasanenweg	71	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Forsthaus	72	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Karree	73	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Rathaus	74	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0
Waldorf	Jourdanallee	75	1	F		0		Reine AnrufSammelTaxi-Haltestelle, Hochbord wäre unzweckmäßig, ggf. Ausstattung mit Auffindestreifen.	0

Anlage 6.9: Nauheim – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Nauheim	Abzweigung Trebur	33	1	D		0			1
Nauheim	Abzweigung Trebur	34	1	D		0			1
Nauheim	Am Ei	35	1	D		0			1
Nauheim	Bahnhof	36	1	C		1			0
Nauheim	Bahnhof	37	1	C		1			0
Nauheim	Friedhof	38	1	D		0			1
Nauheim	Friedhof	39	1	D		0			1
Nauheim	Im Rod	40	1	D		0			1
Nauheim	Im Rod	41	1	D		0			1
Nauheim	Im Teich	42	1	D		0			1
Nauheim	Im Teich	43	1	D		0			1
Nauheim	Neue Ortsmitte	44	1	D		1			0
Nauheim	Neue Ortsmitte	45	1	D		1			0
Nauheim	Rüsselsheimer Straße	46	1	D		0			1
Nauheim	Rüsselsheimer Straße	47	1	D		0			1
Nauheim	Seniorenzentrum	48	1	D		0			1
Nauheim	Seniorenzentrum	49	1	D		0			1
Nauheim	Sportplatz	50	1	D		0			1
Nauheim	Sportplatz	51	1	D		0			1
Nauheim	Thomas-Mann-Straße	52	1	D		0			1
Nauheim	Unter der Muschel	53	1	D		0			1
Nauheim	Unter der Muschel	54	1	D		0			1
Nauheim	Waldstraße	55	1	D		0			1

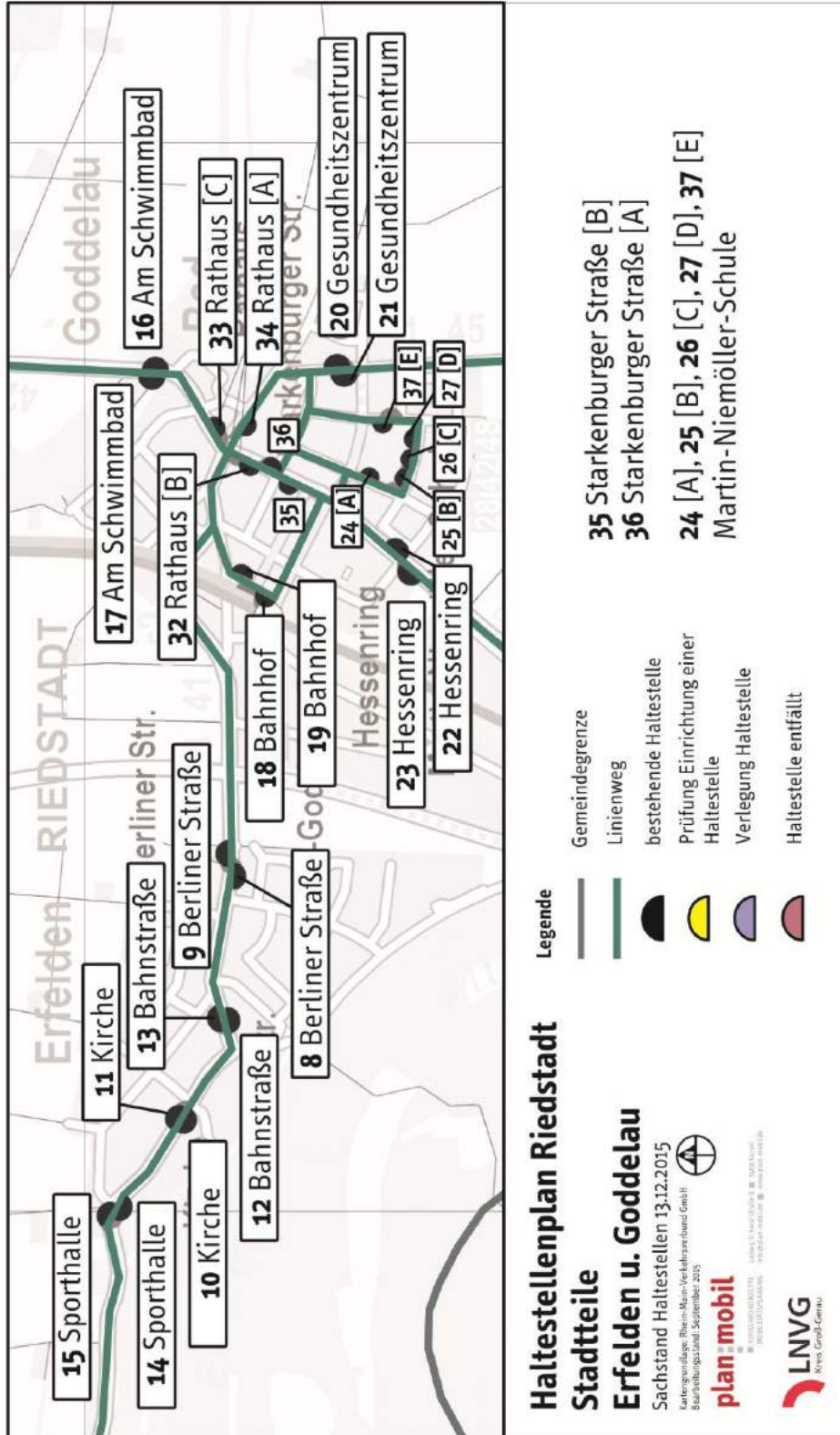
Anlage 6.10: Raunheim – Haltestellenplan/-tabelle



Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Raunheim	Mönchhof	1	1	D		0			1
Raunheim	Mönchhof	2	1	D		1			0
Raunheim	Christoph-Probst-Kreisel	3	1	D		0	1	Wird in 2015 von Stadt Raunheim an einem neuen Standort barrierefrei gebaut.	0
Raunheim	Christoph-Probst-Kreisel	4	1	D		0	1	Wird in 2015 von Stadt Raunheim an einem neuen Standort barrierefrei gebaut.	0
Raunheim	Am Prime-Parc	5	1	D		1			0
Raunheim	Am Prime-Parc	6	1	D		1			0
Raunheim	Mainstraße B	7	1	D		1			0
Raunheim	Mainstraße A	8	1	D		1			0
Raunheim	Bahnhof	9	1	C		0	1	Projekt der Stadt Raunheim.	0
Raunheim	Bahnhof	M1	0	C		0	1	Einrichtung einer zweiten Position. Projekt der Stadt Raunheim.	0
Raunheim	Schulstraße	10	1	D		0			1
Raunheim	Schulstraße (bis 12.12.2015)	11			1	0		Position entfällt zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015. Linie 78 dient zukünftig die Position 10 an.	0
Raunheim	Egerländer Straße	12	1	D		1			0
Raunheim	Egerländer Straße	13	1	D		1			0
Raunheim	West	14	1	C		1			0
Raunheim	West	15	1	C		1			0
Raunheim	Einkaufszentren	16	1	D	1	0			0
Raunheim	Einkaufszentren	17	1	D	1	0			0
Raunheim	Moselstraße (ab 13.12.2015)	18	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung	1
Raunheim	Moselstraße (ab 13.12.2015)	19	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung	1
Raunheim	Elbestraße	20	1	D		0			1
Raunheim	Elbestraße	21	1	D		0			1
Raunheim	Am Schifferstück	22	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Am Schifferstück	23	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Dr.-Rein-Platz	24	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Dr.-Rein-Platz	25	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Römerstraße	26	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Römerstraße	27	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Bahnhof Südseite A	28	1	C		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Bahnhof Südseite B	29	1	C		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Sportpark	30	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Sportpark (ab 13.12.2015)	60	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegenrichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung. Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1







Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Raunheim	In den Birken	31	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	In den Birken (ab 13.12.2015)	59	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegenrichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Gottfried-Keller-Straße	32	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Gottfried-Keller-Straße (ab 13.12.2015)	58	1	D		0		Einrichtung einer Position in Gegenrichtung zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Friedrich-Ebert-Platz (bis 12.12.2015)	33			1	0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden. Haltestelle wird zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 aufgehoben. Alternative: neue Haltestelle "Uhandstraße"	0
Raunheim	Ludwigstraße	34	1	D		0		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	1
Raunheim	Stadtzentrum	35	1	C		1			1
Raunheim	Stadtzentrum (ab 13.12.2015)	38	1	C		0			1
Raunheim	Mathildensstraße	36	1	D		0			1
Raunheim	Airgate One	37	0	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle in Abhängigkeit der Entwicklung des Gewerbegebietes.	0
Raunheim	Christoph-Kolumbus-Str. (ab 13.12.2015)	50	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle im Jahr 2015.	0
Raunheim	Christoph-Kolumbus-Str. (ab 13.12.2015)	51	1	D		0		Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015 im Zuge der Neugestaltung der Stadtbuslinie 79. Ziel: bessere Erschließung.	1
Raunheim	Messeplatz (ab 13.12.2015)	52	1	D		1		Kleinbushaltestelle; für barrierefreien Ausbau sind gesonderte Standards anzuwenden.	0
Raunheim	Messeplatz	53	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Magellan-Allee (ab 13.12.2015)	54	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Magellan-Allee (ab 13.12.2015)	55	1	D		1		Inbetriebnahme der bereits gebauten Haltestelle zum Fahrplanwechsel am 13.12.2015	0
Raunheim	Uhandstraße (ab 13.12.2015)	56	1	D		0			1
Raunheim	Uhandstraße (ab 13.12.2015)	57	1	D		0			1
Raunheim	Ringstraße (ab 13.12.2015)	61	1	D		0			1
Raunheim	Ringstraße (ab 13.12.2015)	62	1	D		0			1
Raunheim	Karlstraße (<i>hin</i>)	M2	0	D		1		Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Karlstraße. Ziel: schnellere Verbindung zum Bahnhof	0
Raunheim	Karlstraße (<i>rück</i>)	M3	0	D		1		Einrichtung einer neuen Haltestelle in der Karlstraße. Ziel: schnellere Verbindung zum Bahnhof	0
Raunheim	Mönchhofallee	40	1	E		1			0
Raunheim	Mönchhofallee	41	1	E		1			0
Raunheim	Seinestraße	42	1	E		1			0
Raunheim	Seinestraße	43	1	E		1			0
Raunheim	Tejostraße	44	1	E		1			0

Anlage 6.11: Riedstadt – Haltestellenpläne/-tabelle

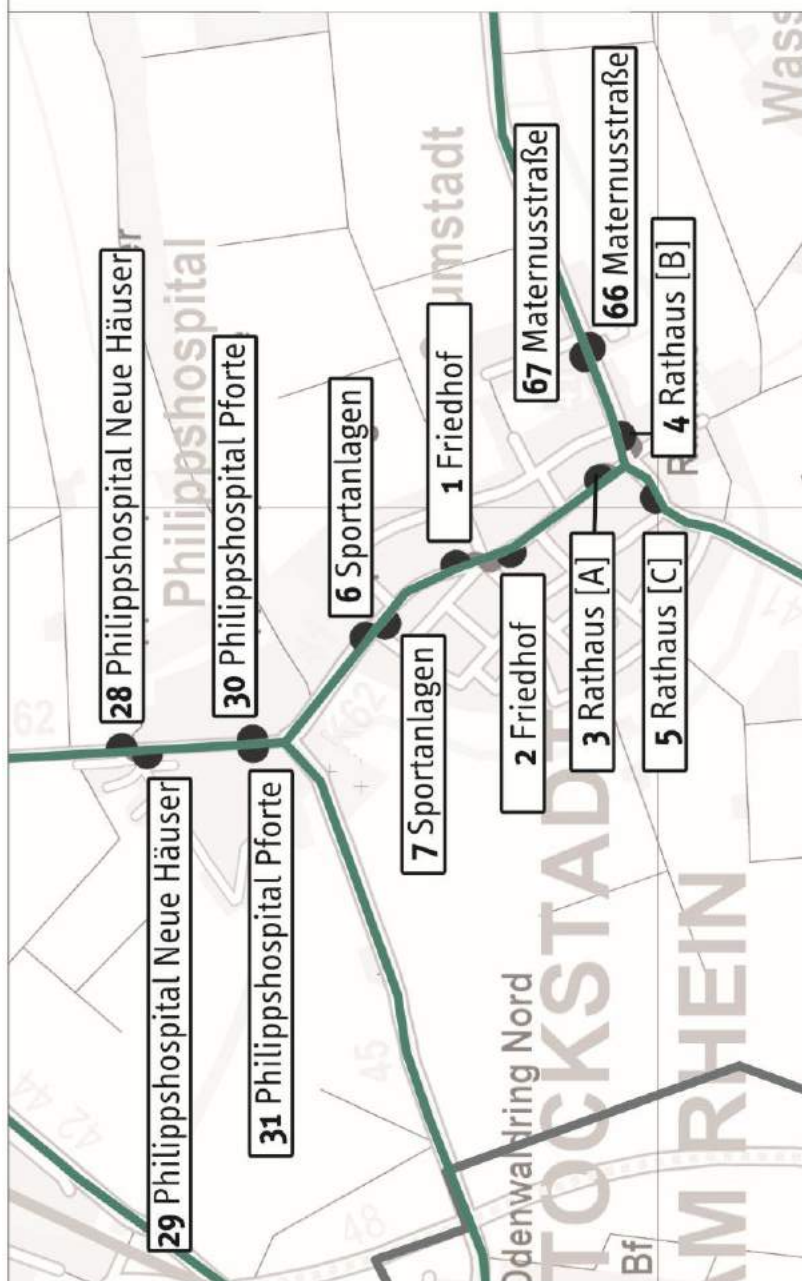


Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Crumstadt

Sachstand Haltestellen 13.12.2015

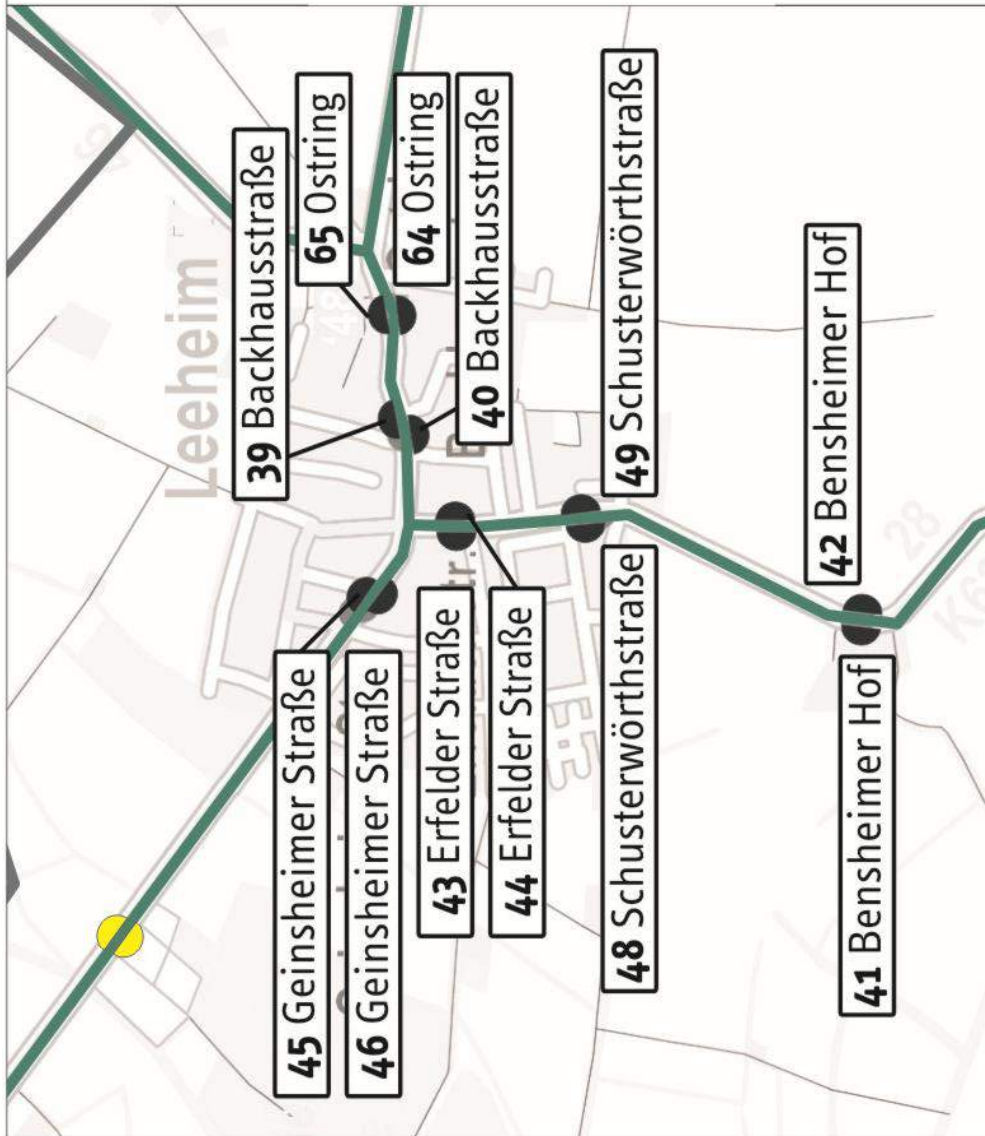
- Legende**
-  Gemeindegrenze
 -  Linienweg
 -  bestehende Haltestelle
 -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
 -  Verlegung Haltestelle
 -  Haltestelle entfällt

Kartogrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015



Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Leeheim

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



Legende

-  Gemeindegrenze
-  Linienweg
-  bestehende Haltestelle
-  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
-  Verlegung Haltestelle
-  Haltestelle entfällt



Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015







plan:mobil

VERKEHRSKONZEPTE
LUDWIG-ERHARD-STRASSE 8
63110 KASSEL
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de



Haltestellenplan Riedstadt Stadtteil Wolfskehlen

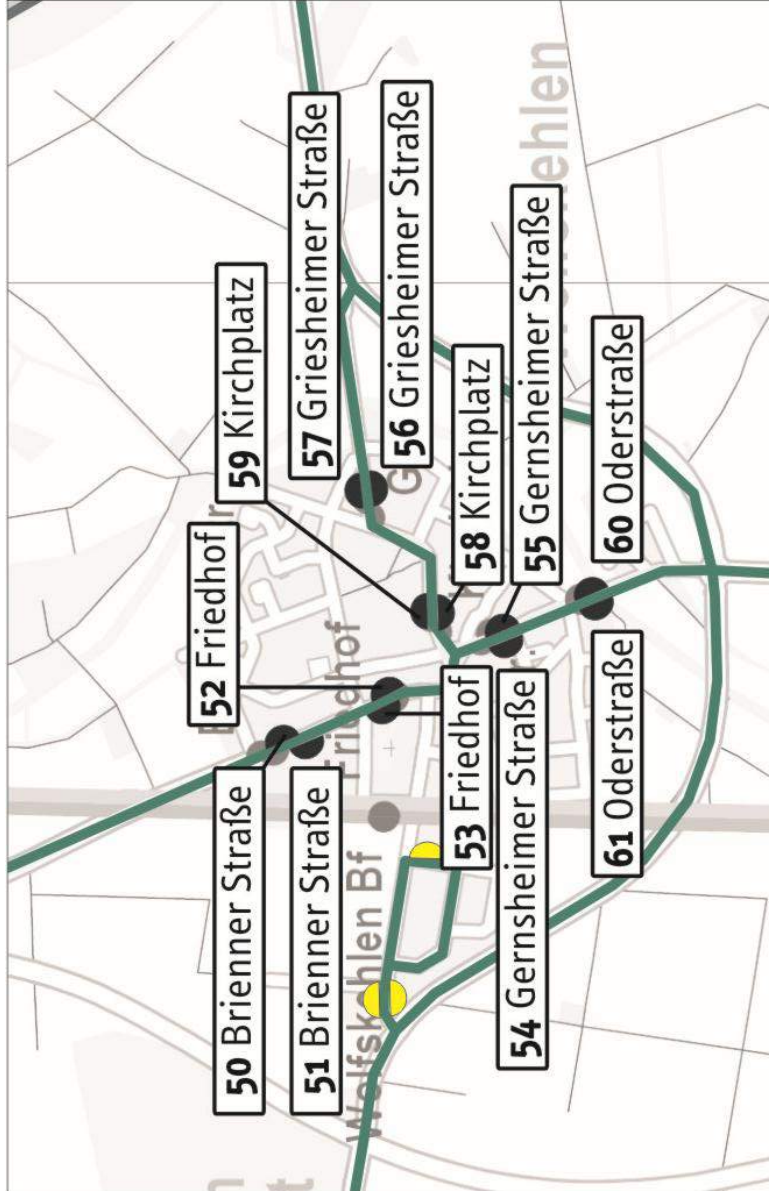
Sachstand Haltestellen 13.12.2015

- Legende**
-  Gemeindegrenze
 -  Linienweg
 -  bestehende Haltestelle
 -  Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
 -  Verlegung Haltestelle
 -  Haltestelle entfällt

Kartengrundlage: Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Bearbeitungsstand: September 2015



VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG
Ludwig-Erhard-Str. 4 3413 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

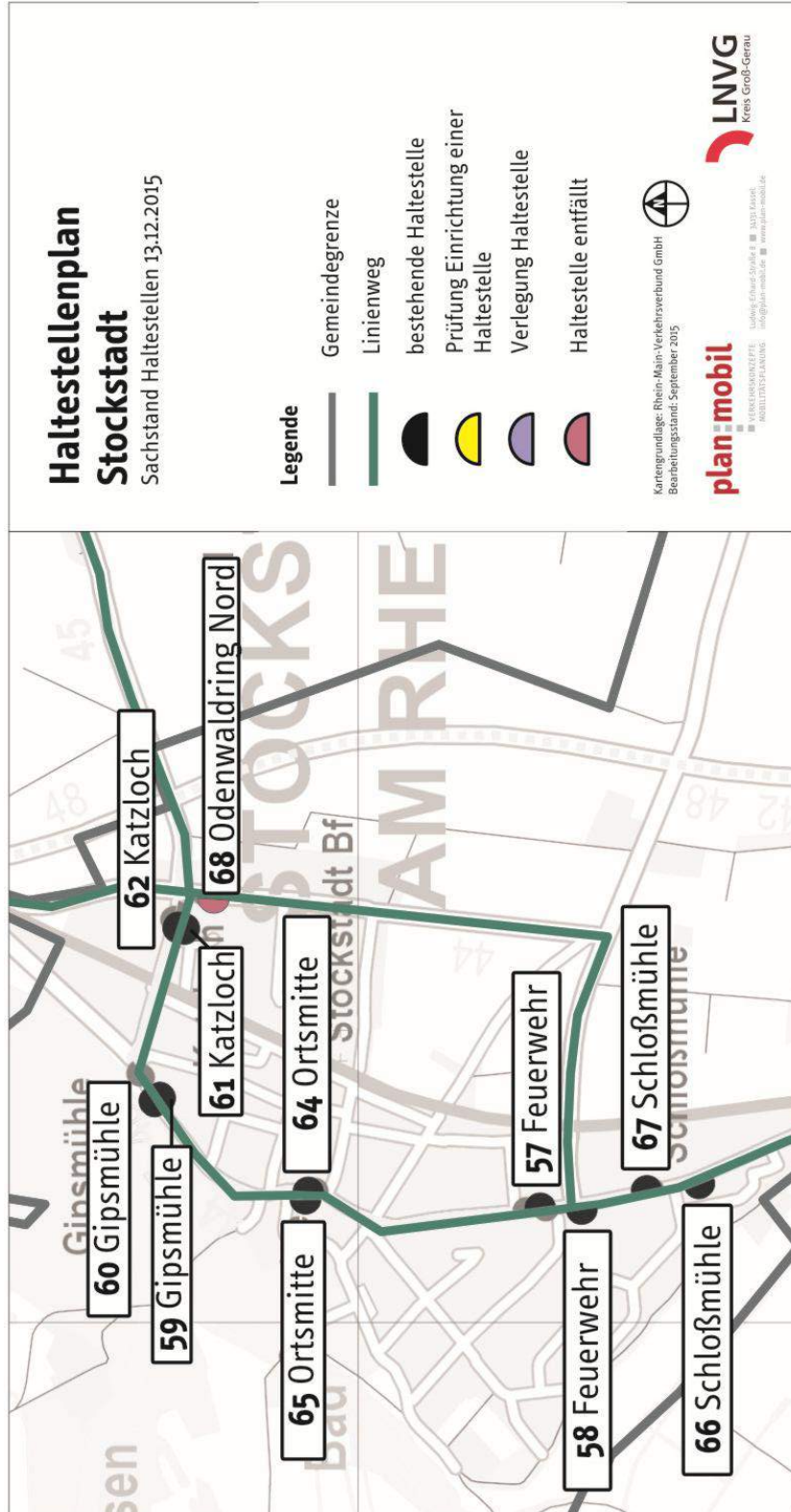


Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Crumstadt	Friedhof	1	1	D		0			1
Crumstadt	Friedhof	2	1	D		1			0
Crumstadt	Rathaus A	3	1	D		0			1
Crumstadt	Rathaus B	4	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Crumstadt	Rathaus C	5	1	E		0		Schulverkehr	0
Crumstadt	Sportanlagen	6	1	D		1			0
Crumstadt	Sportanlagen	7	1	D		1			0
Crumstadt	Bruchackerhof (NDarmstadt)	62	1	E	1	0			0
Crumstadt	Bruchackerhof (NGernsheim)	63	1	E	1	0			0
Crumstadt	Maternusstraße	66	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Crumstadt	Maternusstraße	67	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Darmstädter Straße durch die Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Erfelden	Berliner Straße	8	1	D		1			0
Erfelden	Berliner Straße	9	1	D		1			0
Erfelden	Kirche	10	1	D		0			1
Erfelden	Kirche	11	1	D		0			1
Erfelden	Bahnstraße	12	1	D		0			1
Erfelden	Bahnstraße	13	1	D		0			1
Erfelden	Sporthalle	14	1	D		0		Barrierefreier Ausbau aus Platzmangel wahrscheinlich nicht möglich.	1
Erfelden	Sporthalle	15	1	D		1			0
Goddelau	Am Schwimmbad	16	1	D		1			0
Goddelau	Am Schwimmbad	17	1	D		1			0
Goddelau	Bahnhof	18	1	B		0			1
Goddelau	Bahnhof	19	1	B		1			0
Goddelau	Gesundheitszentrum	20	1	D		0			1
Goddelau	Gesundheitszentrum	21	1	D		0			1

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Goddelau	Hessenring	22	1	D		1			0
Goddelau	Hessenring	23	1	D		1			0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule A	24	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule B	25	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule C	26	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule D	27	1	E		0	Schulverkehr		0
Goddelau	Martin-Niemöller-Schule E	37	1	E		0	Schulverkehr, nur Ausstieg.		0
Goddelau	Philippshospital Neue Häuser	28	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Friedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Neue Häuser	29	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Friedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Pforte	30	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Friedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Philippshospital Pforte	31	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der Stadt Friedstadt, Umsetzung zwischen 2016 und 2019	0
Goddelau	Rathaus B	32	1	C		0			1
Goddelau	Rathaus C	33	1	C		0			1
Goddelau	Rathaus A	34	1	C		0			1
Goddelau	Starkenburger Straße B	35	1	D		0			1
Goddelau	Starkenburger Straße A	36	1	D		1		Busbucht, kantentreine Anfahbarkeit überprüfen.	0
Leeheim	Backhausstraße	39	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Friedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Backhausstraße	40	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Friedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Bensheimer Hof	41	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Leeheim	Bensheimer Hof	42	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Leeheim	Erfelder Straße	43	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Friedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Erfelder Straße	44	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Friedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Geinsheimer Straße	45	1	D		0			1
Leeheim	Geinsheimer Straße	46	1	D		0			1

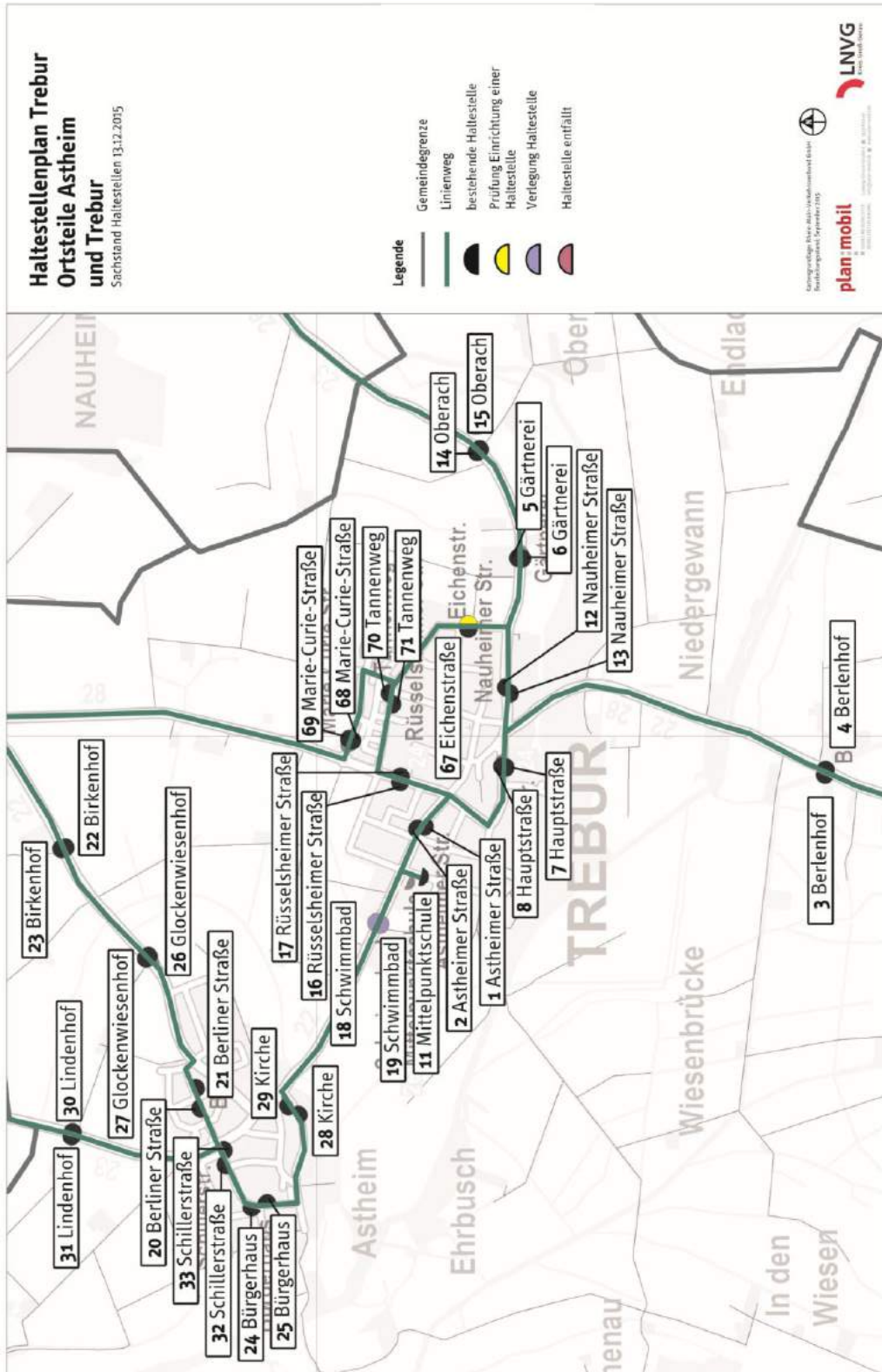
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Leeheim	Schusterwörthstraße	48	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Schusterwörthstraße	49	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau soll im Zuge der grundhaften Erneuerung der K156/Ortsdurchfahrt Leeheim erfolgen, GVFG-Projekt des Kreises/der Stadt Riedstadt, Umsetzung ab 2016	0
Leeheim	Ostring	64	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	Ostring	65	1	D		0	1	Barrierefreier Umbau ggf. im Zuge der Straßen- und Kanalsanierung der L3096 Geinsheimer Straße/Hauptstraße durch die Stadt Riedstadt sowie ggf. Dritter, Umsetzung nach 2017	0
Leeheim	<i>Riedsee (hin)</i>	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle „Riedsee“ im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis.	1
Leeheim	<i>Riedsee (rück)</i>	P1	0	E		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle „Riedsee“ im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis.	1
Wolfskehlen	Brirenner Straße	50	1	D		1			0
Wolfskehlen	Brirenner Straße	51	1	D		1			0
Wolfskehlen	Friedhof	52	1	D		0			1
Wolfskehlen	Friedhof	53	1	D		0			1
Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	54	1	D		0			1
Wolfskehlen	Gernsheimer Straße	55	1	D		0			1
Wolfskehlen	Griesheimer Straße	56	1	D		0			1
Wolfskehlen	Griesheimer Straße	57	1	D		0			1
Wolfskehlen	Kirchplatz	58	1	D		0			1
Wolfskehlen	Kirchplatz	59	1	D		0			1
Wolfskehlen	Oderstraße	60	1	D		1			0
Wolfskehlen	Oderstraße	61	1	D		1			0
Wolfskehlen	<i>Bahnhof Westseite</i>	P3	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Bahnhofs und des Gewerbegebietes.	1
Wolfskehlen	<i>Oppenheimer Straße (hin)</i>	P4	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1
Wolfskehlen	<i>Oppenheimer Straße (rück)</i>	P5	0	D		0		Prüfauftrag: Einrichtung einer Haltestelle im Zuge der Umsetzung des neuen Fahrplankonzepts für den Südkreis. Ziel: ÖPNV-Andienung des Gewerbegebietes.	1

Anlage 6.12: Stockstadt – Haltestellenplan/-tabelle



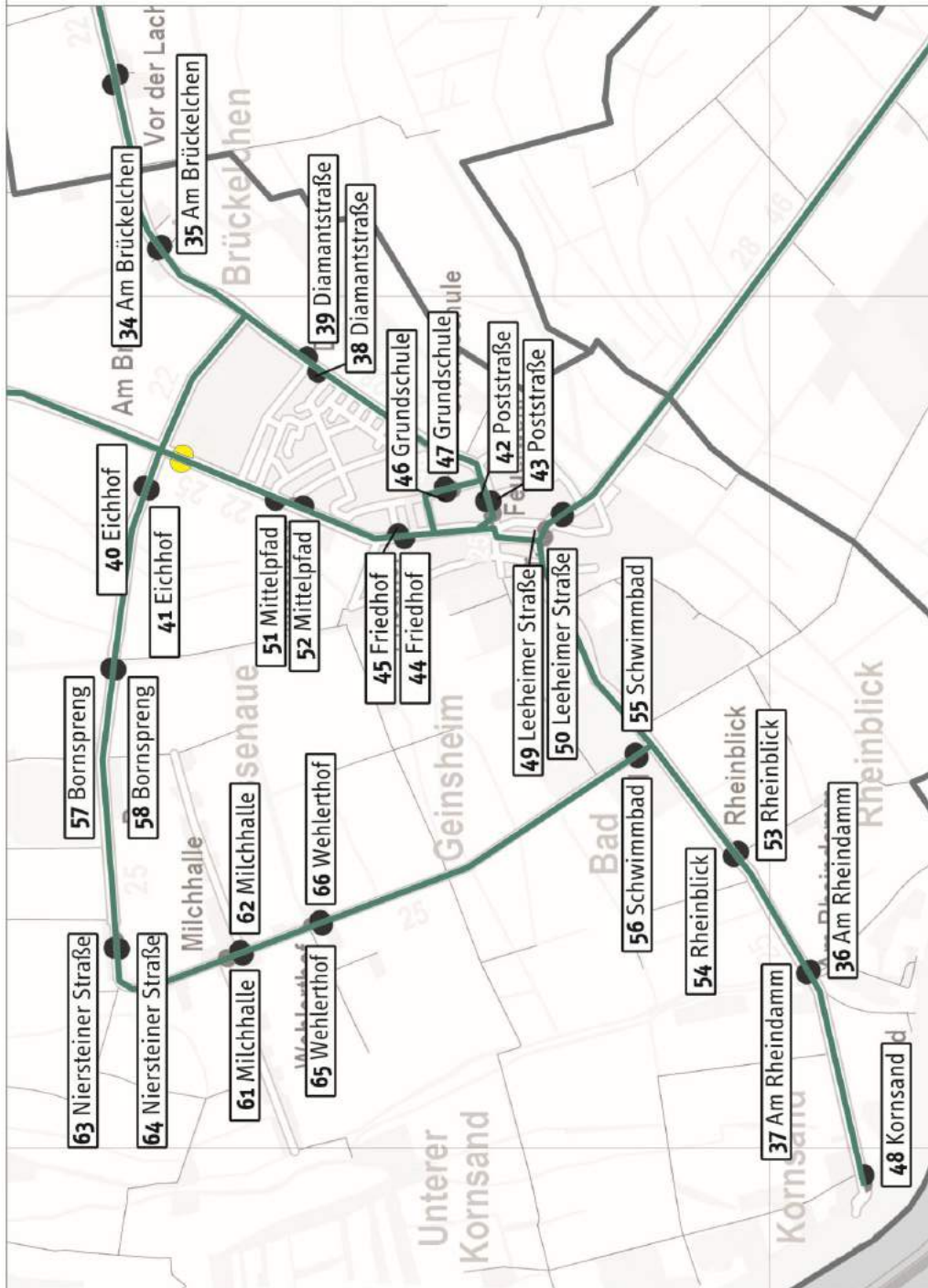
Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Stockstadt	Feuerwehr	57	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Feuerwehr	58	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Gipsmühle	59	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Gipsmühle	60	1	D		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Katzloch	61	1	D		1			0
Stockstadt	Katzloch	62	1	D		1			0
Stockstadt	Ortsmitte	64	1	C		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Ortsmitte	65	1	C		0		Realisierung des Projekts zum "Rück- und Umbau der B44 alt" ist derzeit nicht absehbar.	1
Stockstadt	Schloßmühle	66	1	D		1			0
Stockstadt	Schloßmühle	67	1	D		1			0
Stockstadt	Odenwaldring Nord	68	1	D	1	0		Haltestelle entfällt.	0

Anlage 6.13: Trebur – Haltestellenpläne/-tabelle



Haltestellenplan Trebur Ortsteile Geinsheim und Hesse-naue

Sachstand Haltestellen 13.12.2015



- Legende**
- Gemeindegrenze
 - Linienweg
 - bestehende Haltestelle
 - Prüfung Einrichtung einer Haltestelle
 - Verlegung Haltestelle
 - Haltestelle entfällt

Kartographie: Brian-Mann-Verkehrswerkstatt GmbH
 Bearbeitungszeit: September 2015

plan mobil

 0 180 180 180 180 180 180 180 180 180
 0 180 180 180 180 180 180 180 180 180

LNVG

 Kreis Groß-Gerau

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Trebur	Astheimer Straße	1	1	D		0			1
Trebur	Astheimer Straße	2	1	D		0			1
Trebur	Berlenhof	3	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Berlenhof	4	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Gärtnerlei	5	1	E	1	0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle prüfen, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Gärtnerlei	6	1	E	1	0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle prüfen, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Hauptstraße	7	1	C		1			0
Trebur	Hauptstraße	8	1	C		1			0
Trebur	Mittelpunktschule B (Linie 22)	11a	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Mittelpunktschule C (Linie 23)	11b	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Mittelpunktschule A (Linie 26)	11c	1	E		0		Schulverkehr	0
Trebur	Nauheimer Straße	12	1	D		0			1
Trebur	Nauheimer Straße	13	1	D		0			1
Trebur	Oberach	14	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Oberach	15	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Trebur	Rüsselsheimer Straße	16	1	D		0			1
Trebur	Rüsselsheimer Straße	17	1	D		0			1
Trebur	Schwimmbad	18	1	D		0		Ziel: Verlegung der Haltestelle vor die Mittelpunktschule. Dann wäre die Kategorie "D".	1
Trebur	Schwimmbad	19	1	D		0		Ziel: Verlegung der Haltestelle vor die Mittelpunktschule. Dann wäre die Kategorie "D".	1
Trebur	Eichenstraße	67	1	D		0			1
Trebur	Eichenstraße	P1	0	D		0		Prüfauftrag: Ergänzung einer Haltestellenposition in Fahrtrichtung Tannenweg im Zuge des neuen Linienkonzepts für die Linien 23/24.	1
Trebur	Marie-Curie-Straße	68	1	D		1		Rampenneigung prüfen.	0
Trebur	Marie-Curie-Straße	69	1	D		1			0
Trebur	Tannenweg	70	1	D		1			0
Trebur	Tannenweg	71	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Astheim	Berliner Straße	20	1	D		0			1
Astheim	Berliner Straße	21	1	D		0			1
Astheim	Birkenhof	22	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Birkenhof	23	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Bürgerhaus	24	1	D		0			1
Astheim	Bürgerhaus	25	1	D		0			1
Astheim	Glockenwiesenhof	26	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Glockenwiesenhof	27	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Kirche	28	1	D		1			0
Astheim	Kirche	29	1	D		1			0
Astheim	Lindenhof	30	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Lindenhof	31	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen.	0
Astheim	Schillerstraße	32	1	D		0			1
Astheim	Schillerstraße	33	1	D		0			1
Geinsheim	Am Brückelchen	34	1	E		1			0
Geinsheim	Am Brückelchen	35	1	E		1		Wartefläche ist zu schmal.	0
Geinsheim	Am Rheindamm	36	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Am Rheindamm	37	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit AnrufSammelTaxi.	0
Geinsheim	Diamantstraße	38	1	D		0			1
Geinsheim	Diamantstraße	39	1	D		0			1
Geinsheim	Eichhof	40	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Eichhof	41	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Poststraße bis 12.12.2015: Feuerwehr	42	1	D		0			1
Geinsheim	Poststraße bis 12.12.2015: Feuerwehr	43	1	D		0			1
Geinsheim	Friedhof	44	1	D		1			0
Geinsheim	Friedhof	45	1	D		1			0

Ortsteil	Haltestelle (HST) <i>kursiv</i> = Arbeitstitel	LNVG-Nr.	HST-Pos. aktuell	Kateg. NVP	Bestand langfristig nicht gesichert	Hochbord vorhanden	Barrierefreier Ausbau bereits geplant	Anmerkungen	Vordringlicher Bedarf "Programm 2022"
Geinsheim	Grundschule	46	1	D		0			1
Geinsheim	Grundschule	47	1	D		0			1
Geinsheim	Kornsand	48	1	E		0		Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle nicht gegeben, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Leeheimer Straße	49	1	D		0			1
Geinsheim	Leeheimer Straße	50	1	D		0			1
Geinsheim	Mittelpfad	51	1	D		0			1
Geinsheim	Mittelpfad	52	1	D		0			1
Geinsheim	Rheinblick	53	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit Anruf/SammelTaxi.	0
Geinsheim	Rheinblick	54	1	E	1	0		Haltestelle liegt außerorts, sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung Bedienung mit Anruf/SammelTaxi.	0
Geinsheim	Schwimmbad	55	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	Schwimmbad	56	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Geinsheim	<i>Treburger Str./Hessenauer Str. (hin)</i>	P2	0	E		0		Prüfauftrag: Neue, barrierefreie Haltestelle an der L3012/Kreuzungsbereich K161 im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches. Ziel: bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des ehemaligen Mitsubishi-Geländes.	0
Geinsheim	<i>Treburger Str./Hessenauer Str. (rück)</i>	P3	0	E		0		Prüfauftrag: Neue, barrierefreie Haltestelle an der L3012/Kreuzungsbereich K161 im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereiches. Ziel: bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des ehemaligen Mitsubishi-Geländes.	0
Hessenaue	Bornspreng	57	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Bornspreng	58	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Milchhalle	61	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Milchhalle	62	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Niersteiner Straße	63	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Niersteiner Straße	64	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Wehlerthof	65	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0
Hessenaue	Wehlerthof	66	1	E		0		Sehr geringes Fahrgastaufkommen. Außerhalb der Schülerbeförderung AST-Bedienung.	0

Anlage 7: Aufwand und Kosten für ein Fahrradverleihsystem

Es wird angenommen, dass die von der noch unveröffentlichten Studie „regionales Leihfahrradkonzept“ benannten Standorte mit hoher Priorität während der Laufzeit des Nahverkehrsplans eingerichtet werden sowie zusätzlich ein städtisches System in den Mainstipz-Gemeinden eingerichtet wird.

Der Aufbau einer Station kostet laut BMVI 2014¹ 400 bis 2.850 Euro pro Radstellplatz, die Investitionskosten für ein Fahrrad liegen bei rund 450 bis 1.200 Euro. Vereinfachend wird von Stationen mit fünfzehn Stellplätzen ausgegangen und dass pro Rad durchschnittlich 1,5 Stellplätze vorgehalten werden müssen (da ein System nur dann funktioniert, wenn zurückgebrachte Räder an einem freien Platz angedockt werden können). Weiterhin wird vereinfachend angenommen, dass die LNVG für den Aufbau einer Station mit fünfzehn Stellplätzen und bestückt mit zehn Fahrrädern 5.000 Euro an den Betreiber zahlen muss. Die im Vergleich zu BMVI 2014 relativ niedrige Summe ergibt sich durch die inzwischen gesunkenen Kosten für die Stationsinfrastruktur, da heutzutage kaum mehr unterirdische Leitungen verlegt werden müssen sowie durch die Tatsache, dass die Betreiber selbst über die Einnahmen verfügen und daher nur einen Teil der tatsächlichen Kosten an die LNVG weitergeben.

Angenommen wird ferner eine Systemdichte von

- 4 Rädern pro 1000 Einwohner in städtischen Systemen (geringfügig niedrigere Dichte als in Mainz) mit Stationen an wichtigen SPNV-/ÖPNV-Halten,
- 10 bis 20 Rädern pro SPNV-Halt,
- 10 Rädern an touristischen Anlaufpunkten (Touristeninformation u.ä.) und an wichtigen ÖPNV-/SPNV-Halten in touristischen Gebieten,

empfohlen.

Dabei wird nicht doppelt gezählt, d.h. dass bei einem hohen Potenzial an einem SPNV-Haltepunkt innerhalb eines hohen Potenzials eines Flächensystems der SPNV-Halt nicht extra gezählt wird.

¹ BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) (Hrsg.) 2014: Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme. Ergebnisse der Evaluation und Empfehlungen aus den Modellprojekten. Berlin.

Berechnung notwendiger Räder und Stationen:

Ort	System	Anzahl Räder	Anzahl Stationen
Ginsheim-Gustavsburg	städtisch (16.000 Einwohner)	64	6
Bischofsheim	städtisch (12.700 Einwohner)	51	5
Rüsselsheim	städtisch (61.000 Einwohner)	244	24
abzüglich vorhandener Räder		200	18
Bhf. Mörfelden	SPNV-Halt	10	1
Bhf. Walldorf	SPNV-Halt	10	1
Bhf. Groß-Gerau	SPNV-Halt	20	2
Bhf. Groß-Gerau Dornberg	SPNV-Halt	20	2
Gernsheim	touristisch	20	2
Biebesheim	touristisch	20	2
Stockstadt	touristisch	20	2
Riedstadt	touristisch	20	2
SUMME		455	45

Bei einer Anzahl von etwa 45 Stationen ergibt sich ein Kostenrahmen von rund 250.000 Euro für den Aufbau der Stationen. Hinzu kommen je nach Betreiberstruktur ggf. noch Planungskosten (derzeit nicht bezifferbar).

Anlage 8: Synopse

Die Stellungnahmen der Anhörungsberechtigten, sortiert nach Stellungnahmen von Städten und Gemeinden, Nachbargaufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und weiteren Institutionen, sind nachfolgend dargestellt. Dabei beziehen sich die Seitenangaben auf den Anhörungsentwurf von Mai 2015.

Anlage 8.1: Stellungnahmen der Städte und Gemeinden

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Biebesheim				
Gemeinde Biebesheim	S. 28	<p>ÖPNV-Angebot im Busverkehr: Die Gemeinde Biebesheim am Rhein bittet um folgende redaktionelle Korrektur: Der Hinweis, dass der Bahnhof Biebesheim nicht durch Busse erschlossen ist, stimmt nur bedingt. Zumindest die bisherige Linie K 59 bzw. die geplante Linie K 60 halten in der Waldstraße auf der östlichen Seite des Bahnhofes.</p> <p><u>Barrierefreier Ausbau der Haltestellen</u> Die Gemeinde Biebesheim fordert, mit dem Ausbau von barrierefreien Haltestellen spätestens im Jahr 2017 zu beginnen.</p> <p><u>Begründung:</u> Der NVP muss aufzeigen, wie und in welchen Zeiträumen die Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden soll. Diese Vorgabe wird für Biebesheim nicht erfüllt. Im Entwurf sind nur vage Absichtserklärungen und keine Handlungsvorschläge enthalten. In Biebesheim ist keine Haltestelle barrierefrei. Der Bahnhof wird wahrscheinlich ab 2018 barrierefrei zugänglich sein. Aktuell ist somit mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV in Biebesheim verwehrt. Dies ist nicht hinnehmbar. In den Nachbargemeinden Stockstadt und Gernsheim wurde mit dem barrierefreien Ausbau begonnen. In Biebesheim muss im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes endlich auch mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV ermöglicht werden.</p>	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Gemeinde Biebesheim	S. 60 – 62 +Tabelle		Kenntnisnahme	<p>Der NVP formuliert die Anforderungen an den barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten. In Kap. 10.6.2 ist die Vorgehensweise für die Priorisierung des Ausbaus und die Umsetzung dargestellt. Die Festlegung der konkreten Standorte für den barrierefreien Ausbau erfolgt nach Vorlage der Erhebungsergebnisse für das Haltestellenkataster.</p> <p>Die Aussage, dass mobilitätseingeschränkten Menschen der Zugang zum ÖPNV in Biebesheim verwehrt ist, ist angesichts des heutigen Fahrzeugparks (Niederflurbusse mit Kneeling-Technik und Rampe) nicht nachvollziehbar.</p> <p>Unabhängig davon ist der Vorschlag des Straßenausbauers Biebesheim zu begrüßen, möglichst schnell mit Maßnahmen zu beginnen und damit dem Beispiel zahlreicher Städte und Gemeinden im Landkreis zu folgen.</p>

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Biebesheim	S. 150	<u>Steckbrief Gemeinde Biebesheim</u> Die Gemeinde Biebesheim am Rhein bittet um folgende redaktionelle Korrektur: Im dritten Satz muss es „Biebesheim“ heißen und nicht Stockstadt – im weiteren Verlauf wird der Europaring genannt, der aber ebenfalls zu Stockstadt gehört.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Gemeinde Biebesheim	S. 219 /220	Neuordnung der Linie 44 und 45 Die Gemeinde Biebesheim am Rhein begrüßt die verbesserte Anbindung im Rahmen der Neuordnung der Linien 44 und 45	Kenntnisnahme	
Gemeinde Biebesheim	S. 223	<u>Wegfall Linie K 59</u> Die Gemeinde Biebesheim lehnt den Wegfall der Linie K 59 ab. <u>Begründung:</u> Die Linie K 59 ist die einzige Direktverbindung in die Darmstädter Innenstadt. Für die Südkreiskommunen ist Darmstadt nach wie vor ein zentraler Verknüpfungspunkt. Ähnlich wie die Linie K 62, welche Darmstadt mit Riedstadt(Crumdelau) verknüpft, ist die direkte Anbindung von Biebesheim an Darmstadt wichtig und wird deshalb zur Zeit gut genutzt. Pfungstadt, aber auch Griesheim, stellen für Biebesheim kein übergeordnetes Zentrum dar. Der Weg von und nach Darmstadt mit dem ÖPNV ist nach Entfall der K 59 nur mit Umwegefahrten möglich. Die Haltestellen der Linie K 59 in der Ortsdurchfahrt sollen aus vorgenannten Gründen beibehalten werden. Eine Teilweise Kompensation der Linie K 59 durch die neue Linie K 60 scheidet auch daran, dass dann nur die eine Haltestelle auf der Ostseite der Bahn von der neu geordneten K 60 angedient wird. Der gesamte Ortskern und das bewohnte Gebiet wird durch diese Linienführung „abgehängt“.	Kenntnisnahme	Das neue Bedienungskonzept steht in Verbindung mit einer planerischen Neuordnung im Raum Darmstadt-Dieburg. Die Hintergründe wurden in der Vergangenheit ausreichend erläutert. Mit der neu gestalteten Linie K 60 sind Verknüpfungsmöglichkeiten zur Pfungstadtbahn und zur Rhein-Neckar-Bahn sowie zur Straßenbahn in DA-Eberstadt vorhanden. Mit dem ebenfalls neu gestalteten Bedienungskonzept der Linien 44 und 45, die den Ortskern über die Rheinstraße und Gernsheimer Straße weiträumig bedienen, wird der Umsteigepunkt Griesheim zur Straßenbahn schneller erreicht. Somit bestehen schnelle Umsteigeverbindungen auf beiden Korridoren Richtung Darmstadt Hauptbahnhof und Innenstadt.
Gemeinde Biebesheim	S. 223	<u>Neuordnung Linie K 60</u> Sollte die K 59 entfallen, soll die K 60 die Haltestellen in der Ortsdurchfahrt Biebesheim andienen. <u>Begründung:</u> Damit bei einem Entfall der bisherigen Linie K 59 die Entfernung zu den Haltepunkten in Biebesheim nicht unzumutbar groß werden, soll die neu geordnete Linie K 60 die Haltepunkte in der Ortsdurchfahrt bedienen. Eine Buslinie mit nur einem Haltepunkt außerhalb der Wohngebiete bietet wenig Anreize diese Linie zu benutzen. Um zu dieser Haltestelle zu gelangen, sind sehr weite Wege mit Nutzung einer nicht behindertengerechten Unterführung zwingend notwendig. Sofern nur	Teilweise Berücksichtigung	Die neu gestaltete Linie K 60 kann aus betrieblichen Gründen keinen längeren Linienweg aufnehmen, da sonst ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf entsteht und damit vergleichsweise hohe zusätzliche Kosten. Diese Linie dient auch der Anbindung der Gewerbestandorte in Biebesheim und Gernsheim, so dass auch

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		dieser eine Haltepunkt eingerichtet wird, macht die Neuordnung für Biebesheim keinen Sinn.		hier eine Erschließung erhalten bleiben soll. Für die Beibehaltung direkter Fahrtmöglichkeiten von Biebesheim in die Darmstädter Innenstadt werden auf der Linie 44 einige Fahrten lastrichtungsbezogen über den Endpunkt Griesheim hinaus bis zum Darmstädter HBF geführt. Das Maßnahmenkonzept wird daher für die Linie 44 ergänzt.
Gemeinde Biebesheim	S. 247	<u>Prüfaufträge Einrichtung neue Haltestellen</u> Die Gemeindevertretung weist darauf hin, dass die Haltestelle in der Gernsheimer Straße (Höhe Fußweg Nibelungenstraße) in Richtung Gernsheim in erster Linie aufgrund des Schülerverkehrs eingerichtet wurde und die Notwendigkeit einer dauerhaften Haltestelle für den „normalen“ Linienverkehr an dieser Stelle zumindest aus Kostengründen fraglich ist. Gleiches gilt für die Fahrtverbindung in Richtung Norden. Sollte auch künftig die Notwendigkeit nur aufgrund der Schülerzahlen bestehen, gehen wir davon aus, dass diese Haltestelle(n) bei dem kommunalen Finanzierungsanteil nicht berücksichtigt werden. Bezüglich der benannten Haltestellen im Gewerbegebiet ist die Gemeinde im Rahmen der weiteren Prüfung zu beteiligen. Eine Abschließende Bewertung über die Notwendigkeit kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt, ohne Kenntnis der Kostenveränderungen für die Gemeinde im ÖPNV-Angebot, nicht erfolgen.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Haltestelle mit erschließender Wirkung in beide Richtungen auch außerhalb des Schülerverkehrs. Nur in Abstimmung mit der Stadt werden Veränderungen vorgenommen.
Gemeinde Biebesheim	Verbindung Biebesheim / Groß-Gerau- Behördenzentrum ohne Umsteigenotwendigkeit	<u>Verbindung Biebesheim / Groß-Gerau- Behördenzentrum ohne Umsteigenotwendigkeit (bislang nicht im Entwurf des NVP enthalten)</u> Die Gemeinde Biebesheim fordert eine umsteigefreie Anbindung an die Kreisstadt mit allen zugeordneten Behörden und der Kreisklinik. <u>Begründung:</u> Zur Zeit ist die Gemeinde im ÖPNV ausschließlich über den RE-Halt im GG-Dornberg mit Groß-Gerau verknüpft. Um nach Groß-Gerau zu gelangen gibt es somit als einzigen Haltepunkt den Biebesheimer Bahnhof. Nutzer sind gezwungen, zum Teil sehr weite Wege zum Bahnhof zurückzulegen, um dann in Groß-Gerau ebenfalls nur an der Peripherie in Dornberg wiederum weite Wege und Umsteigeverbindungen nutzen müssen, um nach Groß-Gerau sowie zum Behördenzentrum einschließlich Kreisklinik zu gelangen.	Kenntnisnahme	Eine weiträumige Bedienung mit Buslinien parallel zum Schienenverkehr aus dem Südkreis bis Groß-Gerau ist nicht möglich. Der RMV betont im regionalen Nahverkehrsplan, dass parallele Verkehrsangebote aus wirtschaftlichen Gründen weiter abgebaut werden sollen. Am Bahnhof GG-Dornberg bestehen zahlreiche Umsteigeverbindungen auf Buslinien zum Behördenzentrum sowie zur Kreisklinik.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
				Eine Verbesserung der Erschließung des Bahnhofsbiebesheim wird durch die geplante Einrichtung der Bike+Ride-Station erreicht. Hier fährt täglich im Stundentakt der RE nach Groß-Gerau.
Gemeinde Bischofsheim				
Gemeinde Bischofsheim		Das Wohngebiet „Wingertspfad“ sollte auch nach 20 Uhr an den ÖPNV angebunden werden.	Kenntnisnahme	Durch die Neustrukturierung der Linie 72 wird sich die Anbindung des Wohngebietes verbessern. Dies setzt die Einrichtung einer Wendefläche am Friedhof voraus.
Gemeinde Bischofsheim		Innerhalb der Mainspitze sollte auch ein Kurzstreckentarif angeboten werden.	Kenntnisnahme	Maßnahmen zum Tarif sind nicht Bestandteil des NVP des Kreises Groß-Gerau, sondern des RNVP des RMV. Kurzstreckentarife gelten nur für große Städte.
Gemeinde Bischofsheim		Die Dr.-Hans-Böckler-Siedlung sollte mit der Linie 72 an den ÖPNV angebunden werden.	Kenntnisnahme	Über die nahegelegene Haltestelle Böcklersiedlung ist das Wohngebiet bereits an die Linie 72 angebunden. Diese Anbindung wird auch durch das Maßnahmenkonzept mit der Neustrukturierung der Linie 72 beibehalten. Ein barrierefrei ausgebauter Bahnhof Bischofsheim ist als Zuwegung aus der Böcklersiedlung eher zu erreichen.
Gemeinde Büttelborn				
Büttelborn		Von Seiten der Gemeinde Büttelborn bestehen keine grundsätzlichen Einwände gegen die derzeitigen Planungen zum Nahverkehrsplan, wenn eine direkte Verbindung zwischen den Ortsteilen Worfelden, Klein-Gerau und Büttelborn, sowie umgekehrt gewährleistet wird. Daher bitten wir um eine Überprüfung der Machbarkeit und ggf. anfallender Kosten eines Sammel-Ruf-Taxis für eine Verbindung aus den Ortsteilen Worfelden und Klein-	Berücksichtigung	Angabe wird als Prüfauftrag aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Gerau nach Büttelborn und umgekehrt.		
Büttelborn		Weiterhin möchten wir um eine Überprüfung eines möglichen Standortes für eine neue Haltestelle im Bereich des Gewerbegebietes Darmstädter Straße bitten.	Berücksichtigung	Prüfauftrag wird aufgenommen.
Stadt Gernsheim				
Stadt Gernsheim	S. 219	Der Wegfall der Linie 59 und dadurch die direkte Verbindung zwischen Gernsheim OT Klein Rohrheim und dem Hauptbahnhof in Darmstadt ist nicht zu begrüßen. Aufgrund der Neuordnung der Linie 44 in der HVZ wird dieser Wegfall allerdings weitgehend aufgefangen. Für Fahrgäste, die nach Darmstadt - Luisenplatz fahren wollen, erfolgt nun der Umstieg in Griesheim - Platz Bar-le-Duc. Für Fahrgäste, die nach Darmstadt Hauptbahnhof fahren, fällt zwar die direkte Verbindung weg und diese müssen in Griesheim - Platz Bar-le-Duc umsteigen, aber aufgrund der schnelleren Linienführung bleiben die Fahrzeiten annähernd gleich (Seite 21.9).	Kenntnisnahme	Bei einigen Fahrten wird eine Verlängerung der Linie 44 lastrichtungsbezogen bis zum Darmstädter Hauptbahnhof im Maßnahmenkonzept ergänzt.
Stadt Gernsheim	S. 220	Die beabsichtigte Ausweitung des Bedienangebotes der Linie 44 in der Hauptzeit bis 21-00 Uhr wird begrüßt und sollte durch den Kreistag beschlossen werden (Seite 220).	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	S. 222f.	Die Einrichtung der neuen Linie 49 (Allmendfeld - Gernsheim) als Ersatz für die Neuordnung der Linie K60 wird zur Kenntnis genommen. Die Linie AST49 soll beibehalten werden, insbesondere zur Übernahme gewöhnlich nicht täglich nachgefragter Fahrten im Schulverkehr auf dem Weg der Linie 49 (Seite 222 und 223).	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	S. 223	Die Einbindung der Haltestelle Otto-Hahn-Straße in die Linie K60 und der Wegfall aus der Linie 44 werden zur Kenntnis genommen (Seite 223)	Kenntnisnahme	
Stadt Gernsheim	Anlage 7.4	Die Haltestellen 4-Hallenbad und 5-Hallenbad sind umzubenennen in „Magdeburger Straße“ (Anlagenband, Anlage 7.4, Haltestellentabelle).“	Wird berücksichtigt	Die Angabe wird korrigiert. Haltestellen werden zum Fahrplanwechsel umbenannt.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg				
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Buslinie 71	Direktverbindung zwischen den Stadtteilen und Anbindung an Rüsselsheim einschließlich Erschließung für den Bahnhof MZ-Gustavsburg Für die Direktverbindung zwischen den Stadtteilen und der Anbindung des Bahnhofs MZ-Gustavsburg ist geplant, eine neue Buslinie 71 einzurichten, die vom Bahnhof MZ-Gustavsburg aus durch die neue Bahnunterführung über den Stadtteil Ginsheim weiter nach Bauschheim zum Bahnhof Rüsselsheim führt. Hierdurch wird die seit langem geforderte Direktverbindung zwischen	Kenntnisnahme	Eine Taktverdichtung für die Linie im qualitativen Ausbau ist möglich, sofern die Finanzierung sicher gestellt ist.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Ginsheim-Gustavsburg		den Stadtteilen, der Anschluss des Bahnhofs MZ-Gustavsburg an das Busliniennetz und die Verbindung nach Rüsselsheim (Stadtkrankenhaus usw.) realisiert. Die Realisierung wird wie angesprochen möglich sein, sobald die Bahnunterführung in Gustavsburg gebaut ist. Bei der konkreten Umsetzung gibt es auch Sicht der Verwaltung noch folgende Punkte zu beachten: a) Die Taktung der neuen Buslinie 71 muss entsprechend mit den anderen Linien abgestimmt sein und es gilt bei der Linienführung ausreichende Verknüpfungspunkte zu den vorhandenen Linien zu schaffen. Die geplante Taktung von 60 Minuten sollte im Hinblick auf eine entsprechende Attraktivität des Angebots verkürzt werden. b) Bei der Erschließung des Gewerbegebietes Gustavsburg ist zu beachten, dass die Linie auch die Einkaufsmärkte einbindet.		
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	S. 189	Schülerverkehr Wie der in Kopie beiliegenden Seite 189 des Entwurfs entnommen werden kann, ist geplant, für „Schulverkehrsrelevante Fahrten“ vom Stadtteil Ginsheim aus eine neue Linie 72 S anzubieten. Dies ist für Schülerverkehr aus Ginsheim eine dringend benötigte Verbesserung und begrüßenswert. Allerdings ist für die Schüler/innen aus Gustavsburg weiterhin eine Optimierung der Umsteigeverbindungen über den Bahnhof Bischofsheim nach Rüsselsheim anzustreben und der Kapazitätsbedarf der Busse regelmäßig zu überprüfen.	Kenntnisnahme	
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Bahn-Linie S8	Taktung der S-Bahnen Die aktuelle Taktung der S-Bahn-Linie S 8 ist dahingehend zu optimieren, dass die Linie im 15-Minutentakt den Bahnhof MZ-Gustavsburg bedient.	Kenntnisnahme	Die Anforderungen an das Angebot im SPNV sind im RNVV enthalten. Eine Taktverdichtung der Linie S8 im Bereich MZ-Gustavsburg ist hier aktuell nicht vorgesehen.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	S. 174	Regionalbahn (RB) 75 Die derzeit bestehende Taktung soll dahingehend verbessert werden, dass montags – bis freitags in der Zeit von 5:30 – 20:00 Uhr immer ein 30-Minutentakt realisiert wird. Perspektivisch wünschenswert ist hier auch ein verbessertes Angebot in der Nacht und am Wochenende. Der regelmäßige Halt am Bahnhof Gustavsburg muss gesichert und die dafür erforderliche Infrastruktur geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Im Kap. 10.1.1.1 wird auf diese Anforderungen hingewiesen. An der Haltestelle „Bougenais-Allee“ befinden sich zwei Fahrradabstellplätze. Die Kapazitäten sollten im Zuge des barrierefreien Ausbaus erweitert werden.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Umgehungsstraße Ginsheim	Umgehungsstraße Ginsheim Seit einigen Jahren wird mit einer Umgehungsstraße für den Stadtteil Ginsheim geplant. Diese Konzeption ist bei der gesamten Planung noch unberücksichtigt. Hier sind entsprechende Überlegungen erforderlich.	Kenntnisnahme	Nach derzeitigem Kenntnisstand hat eine Umgehungsstraße keine Auswirkungen auf die aus verkehrlichen Gründen erforderliche Führung der Buslinien in Ginsheim.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Buslinie 33	Anbindung an die Landeshauptstadt Wiesbaden Die Anbindung an die Landeshauptstadt mittels der vorhandenen Buslinie 33 der Stadtwerke Wiesbaden ist insoweit zu optimieren, dass die Linie künftig auch den Bahnhof MZ-Gustavsburg anbindet.	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung der Linie 33 ist nach den Bedienungsstandards (Kap. 7.2.4) für die Erreichbarkeit Wiesbadens nicht erforderlich. Mit den Linien 54 und 55, die zusammen im 10-Minuten-Takt verkehren, bestehen zahlreiche Verknüpfungsmöglichkeiten zur Linie 33 und weiteren Linien, die nach Wiesbaden verkehren. Zudem besteht nach Wiesbaden ein S-Bahn-Angebot.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Haltestellen im SPNV / B+R-Anlagen	Haltestellen im SPNV / B+R-Anlagen Der Bahnhof MZ-Gustavsburg wird ab August 2015 durch die Maßnahme der Deutschen Bahn barrierefrei gestaltet. Im Jahr 2016 ist geplant, auch das Bahnhofsumfeld entsprechend zu erneuern. Nach Abschluss dieser Maßnahmen wird diese Haltestelle neueren Standards gerecht. Auch eine zeitgemäße B+R-Anlage ist eingeplant. Im Stadtteil Ginsheim befindet sich am Friedrich-Ebert-Platz eine B+R-Anlage. Eine weitere Anlage im Bereich der Bouguenaisallee sollte geschaffen werden.	Kenntnisnahme	Der geplante Ausbau der Anlagen ist in Kap. 10.3.1 benannt.
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Die meisten Haltestellen im Stadtgebiet sind bereits heute barrierefrei. Im Zuge des Ausbauprogramms der LNVG Groß-Gerau ist eine Bestandsaufnahme geplant, um die durch Gesetz bis zum 01.01.2022 geforderte Barrierefreiheit vollständig umzusetzen. Die LNVG hat hierzu die geplante Maßnahme beim Land Hessen für eine finanzielle Förderung nach dem GVfG-Programm angemeldet. Es wird aktuell von rund 250 Haltestellen im Kreis ausgegangen, die umzugestaltet sind. Der geschätzte Finanzbedarf liegt bei rund 9 Millionen. Allerdings läuft das GVfG-Programm im Jahr 2019 aus und eine Nachfolgeregelung liegt noch nicht vor. Beim barrierefreien Ausbau bestehen seit Jahren unterschiedliche Vorgaben und Empfehlungen, sodass es bei den derzeit barrierefrei ausgebauten Haltestellen auch entsprechend unterschiedliche Gestaltungen gibt. Die LNVG strebt hierzu eine möglichst einheitliche Gestaltung in Zusammenarbeit mit dem Land Hessen an.	Kenntnisnahme	
Stadt Ginsheim-Gustavsburg	Fahrradverleih	Fahrradverleihsystem Der NVP weist ein erhöhtes Potential für die Einführung eines Verleihsystems aus. In der Vergangenheit gab es seitens der Stadt bereits Gespräche mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) um die Möglichkeiten zur Einführung des MVG-Systems „MeinRad“ zu prüfen. Die Einführung kam seinerzeit wegen der fehlenden Finanzmittel nicht zustande.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Aufgrund des nunmehr nachgewiesenen Potentials sollen die Planungen zügig wieder aufgenommen werden um eine zeitnahe Umsetzung zu erreichen.		
Stadt Groß-Gerau				
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Inhalt der Stellungnahme</p> <p>Die Stadt Groß-Gerau unterstützt das Leitbild zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Kreis Groß-Gerau, das Basis für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016 ff. ist. Dies betrifft insbesondere die genannten Ziele für Barrierefreiheit, Wirtschaftlichkeit und Umwelt.</p> <p>Die Grunddaseinsvorsorge muss, wie dargestellt, der maßgebliche Standard für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes bleiben. Ein darüber hinausgehender qualitativer Ausbau bedarf aufgrund des damit verbundenen steigenden Finanzierungsbedarfes der engen Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden.</p> <p>Die Qualitätsstandards für die Grunddaseinsvorsorge sind zu erhalten.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau	S. 129	<p>Korridore</p> <p>Bei der Bewertung der Verkehrsbedienung (Steckbriefe Korridore) wird die vorgenommene Bewertung des Angebotes so akzeptiert. Es ist seitens der LNVG sicherzustellen, dass der dargestellte Handlungsbedarf in Bezug auf die Korridore, in denen die Stadt Groß-Gerau bzw. die Stadtteile betroffen sind, entsprechend umgesetzt wird.</p> <p>Dies betrifft insbesondere die Optimierung der Verknüpfung zwischen Linie 22 und RB75 (Seite 129), da hier in der Vergangenheit immer wieder Beschwerden der Bürger/innen aus Groß-Gerau eingegangen sind.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Bewertung der Erschließung</p> <p>Auch wenn seitens des Entwurfs des Nahverkehrsplanes zum Zeitpunkt der Erstellung in Bezug auf die Erschließung verschiedener Wohn- und Gewerbebetriebe teilweise nur ein geringer Handlungsbedarf gesehen wird, möchten wir auf geplante Maßnahmen verweisen, die einer Erschließung bedürfen. Diese wurden bereits im Fragebogen dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bebauung ehem. Südzuckergelände / Maßnahmen infolge der Bebauung (Gewerbe- und Wohngebiet) • Erschließung Neubaugebiet „Auf die Nachtweide“ in Dornheim <p>Bei der Erschließung des Gewerbegebietes „Im Schachen“ wird im Gegensatz zu den Ausführungen im NVP nicht nur ein geringer Handlungsbedarf gesehen. Dies sollte entsprechend umgesetzt werden.</p>	Teilweise Berücksichtigung	<p>Ein Prüfauftrag zur Errichtung einer neuen Haltestelle im Zuge der Bebauung des ehem. Südzuckergeländes ist in Kapitel 10.5 bereits aufgeführt.</p> <p>Handlungsbedarf für „Im Schachen“ wird angepasst.</p> <p>Dornheim „Auf der Nachtweide“: Dornheim ist im Osten durch die S-Bahn, im Westen durch den Bus erschlossen. Siedlungsentwicklung hat ohne Beachtung der ÖPNV-Trassen stattgefunden. Eine Erschließung ist unter gegebenen Umständen (zu Lasten der Reisezeit) nicht lösbar.</p>

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Schülerbeförderung Der Schülerverkehr ist insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich und hat dadurch auch eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Die Kreisstadt Groß-Gerau ist als Schulstandort weiterführender Schulen von den geplanten Maßnahmen für die Schülerbeförderung, integriert in den normalen Linienverkehr, besonders betroffen. Aus den Zahlen des Schuljahres 2012/2013 ergibt sich, dass von 23.406 Schüler/innen in weiterführenden Schulen oder Förderschulen 6.623 in der Kreisstadt zur Schule gingen (28,33 %). Ohne die Städte Rüsselsheim und Kelsterbach (eigene Schulträger) erhöht sich der Anteil auf 45,6 %. Dies hat durch die Integration der Schülerbeförderung in den Linienverkehr Auswirkungen auf die Gesamt-Km-Leistungen und Haltestellenanfahrten in der Gemarkung von Groß-Gerau und damit auf den jährlich zu leistenden Beitrag der Stadt zum ÖPNV. Dies bedarf in den nächsten Jahren bei der Aufteilung der Aufwendungen auf die Kommunen einer gesonderten Betrachtung.</p>	Kenntnisnahme	Die Art und Weise der ÖPNV-Finanzierung kann nicht im Rahmen des NVP gelöst werden. Dies muss an anderer Stelle geklärt werden.
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Maßnahmenkonzeption Nach Darstellung im Entwurf des Nahverkehrsplanes ist charakteristisch für die Liniennetzstruktur im Untersuchungsraum die Ausrichtung des Verkehrs auf die Kreisstadt Groß-Gerau, die Stadt Rüsselsheim und den Flughafen Frankfurt. Übergeordnetes Ziel der Maßnahmenkonzeption ist die Ausgestaltung und Umsetzung der Ziele und Anforderungen an den ÖPNV im Kreis Groß-Gerau entsprechend der Festlegungen des Anforderungsprofils des Nahverkehrsplans. In der Maßnahmenkonzeption werden die Ergebnisse gemäß den abgeleiteten Handlungsbedarfen der Analyse weiterentwickelt und im Detail beschrieben. Die Darstellung der Betriebs- und Verkehrszeiten, des Fahrtenangebots sowie die Verknüpfung folgt den Festlegungen zur Grunddaseinsvorsorge des Anforderungsprofils. Wie bereits ausgeführt, muss die Grunddaseinsvorsorge der maßgebliche Standard für die Umsetzung des Nahverkehrsplanes bleiben.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Handlungsfeld Netz und Fahrplan Die Angebotskonzeption Teilraum Mitte Nauheim/Trebur (u. a. Linie 22, 23, 24, 61, 65), Bereich Büttelborn/Groß-Gerau (u. a. Linie 61, 62, 63, 65, 66, 675) und Teilraum Süd Bereich Biebesheim / Gernsheim/ Riedstadt / Stockstadt (u. a. Linie 41, 42, 43, 47) und die damit verbundenen Maßnahmen zur Verbesserung werden ausdrücklich begrüßt. Auf den dargestellten Linien werden Verbesserungen aus den Erfahrungen des bisherigen Nahverkehrsplanes gezogen, die den Nutzer/innen und damit auch den Bürger/innen der Kreisstadt Groß-Gerau zugutekommen.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Handlungsfeld Radverkehr Die Kreisstadt Groß-Gerau hat zur Umsetzung ihres Radverkehrskonzeptes (Handlungsfeld „Mobilität“ des Stadtentwicklungskonzeptes „GG 2020“) einen Arbeitskreis Radverkehr unter Leitung des kommunalen Radverkehrsbeauftragten Andras Ekkert eingerichtet, der bereits erfolgreich Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs in der Kreisstadt initiiert und umgesetzt hat.</p> <p>Bei der Weiterentwicklung des Handlungsfeldes „ÖPNV und Fahrrad“ sollte der Arbeitskreis für den Bereich Groß-Gerau eng eingebunden werden.</p> <p>Handlungsfeld Infrastruktur und Betrieb Die Prüfaufträge bezüglich der Einrichtung von neuen Haltestellen in den genannten Bereichen der Gemarkung Groß-Gerau sollten zeitnah erörtert und erteilt werden.</p> <p>Handlungsfeld Barrierefreiheit Schienerpersonennahverkehr (SPNV) Die Barrierefreiheit am Bahnhof Dornberg wurde durch die abgeschlossene Modernisierungsmaßnahme erfolgreich umgesetzt. Wie im Nahverkehrsplan dargestellt, ist dies auch in den Bahnhöfen Groß-Gerau und Groß-Gerau-Dornheim zu realisieren. Dies geht jedoch nur in enger Kooperation mit der DB, in deren Zuständigkeit die Gleise und deren Zugänge fallen.</p> <p>Haltestellen Die LNVG koordiniert im Auftrag der Kommunen im Kreis den Um- und Ausbau der Bushaltestellen.</p> <p>Es ist eine Bestandsaufnahme der Haltestellen im Kreis, verbunden mit dem Aufbau eines Haltestellenkatasters, in 2015 geplant. Ziel ist es, künftig im Kreis Groß-Gerau einheitliche Standards hinsichtlich der Ein- und Ausstiegssituation und bezogen auf das taktile Leitsystem an Bushaltestellen zu erreichen, damit die Standards, wie sie der Nahverkehrsplan wiedergibt, durchgängig eingehalten werden.</p> <p>Die Bestandsaufnahme der Haltestellen im Kreis Groß-Gerau soll parallel zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen. In Abstimmung mit den Straßenbausträgern erfolgt eine Aktualisierung der Priorisierung von Umbaumaßnahmen in den einzelnen Städten und Gemeinden.</p> <p>Als Ergebnis werden für alle Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau die bestehenden Ausbau- und Ausstattungsmerkmale erhoben und können in der Folgezeit als Grundlage für die weitere Maßnahmen- und Investitionsplanung herangezogen werden.</p> <p>Für Haltestellen in Eigentum und Pflege der Kommunen gelten die Anforderungen des</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau			Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau			Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Nahverkehrsplans. Zusätzlich soll die Gemeinde auf eine sichere, direkte und barrierefreie Zuwegung zu den Haltestellen Sorge tragen.</p> <p>Die Bestandsaufnahme der Haltestellen und ihre Bewertung sind eine wichtige Basis für Entscheidungen bezüglich des im Personenbeförderungsgesetz definierten Zieles eines barrierefreien Ausbaus bis 2022. Auf der Basis dieser Bestandsaufnahme ist es der Kreisstadt Groß-Gerau möglich, gemeinsam mit der LNVG Prioritäten zu setzen und den notwendigen barrierefreien Ausbau zu planen. Dies betrifft nicht nur die „eigenen“ Haltestellen der Stadt, sondern auch die Haltestellen Dritter, wenn damit Straßenbaumaßnahmen verbunden sein müssen.</p> <p>Wie in der Vergangenheit ist die Stadtverwaltung Groß-Gerau offen für gemeinsame Projektarbeit mit der LNVG, wenn es um den barrierefreien Ausbau von Haltestellen geht. Wichtig ist eine frühzeitige Kommunikation, um finanzielle Notwendigkeiten abzustimmen und ggfls. Fördergelder zu requirieren.</p> <p>Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen unterstützt die Kreisstadt Groß-Gerau die Empfehlung im Anlagenband zum Nahverkehrsplan 2016 ff. einer Bordhöhe von mind. 22 cm für die Bushaltestellen im Kreis.</p>		
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Weitere Handlungsfelder</p> <p>Zu den dargestellten Maßnahmen in den weiteren Handlungsfeldern Umwelt, intermodale und flexible Angebote, Kommunikation, Marketing, Vertrieb und Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement und Qualitätsstandards und Qualitätskontrolle ist eine detaillierte Stellungnahme nicht erforderlich. Es wird von den finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Aufgabenträger abhängen, welche realisiert werden können.</p>	Kenntnisnahme	
Kreisstadt Groß-Gerau		<p>Schlussbemerkung</p> <p>Bei der Entwicklung des vorgelegten Nahverkehrsplan 2016 ff. erfolgte durch die LNVG und die beauftragten Unternehmen eine breite Beteiligung von Kommunen, Vereinen und Verbänden, Institutionen etc. Auch der Nahverkehrsbeirat, in dem die Städte und Gemeinden vertreten sind, hat diese Entwicklung in mehreren Sitzungen begleitet. Die Beteiligung der Kommunen des Kreises Groß-Gerau erfolgte zusätzlich durch eine zu Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführte Befragung. Diese Fragebögen dienten der Abfrage der vorhandenen Strukturdaten und der Mitteilung von relevanten Unterlagen, Informationen, Hinweisen und Anregungen der Beteiligten an die Gutachter.</p> <p>Zusätzlich fanden Regionalkonferenzen statt, an denen die Stadt Groß-Gerau ebenso wie ihre VertreterInnen im Fahrgastbeirat die Möglichkeit hatten, weitere Anregungen zu</p>	Kenntnisnahme	Die langfristige Sicherung einer soliden ÖPNV-Finanzierung ist eine gemeinsame Aufgabe.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>geben, die in den Entwurf eingeflossen sind.</p> <p>Diese breite Beteiligung und Einbindung ebenso wie die realisierten Verbesserungen werden seitens der Kreisstadt Groß-Gerau ausdrücklich begrüßt und führen dazu, dass der vorgelegte Nahverkehrsplan als ein positives Signal für die Zukunft des Nahverkehrs in Groß-Gerau gesehen wird.</p> <p>Im Nahverkehrsplan sind die finanziellen Auswirkungen auf die Kommunen nicht näher definiert. Die Grunddaseinsvorsorge wird auch in Zukunft der Standard für den Nahverkehr im Kreis Groß-Gerau sein, ein qualitativer Ausbau wird von den Möglichkeiten der Finanzierung abhängen.</p> <p>Hierzu ist es, wie bereits ausgeführt, notwendig, die Entwicklung der Verbandsumlage näher zu betrachten und eine gerechtere Verteilung vorzunehmen. Die Kreisstadt Groß-Gerau hat im Jahr 2009 insgesamt 433.000 € und damit 21 % des Anteils der Städte und Gemeinden an der Verbandsumlage getragen, im Jahr 2015 sind es geplant 540.000 € (weiterhin Ca. 21 %). Die Steigerung von fast 25 % des Anteils am ÖPNV sind dabei – angesichts der finanziellen Situation der Städte und Gemeinden im Kreis – ebenso bedenklich wie die Tatsache, dass die Stadt Groß-Gerau 21 % der Verbandsumlage zu tragen hat. Durch die Lage der Stadt mitten im Kreis, die Funktion als Schulstandort und als Standort von 3 Bahnhöfen sowie weiterer Besonderheiten ergibt sich eine breites Liniennetz mit hoher Km-Leistung und Haltestellenabfahrten als Basis der Verbandsumlage, die andere Kommunen im Kreis nicht haben. Eine Aufteilung der Anteile an der Verbandsumlage nach der Einwohnerzahl, wie es in anderen Kreisen teilweise erfolgt, würde die ÖPNV-Kosten für die Stadt reduzieren. Deshalb soll am Ende der Stellungnahme noch einmal darauf verwiesen werden, dass bei der Frage eines attraktiven und zukunftsorientierten ÖPNV, wie er im Nahverkehrsplan 2016 ff. ohne Frage dargestellt ist, die Frage der Finanzierung und die Verteilung der Verbandsumlage auf die beteiligten Städte und Gemeinden nicht außer Acht gelassen werden kann.</p>		
Stadt Kelsterbach				
Stadt Kelsterbach		Wir begrüßen die Angebotsverdichtung auf der Nordachse zwischen Raunheim und dem Flughafen. Durch die Einrichtung der neuen Linie 72 A können in Verbindung mit der Linie 72 halbstündliche Fahrten zum Flughafen angeboten werden.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Von Vorteil ist ebenfalls die verkürzte Linienführung der Linie 73 ohne die Andienung des südwestlichen Teils von Kelsterbach. Fahrgäste in Richtung Flughafen profitieren von der erheblichen Zeitersparnis.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Kelsterbach		Die neue Linienführung der Linien 74 und 75 wird seitens der Verwaltung gutgeheißen. In Verbindung mit der Errichtung zweier Haltestellenpositionen kann das Neubaugebiet Länger Weg ab Dezember 2016 erschlossen werden. Auch gewährleistet die neue Linienführung die umsteigefreie Erreichbarkeit des Fachmarktzentrum.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Das Fahrangebot der Linie 78 Mönchhofgelände - Bahnhof Kelsterbach erfolgt zukünftig über die erweiterte Linienführung der Linie 75. Zusätzlich werden zwei neue Haltestellen in der Isarstraße und der Spreestraße auf dem Mönchhofgelände angefahren. Sofern sich die Kosten für die Stadt Kelsterbach für das fakultative Angebot der LNVG nicht wesentlich erhöhen, gibt es seitens der Stadt Kelsterbach keine Einwände.	Kenntnisnahme	
Stadt Kelsterbach		Um der gesetzlichen Verpflichtung aus dem Personenbeförderungsgesetzes gerecht zu werden, bis zum 1. Januar 2022 für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, ist der barrierefreie Zugang zur S-Bahn-Station Kelsterbach voranzutreiben sowie die vorhandenen Bushaltestellen in Kelsterbach barrierefrei umzubauen.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf				
Stadt Mörfelden-Walldorf		Der Angebotskonzeption (Rahmenplanung)des LNVG (vgl. Anlage 1, S. 212 ff) für Mörfelden-Walldorf, die in den folgenden Ziffern 1.1 - 1.10 zusammengefasst sind, wird zugestimmt :	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	S-Bahnlinie S7	1.1 Beibehaltung des Angebots der S7 (30-Minuten-Takt bis 22.00 Uhr, danach 60 Min.-Takt) mit neuem Zugmaterial (seit Dez. 2014), Weiterentwicklung der S7 durch Führung der Linie durch den S-Bahntunnel in Frankfurt und Durchbindung nach Hanau.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Regionalbahn RE 70	1.2 Beibehaltung des Angebots auf der Linie RE 70. Weiterentwicklung mit durchgängig neuem Fahrzeugmaterial und stündlichem Halt in Mörfelden und Walldorf.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Buslinie 751	1.3 Neuausrichtung der bisherige Buslinien 751 (FHF T1 - DA bzw. FHF T1 - Mö) Die Linie 751 verbindet weiterhin den Flughafen T1 mit Walldorf, Mörfelden und Darmstadt im 60 Min-Takt. Beibehaltung der Integration der Schulbusverbindung zu den Hauptanfangs- und Endzeiten an der Bertha-von-Suttner-Schule. Die Linie wird zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet durch Fahrten FHF - Mö. Die Fahrten enden - neu - im GE-Süd und binden somit die Märkte an den Busverkehr an.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 67A	1.4 Neuausrichtung der Linie 67A (FHF Süd - RS). Die Linie 67A ersetzt die bisherigen Linienwege der Linien 752 (FHF T1 - RS) und 67 (FHF Süd - Mö BHF) und verknüpft diese zu einer neuen Linie im 60 Minuten-Takt.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 62 /63	1.5 Neuausrichtung der Linien 62 (FHF T1 - GG) und 63 (Bertha - GG). Die beiden Linien ersetzen die bisherige Linie 65 (Bertha - GG). Die Linie 63 übernimmt die Anbindung der Gesamtschule insbesondere auch für die Gemeinde Büttelborn in der Grundversorgung.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 663	1.6 Beibehaltung der Linie 663 (Mo-BHF -GE-Ost - Langen - Neu-Isenburg)	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	AST 69	1.7 Beibehaltung des AST 69 (An den Eichen - RH Wa - Fachmarktzentrum)	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Neue Linie 62	1.8 Neue Linien 62 (FHF T1 - GG), mit der Line 62 soll eine Schnellverbindung aus der Kreisstadt zum FHF geschaffen werden, die Mö - Wa am westlichen Rand des Stadtgebiets mit erschließt.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 67B	1.9 Linie 67B (FHF Süd - WA - GE -Ost - Mö BHF). Diese Linie soll künftig eine zusätzliche Verbindung vom Süden des FHF über WA - GE-Ost und Mö herstellen.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Fahrradleihsystem und Carsharing	1.10 Die Angebotskonzeption enthält Prüfaufträge zur Entwicklung eines kreisweit einheitlichen Fahrradleihsystems und zur Einführung von Car-Sharing Modellen . Diese Bausteine entsprechen dem Klimaschutzteilkonzept Verkehr (Drucksache 15/229) der Stadt Mörfelden-Walldorf.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linie 751	Bei der Ausgestaltung der Linien im Detail ist in Abstimmung mit der Stadt Mörfelden-Walldorf ist zu prüfen bzw. abschließend festzulegen: Linienweg 751 - Auf dem Teil-Linienweg der 751 (FHF T1 - Mö), die im GE-Süd endet bzw. einsetzt, ist die Lage der End-/Anfangshaltestelle in Abstimmung mit der Stadt Mörfelden-Walldorf festzulegen. In Betracht könnte ein Standort in der Opelstraße oder in der Straße „Am Berg“ kommen.	Kenntnisnahme	
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linienweg 67A	Linienweg 67A - Gem. Beschlusslage der Stadtverordnetenversammlung soll die Anbindung des Krankenhauses in Rüsselsheim direkt (ohne Umsteigen) ermöglicht werden, der vorliegende Entwurf enthält eine solche Möglichkeit nicht. Wir bitten um Berücksichtigung und Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten.	Kenntnisnahme	Die Linie 67A (heute 752) deckt verschiedene Verkehrsfunktionen zwischen Mörfelden-Walldorf und Rüsselsheim ab, unter anderem auch die weitgehend direkte Anbindung des Bahnhofs Rüsselsheim mit Verknüpfung zum Schienenverkehr und die Erreichbarkeit der Innenstadt. Nicht alle Funktionen können mit dieser Linie erzielt werden. Das Klinikum ist mit Umstieg am Bahnhof bzw. an der Haltestelle Moselstraße möglich.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Linienweg 67B S. 213	Der Linienweg 67B im „qualitativen Ausbaus“ ist in der Karte S. 213 unscharf dargestellt. Auf telefonische Rückfrage bei der LNVG wurde der geplante Linienweg der 67B korrigiert vom GE-Ost kommend über Langener Str., Rathausplatz, Gerauer Str., Gärtnerweg, Mozartstr. zum Bahnhof beschrieben. Da die Umsetzung dieses Angebots erst nach der Umsetzung der Grundversorgungsangebote ansteht, besteht ausreichend Gelegenheit die Linienführung und ggf. Andienung von Haltestellen im Detail mit der Stadt Mörfelden-Walldorf abzustimmen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S.160	Die Stadt Mörfelden-Walldorf hat mit den Unternehmen im Gewerbegebiet-Ost eine Analyse zur Optimierung des ÖPNV-Angebots durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die Anregung formuliert, ein AST-Angebot im GE-OST im qualitativen Ausbau - außerhalb der HVZ einzuführen. Die Versorgungslücken stellt die Übersicht auf S. 160 des Entwurfes mit einer gelben Schraffur dar. Wir bitten die AST-Möglichkeit zu prüfen, um die Taktichte und Erschließungsqualität für diesen Arbeitsschwerpunkt zu erhöhen.	Berücksichtigung	Die Aufnahme des AST-Verkehrs außerhalb der Bedienungszeiten der bestehenden Linien wird als qualitativer Ausbau in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen. Hinweis: soll nur dann eingeführt werden, wenn 67B qualitativer Ausbau nicht umgesetzt wird.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anbindung Weiterstadt	Von Fahrgästen wurde angeregt, eine direktere Anbindung / bessere Umsteigeverbindungen an die großflächigen Einzelhandelsgeschäfte im Bereich Weiterstadt zu realisieren. Um Prüfung wird gebeten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur besseren Anbindung des Einzelhandelsstandortes Weiterstadt wird aufgenommen.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Frankfurter Str.	Wir bitten um Prüfung, ob und wie ggf. durch geänderte Linienführungen das Wohngebiet „Frankfurter Str.“ besser in das Linienkonzept integriert werden kann und auch eine Verbindung nach Walldorf ermöglicht werden kann.	Kenntnisnahme	Mit der Maßnahme der Linie 67B im qualitativen Ausbau erhält der südliche Teil der Frankfurter Straße eine direkte Anbindung nach Walldorf. Im Übrigen bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen der Linie 663 und der Linie 751 und 67 am Bahnhof Mörfelden.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Einrichtung neuer Haltestellen	Haltestellen - Schaffung neuer Haltestellen und Barrierefreiheit von Haltestellen . Die Einrichtung neuer Haltestellen auf der Basis der Rahmenplanung muss sehr differenziert betrachtet werden. <ul style="list-style-type: none"> ■ Campingplatz / Holiday Inn - grundsätzliche Zustimmung Hinweis auf das laufende Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der B486 von der BAB 5 bis zur K168 (Langen). ■ Waldstadion / Waldschwimmbad - grundsätzliche Zustimmung - Hinweis auf die Rahmenbedingungen (Waldinanspruchnahme, Ausgestaltung, Finanzierung) die noch einer Klärung mit HessenMobil als Straßenbaulträger der B486 erfordern. In den bisherigen 	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>Gesprächen konnte dazu noch kein Konsens erzielt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Am Berg - notwendige Haltestelle, deren Lage und provisorische Ausgestaltung im Rahmen eines Ortstermins kurzfristig festzulegen wäre. ■ Dammstraße und Daimlerstraße - neue Haltestellen, die das Angebot der Linie 751, deren Fahrten in Mörfelden enden, optimieren sollen. Die Linienkonzeption ist aber auch ohne diese beiden Haltestellen nicht infrage gestellt. Da der Umbau nur in Abstimmung mit dem Straßenaustausch Hessenmobil (B44 bzw. B486) erfolgen kann und die Finanzierungsmöglichkeiten der Stadt Mörfelden-Walldorf für neue Maßnahmen sehr begrenzt ist, bedarf es einer umfassenden Abstimmung der Beteiligten und eine Zustimmung zu den Maßnahmen kann seitens der Stadt erst gegeben werden, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind. Die Umsetzung der Linienkonzeption sollte unabhängig davon erfolgen. 		
Stadt Mörfelden-Walldorf		<p>Die Barrierefreiheit der Haltestellen soll künftig nach den neuen Vorgaben der DIN 18040-3 (2014) und DIN 32984 (2011) erfolgen. Hierzu hat es umfassende Abstimmungen zwischen der LNVG, dem beauftragten Planungsbüro und HessenMobil gegeben. Im Ergebnis wurde Einvernehmen der Beteiligten hergestellt. Die Anwendung der DIN-Vorgaben wird auch von den Behindertenverbänden getragen, die an der Erstellung der DIN-Normen beteiligt waren.</p> <p>Mörfelden-Walldorf begrüßt die Einführung einheitlicher Standards, die über den Kreis GG und das Land Hessen hinaus Gültigkeit besitzen, klare nachvollziehbare Vorgaben enthalten und eine langfristige Orientierung darstellen. Wir müssen jedoch darauf hinweisen, dass die Stadt Mörfelden-Walldorf in den vergangenen 15 Jahren 44 von 56 vorhandenen Haltepunkten nach den Kriterien des Hess. Leitfadens zum behindertengerechten Ausbau von Haltestellen/-punkten - ohne Inanspruchnahmen von Fördergeldern (abgesehen von den beiden Bahnhöfen) - umgestaltet hat. Daher wird im Detail zu prüfen sein, an welchen Haltestellen Anpassungsmaßnahmen (z. B. Austausch von Bodenplatten) und/oder Umbauten notwendig sein könnten. Die Stadt Mörfelden-Walldorf wird mit Priorität die 12 Haltestellen ausbauen, die bisher nicht umgestaltet wurden, um den rechtlichen Vorgaben (Barrierefreiheit bis 2022) gerecht zu werden. Umgestaltungsmaßnahmen können nur sukzessive - unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen und festzulegender Dringlichkeiten - erfolgen. Hierzu wird es Einzelfallprüfungen in Abstimmung mit der LNVG geben müssen, und in Teilbereichen werden sicher auch Abweichungen vom Regelausbaustandard, wenn die räumlichen Gegebenheiten die Umsetzung nicht zulassen, erforderlich werden. Die Stadt Mörfelden-Walldorf erwartet, dass sie bei der Verteilung der durch die LNVG angemeldeten GVFG-Fördermittel entsprechend berücksichtigt wird.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Tarifgestaltung	Mit Beschluss vom 18.12.2012 hat die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Mörfelden-Walldorf ein Klimaschutzkonzept für den Bereich Verkehr beschlossen. In den Kapiteln 6.2 (ÖPNV-Förderung) und 6.3 (Information, Kommunikation, Organisation, Service) wurden wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV zusammen gefasst, die u. a. auch die Tarife betreffen. Im Zuge der Tarifstrukturreform bitten wir Sie daher, zu überprüfen, inwiefern ein innerstädtischer Kurzstreckentarif (in Anlehnung an die Tarife K1, K2 und K4) auch in kreisangehörigen Kommunen wie Mörfelden-Walldorf angeboten werden kann. Wie auch die LNVG GG in ihrer Stellungnahme zum Regionalen Nahverkehrsplan des RMV betont, darf diese Entwicklung allerdings nicht zulasten der Netzwerke des neuen Tarifsystems gehen. Im Rahmen unserer Klimaschutzbemühungen sind wir besonders daran interessiert, Bus und Bahn vor allem für bestimmte Zielgruppen wie z. B. Neubürger zu attraktivieren. So soll es erneut ein Schnupperticket -Angebot (3 Monatskarten für den Preis von 2) geben. In dieser oder ähnlicher Form sind wir daran interessiert, ein Angebot in Kooperation mit dem RMV bzw. der LNVG GG auch in unsere Neubürger-Begrüßung einfließen zu lassen. Des Weiteren wurde im Klimaschutzkonzept Verkehr die Einführung eines Kombitickets bei Kultur- und Sportveranstaltungen empfohlen. Auch hier gibt es von unserer Seite Abstimmungsbedarf über die Realisierbarkeit eines solchen Vorhabens.	Kenntnisnahme	Die Belange der Städte und Gemeinden werden bei Tarifverhandlungen berücksichtigt. Die Tarifgestaltung unterliegt einem verbund einheitlichen Vorgehen.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anlage 5.8 S.24	Redaktionelle Hinweise Im Anlagenband, Anlage 5,8 B+R an SPNV-Haltepunkten (S. 24) wurden in der Haltestellenaufstellung „keine Anzahl von KFZ“ für die Bahnhöfe Mörfelden und Walldorf eingetragen. Sollten damit P+R-Plätze gemeint sein, wären am BHF Walldorf 130 und am BHF Mörfelden 172 zu ergänzen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Anlage 7.8	Im Anlagenband ist in der Anlage 7.8 bei der Haltestelle Rathausplatz „Shared Space“ angegeben. - Da sich der Modellversuch in der Praxis so nicht bewährt hat, kann dieser Zusatz hier entfallen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Haltestellenbeschreibung	Bei der Haltestellenbeschreibung kann für den BHF Walldorf ergänzt werden, dass eine Echtzeitanzeige mit akustischer Ansage für ankommende/abfahrende Busse und Züge an der Bushaltestelle angebracht wurde und die Haltestelle über einen Telekom-Hot-Spot verfügt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S. 161	Das Wohngebiet „Am Schlichter“ ist zum Stadtteil Mörfelden (statt Walldorf) zuzuordnen (vgl. 161).	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Frankfurter Str.	Für das Wohngebiet „Frankfurter Str.“ besteht auch ein Angebotsdefizit. (Es verkehrt nur eine Buslinie mit zeitweise einem 60-Minuten-Takt)	Kenntnisnahme	Die Haltestelle Frankfurter Straße wird über die Linie 663 im Korridor Mörfelden – Langen bereits behandelt und daher nicht

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf	Bertha-von-Suttner-Schule	Es wird darauf hingewiesen, dass die Bertha-von-Suttner-Schule ein wachsender Schulstandort ist, die Schülerzahlen für das Schuljahr 2014/2015 betragen rd. 1700, davon rd. 400 Schüler/innen, die die integrierte Oberstufe besuchen.	Kennntnisnahme	weiter auf Defizite geprüft.
Stadt Mörfelden-Walldorf	B+R BHF Mörfelden Anlage 7.8	Die Darstellung der B+R-Kapazität am Bahnhof Mörfelden in der Stufe „mittelmäßig“ bitten wir zu überprüfen. Mit insgesamt über 130 Stellplätzen und 15 Fahrradboxen bei einer Auslastung von 73 % (vgl. Anlage 7.8 - Anlagenband) ist eine Einstufung als „gut“ gerechtfertigt.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Kartenband – Karte 4	Im Kartenband - Karte 4 ist das Gewerbegebiet Mörfelden-Süd als weiterer Arbeitsschwerpunkt aufzunehmen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	S.213	Im Entwurf (S.213) ist die Lage der geplanten neuen Haltestelle „Campingplatz“ zu weit westlich eingetragen, Sie soll unmittelbar an den Zufahrten zu den Campingplätzen und des Hotels Holiday Inn platziert werden.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden-Walldorf	Karte 9	Es wird angeregt, in Karte 9 (Kartenband) auch die Bewertung für die Schulbusverkehre zur Bertha-von-Suttner-Schule aufzunehmen (auch wenn sie von Linien abgedeckt werden, die vorwiegend andere Verkehrsziele andienen)."	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Mörfelden Walldorf				
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 6	Der Bedarf unseres Klientels an die Streckenführung liegt in der Anbindung von Einkaufsbereichen, Krankenhäusern (Groß-Gerau, Rüsselsheim. und Langen – hier ist auch der Sitz der Notarztzentrale) und Arztzentren sowie Altenpflegeheimen, um Freunde oder Angehörige zu besuchen. Letztere gerade auch an Wochenenden.	Kennntnisnahme	Im Linienkonzept sind diese Belange berücksichtigt.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 7.2.6	Eine DIN-gerechte und allen Maßgaben der Barrierefreiheit entsprechende bauliche Gestaltung einer Haltestelle muss nicht zwangsläufig für gehbehinderte Menschen gut sein. Bsp: Die Leitrollen für sehbehinderte Menschen bedeuten für durch die Parkinson Krankheit beeinträchtigten Menschen eine zusätzliche Behinderung bzw. Gefährdung. Ansonsten sind die erhöhten Bussteige (Hochbord) eine hilfreiche Maßnahme zur besseren Nutzung des ÖPNV.	Kennntnisnahme	Dem Auftrag zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird durch den aktuellen Stand der Technik Rechnung getragen. Die Rippen- bzw. Noppenhöhe von Bodenelementen beträgt gem. DIN 32984 im Außenbereich max. 5 mm. Stolpergefahr soll dadurch ausgeschlossen werden.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	Kapitel 7.2.6	Die Lesbarkeit des Fahrplans wird beeinträchtigt durch: Höhe des Aushangs (Rollstuhlnutzende und Gehende haben unterschiedliche Bedürfnisse), Schriftgröße wird uns gegenüber oft als zu klein angegeben, Blendung durch die Abdeckscheibe besser: blendfreie Abdeckung	Kenntnisnahme	Diese Aspekte werden in der DIN 32975 geregelt. Aushanginformationen sollten in einer Höhe zwischen 1,00 m und 1,60 m angebracht werden, da man für das Lesen von einer mittleren Höhe des Beobachtungsauges von 1,30 m ausgehen kann. Dies wird von der LNVG seit vielen Jahren umgesetzt. Bzgl. Schriftarten und -größen vgl. Protokoll des Abstimmungsgesprächs mit dem BSBH.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)	S. 96	Ein nicht korrektes Anfahren der Haltestelle durch das Fahrpersonal. Was nützt das Hochbord, wenn der Bus nicht nah genug heranhfährt. Dann wird das Hochbord zur Gefährdung. Ruckartiges Fahren/Anfahren. Zeitdruck und damit Anfahren ohne Rücksicht darauf, dass besonders ältere und/oder gehbehinderte Menschen einen Sitzplatz bzw. einen Halt gefunden haben.	Kenntnisnahme	Entsprechende Anforderungen an das Fahrpersonal sind in Kap. 7.2.9 bereits enthalten.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)		Das Ausfallen eines Busses. Besonders für Zeiten außerhalb der „Rush-Hour“ wurde uns das als Unsicherheitsfaktor mitgeteilt. Gerade (Fach)-Arztbesuche sind zu wichtig, als dass man sie so leichtsinnig aufs Spiel setzen wolle durch ein nicht zeitgerechtes Eintreffen.	Kenntnisnahme	Ziel ist ein möglichst störungsfreier Betrieb für alle Fahrgäste.
Stadt Mörfelden-Walldorf (Fachstelle Altenhilfe / ehrenamtl. Behindertenbeauftragte)		Die korrekte Ansage der kommenden Haltestelle: Es ist für sehbehinderte oder blinde Menschen wichtig, sich auf diese Ansagen verlassen zu können. Leider wird uns immer wieder gemeldet, dass sie nicht passen. Sehbehinderte/Blinde stehen dann in fremder Umgebung ohne Orientierung!	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen, dass das Fahrpersonal auf die korrekte Ansage und Anzeige der Haltestellen verstärkt achten soll.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Gemeinde Nauheim				
Gemeinde Nauheim		Von Seiten der Gemeinde Nauheim kommen keine Ergänzungen oder Anmerkungen im Rahmen der Anhörung.	Kenntnisnahme	
Stadt Raunheim				
Stadt Raunheim		Wir haben den Entwurf des Nahverkehrsplans 2016 erhalten und eingehend geprüft. Es lässt sich feststellen, dass dieser sehr detailliert, umfassend und aussagefähig die wesentlichen Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs im Hinblick auf den Buslinienbetrieb im Kreisgebiet abbildet.	Kenntnisnahme	
Stadt Raunheim	S. 41	Die städtischen Entwicklungsgebiete wurden mit Bezeichnungen belegt, die in der Tabelle 7: Geplante Gewerbegebiete verwendet werden sollten. So regen wir an, die Areale AirgateOne (ehem. Stadttor) und AirportGarden (ehem. Resart-Ihm) sowie AirportLogistic (ehem. Mönchhofgelände) namentlich aufzuführen. Die nutzbare Fläche beträgt für diese 3 Standorte insgesamt ca. 120 ha.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Stadt Raunheim	S. 44	Die für die Jahre 2009, 2011 und 2013 aufgeführten Einwohnerzahlen sind nicht zutreffend. Gemäß den Auskünften unseres Einwohnermeldeamts betragen diese für das Jahr 2009 14.764 Einwohner, für das Jahr 2011 15.125 Einwohner und für das Jahr 2013 16.863 Einwohner.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Stadt Raunheim	S. 164	Die korrekte Bezeichnung der Straße lautet Schifferstück.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert in „Am Schifferstück“
Stadt Raunheim	S.194	Die Stadt Raunheim sieht die dringende Notwendigkeit zur Heranführung der Buslinie 72 an den S-Bahnhof Raunheim. Zu diesem Zweck wird neben einer Modernisierung der Bahnsteiganlagen mit einhergehendem Einbau von Aufzugsanlagen auch das Bahnhofsumfeld umgestaltet. Ziel ist es u.a., auch Gelenkbussen die An- und Abfahrt zum/vom S-Bahnhof zu ermöglichen. Es wurde bereits mit den Planungen zur baulichen Umsetzung dieser Maßnahme begonnen. Ferner erfolgt derzeit die Durchbindung der Karlstraße an die Kelsterbacher Straße. Diese ermöglicht absehbar eine direkte Busanbindung der Areale AirportGarden und Am Prime Parc an den S-Bahnhof. In der Karlstraße wurden zudem zwei neue Haltestellen für Stadtbusse eingerichtet.	Kenntnisnahme	Mit der Neustrukturierung der Linie 72 und der Einführung der Linie 72A wird der Bahnhof Raunheim und die Haltestellen in der Karlstraße direkt angebunden.
Stadt Raunheim	S. 278	Unter Ziffer 11.2.1 Abschätzung der Veränderung der Betriebsleistung wird ausgeführt, dass im Zuge der weiteren Umsetzung des Maßnahmenkonzepts zum Bezugsjahr 2018 im Umfeld der Buslinien 72 bis 79 Leistungsmehrungen von rund 120.000 Nutzwkm geplant sind. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass die Städte Raunheim und Kelsterbach derzeit die Buslinie 78 mit insgesamt 110.000 EUR/Jahr alleinig finanzieren. Unter dem Eindruck einer oben beschriebenen Leistungsmehrung lässt sich somit zweifelsfrei feststellen, dass die Bedeutung dieser Linie weiter	Kenntnisnahme	Die Anbindung des Mönchhofgeländes aus Raunheim und Kelsterbach ist bei den Linien 75 und 78 als qualitativer Ausbau enthalten, der derzeit von den Städten finanziert wird. Eine Übernahme der Finanzierung der Leistungen ist vom

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		wachsen und zu einem festen Bestandteil des lokalen Leistungsangebots wird. In diesem Zusammenhang gehen die beiden Städte davon aus, dass sie mit Inkrafttreten des vorliegenden Nahverkehrsplans von ihrer freiwilligen Finanzierungsübernahme entbunden werden und der Aufgabenträger die Finanzierung vollständig übernimmt.		Aufgabenträger derzeit nicht vorgesehen. Auf den Linien gibt es eine Trennung zwischen Grunddaseinsvorsorge und qualitativem Ausbau. Zwischen Bahnhof Raunheim und Airgate One werden Teile durch den Aufgabenträger mitfinanziert.
Stadt Riedstadt				
Stadt Riedstadt		Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Riedstadt hat in ihrer Sitzung am 16.07.15 dem vorgelegten Maßnahmenkonzept zugestimmt. Da die finanziellen Auswirkungen des barrierefreien Ausbaus der Bushaltestellen auf die Stadt noch nicht bekannt sind, ist gegebenenfalls eine weitere Beratung und Beschlussfassung zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Stockstadt am Rhein				
Gemeinde Stockstadt am Rhein		Die Gemeindevertretung der Gemeinde Stockstadt am Rhein hat am 21.07.2015 den Entwurf des Maßnahmenkonzepts zum Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau zur Kenntnis genommen und beschlossen, keine Anregungen, Bedenken und Hinweise im Rahmen des Anhörungsverfahrens einzureichen.	Kenntnisnahme	
Gemeinde Trebur				
Gemeinde Trebur		Keine Einwände und Anmerkungen	Kenntnisnahme	

Anlage 8.2: Stellungnahmen anderer Aufgabenträger

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
DADINA				
DADINA	S. 27 S. 183	Regionalbahnlinie 75: Die regelmäßige Bedienung des Haltes Mainz-Gustavsburg (S. 27) auf der Regionalbahnlinie 75 wird unsererseits unter der Voraussetzung bejaht, dass dafür keine Anschlüsse in Darmstadt aufgegeben werden und Kunden aus Darmstadt weiterhin die Anschlüsse zum Fernverkehr in Mainz und zu den Regionalzügen in Wiesbaden erreichen. Bei einer etwaigen Ausdehnung des Angebots auf einen durchgängigen Halbstundentakt montags bis freitags zwischen 5:30 Uhr und 20:00 Uhr (S. 183) wäre überdies die Finanzierung der Mehrleistungen im DADINA-Gebiet zwischen Darmstadt und Weiterstadt zu klären. Wir weisen ferner darauf hin, dass in unserem aktuellen Nahverkehrsplan nach wie vor die Einrichtung schneller Verbindungen auf der Linie 75 gefordert wird.	Kenntnisnahme	
DADINA	S. 211	Linie 675: Auf der Linie 675 ist im NVP-Entwurf (S. 211) in der HVZ montags bis freitags ein Stundentakt geplant. In der Praxis sind die im Bestand bzw. in der Planung der DADINA für 2016 vorgesehenen Verdichterfahrten ab Groß-Gerau bzw. Büttelborn unserer Auffassung nach nicht verzichtbar. Eine Haltestelle „Büttelborn Abfallzentrum“ kann eingerichtet werden, sofern hierfür keine Stichfahrt notwendig ist und an der Bundesstraße 42 gehalten werden kann.	Berücksichtigung	Die angesprochenen Verdichterfahrten auf der Linie, die bereits im bestehenden Fahrplan vorhanden sind, werden im Maßnahmenkonzept ergänzt. Für die Bedienung der neuen Haltestelle ist keine Stichfahrt erforderlich.
DADINA	S. 215	Linie 751: Aufgrund der Schichtzeiten am Frankfurter Flughafen soll dem NVP-Entwurf nach die Bedienung auf der Linie 751 in den Tagesrandzeiten ausgeweitet werden und darüber hinaus sonn- und feiertags der Zweistundentakt auf einen Stundentakt verdichtet werden (S. 215). Beide Maßnahmen sind mit entsprechendem Mehraufwand verbunden. Wir schätzen die Nachfrage nach einer solchen Angebotsausweitung im Bereich der DADINA jedoch als eher gering ein, da mit der Linie AIR eine schnelle Direktverbindung zwischen Darmstadt und dem Flughafen existiert.	Kenntnisnahme	Die Ausdehnung der Bedienung auf die Tagesrandzeiten sowie die Verdichtung des Angebotes auf einen Stundentakt an Sonn- und Feiertagen führt auch zu einer Angebotsverbesserung zwischen Mörfelden-Walldorf und Darmstadt über Gräfenhausen.
DADINA	S. 141	Linie 5516: Die auf S. 141 als Handlungsbedarf angeführte Beschleunigung zwischen Worfelnden und Weiterstadt ist aus unserer Sicht nicht wünschenswert, da bei einer direkten Linienführung über die L 3094 die Haltestelle in Weiterstadt-Braunshardt nicht mehr angedient werden könnte.	Kenntnisnahme	Eine entsprechende Maßnahme ist in der Angebotskonzeption nicht vorgesehen, da derzeit keine Umsetzungsmöglichkeiten ohne Nachteile im Bereich Braunshardt gesehen werden.
DADINA	S. 210	Linie 66: Auf S. 210 wird als qualitativer Ausbau der Linie 66 eine neue Direktverbindung von Büttelborn nach Griesheim genannt. Wir halten diese Maßnahme grundsätzlich für planerisch	Berücksichtigung	Eine entsprechende Bemerkung wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		sinnvoll. Vor Einführung dieser Verbindung wäre die Einrichtung möglicher Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Griesheim ebenso mit der DADINA abzustimmen, wie der finanzielle Mehraufwand. Es sollte daher im NVP vermerkt werden, dass diese Maßnahme in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA erfolgt.		
DADINA	S. 223 ff.	Linie K 62: Auf S. 223 f. wird ein Stundentakt auf der Linie K 62 auch Sonn- und Feiertagen als Bedienstandard aufgeführt. Wir weisen darauf hin, dass diese Maßnahme auch Mehrleistungen auf dem Linienabschnitt zwischen Pfungstadt-Eschollbrücken und Darmstadt zur Folge hat. Es sollte daher im NVP vermerkt werden, dass diese Maßnahme in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger DADINA erfolgt.	Berücksichtigung	Eine entsprechende Bemerkung wird aufgenommen.
DADINA	S. 216 ff.	Mit den Linien 44, 45 und 46 soll es über Griesheim mehrere Verbindungen nach Darmstadt bzw. mit der Linie K 60 über Pfungstadt nach Darmstadt - Eberstadt geben. Im weiteren Planungsprozess sollte angestrebt werden, dass sich die Fahrtmöglichkeiten so ergänzen, dass Parallellagen zwischen den Linien 44/45/46 und der Linie K 60 vermieden werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
DADINA	S. 223	Die geplante Führung der Linie K 59 vom Ried über Pfungstadt Bahnhof nach Darmstadt-Eberstadt soll die Pfungstadtbahn stärken. Die Linie K 60 wird dann nicht mehr benötigt. Mit der Verstärkung der Linie K 62 (Achse Riedstadt – Eschollbrücken – Darmstadt) nach Darmstadt erübrigt sich die Führung der K 59 nach Darmstadt Hbf, da es sonst zu Parallelbedienungen käme. Fahrgäste aus dem Ried haben über die Linie K 59 mit einmaligem Umstieg auf die Pfungstadtbahn eine Verbindung zum Darmstädter Hauptbahnhof und mit einmaligem Umstieg in Darmstadt-Eberstadt auf die Straßenbahn eine Verbindung in die Darmstädter Innenstadt. Die K 59 hat wichtige Aufgaben insbesondere im Schüler- und Berufsverkehr.	Kenntnisnahme	Die Pfungstadtbahn stärkende Linie wird die K60 sein, die K59 wird wegfallen.
traffiQ				
traffiQ		Es gibt eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Masterplan Airport City“. Zu den Buslinien, die direkt oder indirekt den Flughafen bzw. die „Airport City“ andienen, sollen die Ergebnisse des sich in Bearbeitung befindlichen Masterplans zu gegebener Zeit in das ÖPNV-Konzept und in die Angebotsplanung der LNVG Groß-Gerau einfließen. traffiQ bedankt sich an dieser Stelle für das Engagement der LNVG Groß-Gerau im oben genannten Besprechungskreis.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
traffiQ	Linie 62	Wir begrüßen grundsätzlich Ihre Planung hinsichtlich einer neuen Linie 62 in der Linienführung Groß Gerau – Büttelborn – Flughafen. Da am Flughafen bereits eine lokale Frankfurter Linie 62 verkehrt, bitten wir jedoch, eine andere Linienbezeichnung zu wählen, um den Fahrgästen eine eindeutige Orientierung zu bieten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
traffiQ	Linie 67 B	Bereits heute verkehren am Flughafen die Linien GG-67 und OF-67 und bergen Verwechslungsgefahr für den Fahrgast.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Die als „qualitativer Ausbau“ geplante Linie 67B findet ebenfalls unsere grundsätzliche Zustimmung. Auch hier bitten wir um Wahl einer eindeutigen Linienbezeichnung. Im Vorfeld von Änderungen Ihrer Linien, die Frankfurter Stadtgebiet betreffen, bitten wir um eine rechtzeitige Detailabstimmung.		
RMV				
RMV		Der Entwurf des NVP behandelt auch Linien, die sich in der finanziellen und planerischen Verantwortung des RMV befinden. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass Aussagen im NVP zu diesen Linien lediglich empfehlenden Charakter haben können, da die Ausgestaltung dieser Linien dem Verbund obliegt und sich aus dem Regionalen Nahverkehrsplan, bzw. sich den daraus zu entwickelnden Maßnahmenplänen ergibt. Dies gilt nicht nur für den Linienverlauf, sondern auch für alle Bedienungs- und Fahrzeugstandards, sowie Anschlussbindungen.	Kenntnisnahme	
RMV	SPNV	Wir bitten zu beachten, dass alle auf den SPNV bezogenen Aussagen wie beispielsweise Wertungen, angestrebte Ziele und Maßnahmenkonzepte, die nicht Bestandteil des Regionalen Nahverkehrsplanes sind, die Sichtweise und Wünsche des Kreises Groß-Gerau widerspiegeln. Dies ist im Nahverkehrsplan anzugeben und zu kennzeichnen. Im Rahmen des Gegenstromprinzips können die Anforderungen bei der Erstellung weiterer Planungen im SPNV vorgebracht werden. Der RMV wird diese bei einer Entscheidungsfindung im Rahmen der gesamthafter Betrachtung und der Anforderungen anderer Aufgabenträger und lokaler Nahverkehrsorganisationen berücksichtigen und abwägen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
	Kapitel 7.2.4	In Hinblick auf die Bewertung der Verkehrsbedien ung sollte betont werden, dass diese auf Grundlage des Angebotsstandards, der durch den Kreis Groß-Gerau definiert wurde, erfolgt. Diese Wertung kann Defizite im Leistungsangebot aus Sicht des Kreises Groß-Gerau aufzeigen, die als Anforderung an den regionalen Verkehr an den RMV herangetragen werden. Es ist hier klarzustellen, dass die Definition des Leistungsangebotes für die regionalen Linien auf Grundlage des Regionalen Nahverkehrsplans erfolgt. In diesem Zusammenhang ist dies aus unserer Sicht auch im Kapitel 7.2.4 bei der Festlegung von Bedienungsstandards zu betonen.		
RMV	S.27 Kap. 5.2.2	Auf Seite 27 wird beschrieben, dass sich durch den Busverkehr nur schlechte Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Zuglinien S7/70 und 75 herstellen lassen. Aus Sicht der RMV bestehen in einer Verknüpfung der beiden Stationen in Groß-Gerau viele Potentiale zur Verkürzung der Reisezeiten im regionalen Verkehr sowie zur schnellen und regelmäßigen Verknüpfung der verschiedenen Teilregionen im Kreis Groß-Gerau. Wir bitten darum aus Sicht des Regionalverkehrs, die Einrichtung dieser Verknüpfungsmöglichkeiten insbesondere für die	Kenntnisnahme	Im betreffenden Abschnitt werden die Umsteigemöglichkeiten beschrieben, jedoch nicht als schlecht bewertet. Die Angebotskonzeption sieht verschiedene Maßnahmen vor, um Buslinien verkehrlich und betrieblich optimal an die beiden

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S.35 Kap. 5.3.2	Relationen West - Süd zu prüfen. Die bessere Verknüpfung aus Richtung Mannheim nach Darmstadt könnte im Rahmen der Anbindung mit den Buslinien 45, K60 und K62 untersucht werden. Digitalisierung Baustein 1: Für die nahtlose Kundeninformation ist es von Seiten des RMV gewünscht, dass aktuelle Belegungszahlen der P+R-Plätze in Echtzeit vorliegen. Diese können über Schnittstellen in die digitalen Informations- und Vertriebskanäle einfließen und bei der Planung berücksichtigt werden.	Berücksichtigung	Auch aus Sicht des Kreises Groß-Gerau ist es sinnvoll, dass entsprechende Echtzeit-Daten erfasst und bereitgestellt werden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
RMV	S. 36 (letzter Absatz) Kap. 5.3.2	Aussage nicht korrekt. RMV-Zeitkarteninhaber (eTicket RheinMain) erhalten bei der Anmeldung bei book-n-drive einen einmaligen Kundenvorteil.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
RMV	S. 72 Kap. 7.2.2	Bei der Definition der Verkehrszeiten für die Grunddaseinsvorsorge (Tabelle 11) besteht eine lückenhafte Angabe von 15 bis 15:30 Uhr zwischen Tagesverkehrszeit I und Hauptverkehrszeit II.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
RMV	S. 78 Kap. 7.2.4	Hinsichtlich der Betrachtung von Parallelverkehren ist aus unserer Sicht zu betonen, dass Parallelverkehre zu Effizienzverlusten im Gesamtsystem des ÖPNV führen können. Daher sollte der Betrieb von Parallelverkehren vermieden bzw. zwischen den Aufgabenträgern eng abgestimmt werden oder fahrplanseitig entzerrt erfolgen.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 80 Kap. 7.2.5	Wir sehen die Station Pfungstadt Bahnhof als wichtigen Verknüpfungspunkt außerhalb des Kreisgebiets. Hier werden die Busverkehre des Kreises Groß-Gerau mit dem regionalen Schienenangebot auf der Linie 66 und den lokalen Verkehren der DADINA verknüpft. Der RMV unterstützt das Angebotskonzept, welches eine Anbindung von Gernsheim und Biebesheim durch Verknüpfung der Pfungstadtbahn nach Darmstadt mit der Linie K60 vorsieht. Hierdurch wird der Parallelverkehr zwischen Buslinie K60 mit Umstieg zur Pfungstadtbahn und der bisher parallelen Direktverbindung nach Darmstadt mit der Buslinie K59 aufgelöst. Aus regionaler Sicht ist anzustreben, einen Anschluss der Linie K60 zum RE 70 von/nach Mannheim herzustellen, um eine Netzwirkung mit Verknüpfung der südlichen Riedbahn nach Darmstadt herzustellen. Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass derzeit eine Prüfung einer Angebotsveränderung auf der Pfungstadtbahn im Rahmen der Inbetriebnahme des Teinetzes Main-Neckar-Ried zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 durchgeführt wird. Es wird geprüft, die Pfungstadtbahn zeitlich so zu verändern, dass sie in Darmstadt Hauptbahnhof Anschluss von und zum RE 60 nach Frankfurt herstellen kann. Diesbezüglich würde die Anknüpfung in Pfungstadt jeweils neu zur Minute 15 erfolgen. Die neue Abfahrt wäre zur Minute 45. Diese Konzeptidee erfordert noch die betriebliche Prüfung auf Umsetzbarkeit durch die VIAS GmbH und DB Netz AG.	Kenntnisnahme	
RMV	S. 92 Satz 1 Kap. 7.2.7	Hier sollten neben den Einzelfahrkarten auch die Tageskarten erwähnt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 92, Satz 3 Kap. 7.2.7	Bezüglich der internetbasierten Vertriebskanäle wäre zu erwähnen, dass dieses Verfahren ab der Wochenkarte aufwärts möglich ist. Ausnahme in diesem Fall bildet der Übergangstarif, hier wird es auf absehbare Zeit keine eTickets geben.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 7.2.13	Die dargestellten Vorschläge für Maßnahmen sind gut. Es sollte aber die notwendige Zusammenarbeit mit dem RMV über die aufzubauenden Netzwerke erwähnt werden. Dieses trifft auch für konkrete Angebote zu, wie z.B. das Angebot einer kostenlosen Monatskarte für Neubürger.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 185 Kap. 10.1.2	Hier könnte auch die Einführung der CleverCard kreisweit in GG 2014 erwähnt werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 201 Kap. 10.2	Im neuen Angebotskonzept ist vorgesehen, viele Buslinien des Grundangebotes ohne Verknüpfung zum SPNV zu führen. Wir halten eine Verknüpfung lokaler Busverkehre mit dem regionalen SPNV für wichtig, um Reiseketten und -zeiten zu verkürzen und eine bessere Netzwirkung zu erreichen. Wir empfehlen, die geplanten Linienwege auf eine bessere Verknüpfung mit dem SPNV zu überprüfen. Die Buslinie 24 könnte zum Beispiel durch eine zusätzliche Haltestelle Nauheim Bahnhof Südseite eine Verknüpfung zur RB 75 erhalten, um schnelle Verbindungen in Richtung Mainz und/oder Darmstadt herzustellen. Die Buslinie 61 sollte auch über die Haltestelle am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg geführt werden, um die Verknüpfung zur S7 und zum RE 70 herzustellen. Die neue Express-Buslinie 65 hat ebenfalls keinen Verknüpfungspunkt zur RB 75. Aufgrund der Netzwirkung dieser Schnellbuslinie schlagen wir vor, dass diese am Bahnhof Groß-Gerau Dornberg mit dem RE 70 von/nach Mannheim verknüpft werden sollte. Damit wird eine schnelle Verbindungsmöglichkeit von Rüsselsheim über Groß-Gerau in den südlichen Landkreis sowie in den Rhein-Neckar-Raum hergestellt, die bisher nicht vorhanden ist.	Kenntnisnahme	Der Eindruck, dass viele Buslinien ohne Verknüpfung zum SPNV geführt werden sollen, ist falsch. Im neuen Angebotskonzept sind vielmehr zahlreiche Verknüpfungen zum SPNV vorgesehen. Diese sind in der Angebotskonzeption in den einzelnen Liniensteckbriefen auch vermerkt. Im Bereich des Bahnhofs Nauheim auf der Südseite ist eine Verknüpfung der Linie 24 mit dem SPNV aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen wenig sinnvoll, daher wird in der Angebotskonzeption die Linie 26 von Trebur nach Nauheim auf die Nordseite des Bahnhofs geführt. Die Verknüpfungsmöglichkeiten im Korridor Rüsselsheim – Nauheim – Groß-Gerau sind aufgeteilt auf die Linien 61 (am Bahnhof Nauheim zur Linie 75) und 65 (am Bahnhof GG-Dornberg zur Linie S7/70).
RMV	S. 231 Kap. 10.3.1	Digitalisierung Bausteine I: Digitalisierung der Infrastruktur zur Integration von Information (Echzeit) und Zugang zu Fahrradboxen, Abstellanlagen etc. in die bestehenden RMV-Kanäle (RMV-App, RMV-HandyPortal, RMV-Mobilitätskarte)	Berücksichtigung	Auch aus Sicht des Kreises Groß-Gerau ist es sinnvoll, dass entsprechende Echtzeit-Daten erfasst und bereitgestellt werden. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 239 Kap.10.3.3	Digitalisierung Baustein 2: Integration der Fahrradvermietsysteme/Sharing-Angebote in die bestehenden digitalen Informations- und Vertriebskanäle (RMV-App, RMV-HandyPortal) des ÖPNV über standardisierte Schnittstellen (z.B. IXSI).	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 244 erster Ansatz Kap. 10.4.3	Digitalisierung Baustein 2: Der RMV sammelt im Rahmen des F+E-Projektes DYNAMO erste Erfahrungen bei der Integration von Mitfahrnetzwerken in die digitalen Informations- und Vertriebskanäle des ÖPNV.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 250 Kap. 10.5	Der RMV begrüßt die Prüfaufträge zur Einrichtung neuer Haltestellen zur Erschließung von Freizeiteinrichtungen wie z.B. dem Badesee Leeheim. In diesem Zusammenhang sollte aus unserer Sicht auch die Prüfung einer Erschließung der Badeseen in Raunheim und Walldorf sowie auch eine Anbindung zum Waldsee Langen vorgenommen werden. Weiterhin könnte eine Haltestelle im Bereich der Mainfähre bei Okriftel geprüft werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur Anbindung weiterer Freizeitziele wird aufgenommen.
RMV	S.263 letzter Absatz	Hier verweisen wir auf unsere Anmerkung zu Kap. 7.2.7, S. 92, Satz 1.	Kenntnisnahme	
RMV	S. 263 letzter Absatz Kap. 10.8	Hier verweisen wir darauf, dass es bei den Zeitkarten von der Wochenkarte aufwärts möglich ist, ein Medium Chipkarte zu erhalten.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.1	Die Ziele und Maßnahmen sind plausibel beschrieben und mit den RMV-Zielen vereinbar. Allerdings wird der RMV als wichtiger Kooperationspartner im Bereich Unternehmensmobilität nicht erwähnt.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.2	Auch in diesem Kapitel ist der RMV nicht erwähnt, eine Kooperation sollte aber auf jeden Fall auch vor dem Hintergrund der Standardisierungsbemühungen angestrebt werden, vgl. auch das Projekt „Busschule“.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	Kap. 10.9.3	Vgl. Kap. 10.9.2 Der RMV ist auch hier nicht erwähnt, sollte aber in die geplanten Aktivitäten mit einbezogen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 274 Absatz 1 Kap. 11.1	Im Zusammenhang mit der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sollte vom lokalen ÖPNV-Angebot gesprochen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 276 vorletzter Absatz Kap. 11.1	Hier gilt zu berücksichtigen, dass die angesprochene Leistung der Linie 752 bereits in der Leistungsaufstellung inkludiert ist.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV	S. 277, Absatz 1	Im Zusammenhang mit der Finanzierung des ÖPNV-Angebotes sollte vom lokalen ÖPNV-Angebot gesprochen werden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
RMV	S. 278, Tab. 45 Kap. 11.2.1	Hier ist als letzte Position der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung die „EAV-Kürzung RMV (netto)“ aufgenommen. Wir gehen davon aus, dass es sich dabei um den von GG zu leistenden Fremdnutzervergleich handelt. Bei den auf 2016 und 2018 hochgerechneten Werten ist zu berücksichtigen, dass sich die Werte durch die im Jahr 2015 durchgeführte Verbunderhebung noch verändern können, was entsprechende Auswirkungen auf den „Gesamtaufwand lokaler Verkehr“ haben wird (perspektivisch weitere Verlagerung vom lokalen Bereich auf den SPNV). Die Zahlungsverpflichtungen aus der Partnerschaftsfinanzierung wurden bereits abgesenkt. Die beschriebenen Wirkungen treffen bereits jetzt ein.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
RMV		Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass alle finanziellen Aussagen von der LNVG GG selbst kalkuliert sind.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
LNO Rüsselsheim				
LNO Rüsselsheim	S. 201 ff. Linien 22/24/46	Der Wegfall der Linie 28 verbunden mit der gleichzeitigen Schaffung einer Verbindung von Rüsselsheim über Trebur, Leeheim und Wolfskehlen nach Griesheim wird seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim begrüßt. Allerdings dürfen auf diesen Linien auch zukünftig keine, im Vergleich zu heute, steigenden Kosten für den Magistrat der Stadt Rüsselsheim entstehen. Dies würde dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune widersprechen.	Kenntnisnahme	Veränderungen der Verkehrsleistung für die Stadt Rüsselsheim werden kostenneutral sein.
LNO Rüsselsheim	S. 205 und 209 ff. Linien 61 und 65	Eine Ergänzung des bestehenden Linienangebotes der Linie 61 durch die neu einzuführende Expresslinie 65 zwischen dem Bahnhof Rüsselsheim und Groß-Gerau würde zu steigenden Kosten für den Magistrat der Stadt Rüsselsheim als Aufgabenträger des ÖPNV in der Sonderstatusstadt führen. Somit widerspricht auch diese Maßnahme dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune. Der Vorschlag wird somit seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation abgelehnt. Eine Einführung wäre nur unter der Maßgabe möglich, dass der Stadt Rüsselsheim hierdurch zukünftig keine zusätzlichen Kosten entstehen. Außerdem ist bei der bereits bestehenden Linienführung (Linie 61) zu prüfen, in wie fern eine Durchfahrt des Rüsselsheimer Ortsteils Königstädten mit Haltepunkten in der Nauheimer und der Astheimer Straße tatsächlich notwendig ist. Es handelt sich hierbei um eine innerörtliche Erschließung, die grundsätzlich den Stadtwerken Rüsselsheim obliegt. Stattdessen könnte hier bereits eine Fahrzeitverkürzung	Berücksichtigung	Veränderungen der Verkehrsleistung für die Stadt Rüsselsheim werden kostenneutral sein. Aufgrund der bestehenden Fahrtbeziehungen nach Nauheim und Groß-Gerau werden die Haltepunkte in Königstädten von Mo-Fr von der Linie 65 bedient. Prüfauftrag zur Bedienung der Haltestellen in Königstädten am Wochenende mit der Linie 61 oder 65 wird aufgenommen. Prüfauftrag zur Einrichtung einer neuen Haltestelle aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht im Bereich des Gewerbegebiets

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		erzielt werden, wenn der Linienweg zukünftig ausschließlich über die L3040 (Ortsumgehung Königstädten) erfolgen würde. Die Errichtung einer zusätzlichen Haltestelle auf Rüsselsheimer Gemarkung im Bereich des Gewerbegebiets „Blauer See“ in Königstädten wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht kritisch gesehen. Zudem würde dies weitere, nicht realisierbare, Zusatzkosten verursachen.		„Blauer See“ in Abstimmung mit der Stadt Rüsselsheim wird aufgenommen.
LNO Rüsselsheim	S. 212 ff. Linie 67	Die Linie 752 zukünftig entfallen zu lassen und stattdessen die Linie 67, bereits mit einer Perspektive für das Terminal 3, einzuführen, findet die Zustimmung der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim. Auch hier dürfen allerdings zukünftig die entstehenden Kosten für die Stadt Rüsselsheim aus bereits dargelegten Gründen nicht über den heutigen Kosten für die Linie 752 liegen.	Kenntnisnahme	
LNO Rüsselsheim	S. 199 Linie 71	Die Einführung der Linie 71 mit einem Streckenverlauf, wie auf Rüsselsheimer Gemarkung skizziert, wird seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim abgelehnt. Unbestritten ist, dass es zukünftig zu einem Lückenschluss im Busnetz in der Main-Spitze zwischen Ginsheim und Bauschheim kommen sollte. Hierzu gab es bereits im Jahr 2012 Gespräche mit der MVG als Betreiber der Buslinie 60. Eine Streckenführung von Ginsheim kommend, über Bauschheim, an der Böllenseesiedlung vorbei, zum GPR Klinikum und von dort aus weiter durch den Dicken Busch und über die Adam-Opel-Straße, hin zum Bahnhof Rüsselsheim widerspricht ebenfalls der Tatsache, dass die Innerstädtische Erschließung ausschließlich den Stadtwerken Rüsselsheim obliegt, die mit der Erbringung dieser Verkehrsleistungen seitens des Magistrats der Stadt Rüsselsheim betraut sind. Zudem würde ein solcher Streckenverlauf in weiten Teilen eine nicht genehmigungsfähige Parallelbedienung zu verschiedenen bestehenden und ausgesucht profitablen lokalen Rüsselsheimer Linien darstellen. Darüber hinaus fehlt es auf dem skizzierten Linienweg im Bereich der Ortsdurchfahrt Bauschheim an Haltestelleninfrastruktur. Die dort verkehrende Buslinie 6 der Stadtwerke erschließt Bauschheim mit einem Ringverkehr unter Einbeziehung des Baugebiets „Im Weinfass“. Dies hat zur Folge, dass auf der Brunnenstraße ausschließlich in Fahrtrichtung „Innenstadt Rüsselsheim“ Haltestellen vorhanden sind. In Fahrtrichtung Ginsheim müssten hier erst mehrere Haltestellen errichtet werden. Aus finanzieller Sicht ist dies nicht darstellbar. Eine Anbindung von Ginsheim in Richtung Rüsselsheim ist aus Sicht der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim ausschließlich dergestalt möglich,	Kenntnisnahme	Die zusätzliche Linie 71 deckt andere Verkehrsbedürfnisse ab und verkehrt auf einem anderen Linienweg als bestehende Rüsselsheimer Linien. Die Linienführung in Bauschheim soll sich dem Verlauf der Linie 6 annähern, um keine neuen Haltestellenpositionen einrichten zu müssen. Vorteile bestehen für beide Gebietskörperschaften, eine Umsetzung kann nur im Benehmen beider Gebietskörperschaften erfolgen. Eine enge Abstimmung zu einer etwaigen Umsetzung mit der LNO Rüsselsheim wird angestrebt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
LNO Rüsselsheim		<p>dass eine aus Ginsheim kommende Linie bis Bauschheim verlängert und dort ein Übergang auf die Linie 6 der Stadtwerke Rüsselsheim geschaffen wird. Wie die Überlegungen aus 2012 bereits bewiesen haben, ist dies fahrplanseitig lösbar. Zudem erscheinen auf diese Art die geringsten zusätzlichen Kosten anzufallen.</p> <p>Eine schnellere Erreichbarkeit des Terminals 1 am Frankfurter Flughafen durch eine Optimierung des Linienweges in Raunheim oder Kelsterbach ist aus Sicht der innerstädtischen Erschließungsmöglichkeiten in diesen Städten sicherlich begrüßenswert. Eine Verbesserung für den Rüsselsheimer Fahrgast lässt sich hieraus jedoch nicht ableiten, da dieser für seine Fahrt zum Flughafen zumeist die am Bahnhof Rüsselsheim verkehrenden S-Bahnlinien 8 & 9 bzw. den RE80 nutzt. Grundsätzlich bestehen seitens der Lokalen Nahverkehrsorganisation der Stadt Rüsselsheim keine Einwände gegen die Umsetzung der Maßnahme, solange sich der städtischerseits zu übernehmende Kostenanteil an der Linie nicht erhöht. Dies widerspricht ebenfalls dem Grundsatz der kommunalen Haushaltskonsolidierung und der Stellung der Stadt Rüsselsheim als Schuttschirmkommune.</p>	Kenntnisnahme	

Anlage 8.3: Stellungnahmen der Verkehrsunternehmen

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)				
MVG	S.21	<p>Auf Seite 21 verweisen Sie auf Maßnahmen aus dem vorhergehenden Nahverkehrsplan, die nicht realisiert wurden, jedoch aber weiter zu verfolgen wären. Hier wird, vorbehaltlich der Finanzierung, die Verlängerung der Linie 60 ab Mainz über Ginsheim und Bauschheim nach Rüsselsheim zum ZOB angeführt. Eine solche Linienführung wäre insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Verbindung des Rüsselsheimer Stadtteils Bauschheim mit Mainz und Ginsheim interessant. Nicht außer Acht gelassen werden darf dabei, dass sich durch eine solche Maßnahme die Linielänge der Linie 60 sehr stark erhöhen, und somit die betriebliche Stabilität gefährdet werden würde. Deshalb wäre es in diesem Zusammenhang notwendig, entlang des gesamten Linienverlaufs Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG		umzusetzen. Zielstellung muss sein, die Pünktlichkeit sicherzustellen und somit das gewohnte hohe Qualitätsniveau des MVG-Angebots gewährleisten zu können (dies deckt sich auch mit dem im NVP-Entwurf auf Seite 64 geäußerten Wunsch nach weiteren Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs).		
MVG	S.31f Nachtverkehr Linie 91	Wir möchten Sie gerne auf einen kleinen Fehler hinweisen, der sich auf den Seiten 31f beim Thema Nachtverkehr eingeschlichen hat: Die MVG-Nachlinie 91 verkehrt an Wochenenden und vor Feiertagen nicht wie angeführt nur bis 3.00 Uhr, sondern immer bis zur Aufnahme des Betriebes der MVG-Taglinie 54. Die Mainspitze ist also an diesen Tagen rund um die Uhr mit Bussen der Mainzer Verkehrsgesellschaft erreichbar! Zusätzlich wird unter der Woche ein Nachtverkehr bis etwa 1.30 Uhr angeboten.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
MVG	S. 88	Anforderungen an das Maximalalter der Fahrzeuge bzw. das Durchschnittsalter der Busflotte , wie auf Seite 88 gelistet, lehnt die Mainzer Verkehrsgesellschaft grundsätzlich ab. Diese sind sowohl vom ökonomischen als auch vom ökologischen Standpunkt aus betrachtet nicht zielführend. Vielmehr werden von unserem Unternehmen Ressourcen effizienterweise dazu genutzt, um den bestehenden Fuhrpark laufend zu warten und in einem gepflegten Zustand zu halten.	Kenntnisnahme	Der entsprechende Standard ist nur für Busse im direkten Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers verbindlich.
MVG	S. 104	Wer Bus und Bahn fährt ist umweltfreundlich unterwegs und leistet seinen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz. Auf Seite 104, des NVP-Entwurfs wird eine Busflotte gefordert, deren Emissionswerte zumindest der Euro 5-Norm entsprechen. Leichte Abweichungen sollen erlaubt sein, sodass bei 5 Prozent der Fahrplankilometer nach dem vierten Betriebsjahr auch Busse mit Euro 4-Norm eingesetzt werden dürfen. Dies würde in der Praxis zu großen Belastungen für viele ÖPNV-Unternehmen führen. In Rheinland-Pfalz besteht etwa keine Förderung für die Anschaffung von Bussen. Folglich müssten über den Umweg der Nutzerfinanzierung, ergo teurere Fahrkarten, zusätzliche Finanzmittel akquiriert werden, was die Bemühungen zur Überzeugung zum Umstieg auf den ÖPNV konterkariert.	Kenntnisnahme	
MVG	S. 165	Auf Seite 165 des Entwurfs wird für die Gemeinde Bischofsheim bemängelt, dass das dortige Fachmarktzentrum durch den ÖPNV lediglich im Stundentakt bedient wird. Für mögliche Gespräche zur Anbindung des Fachmarktzentrums durch ein erweitertes MVG-Angebot steht unser Unternehmen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	
MVG	S. 198 f	Im Zusammenhang mit den Handlungsempfehlungen für den Teilraum Nord wird auf den Seiten 198f für die Zeit nach der Eröffnung der Unterführung an der Bahntrasse in Gustavsburg, die Einführung einer neuen Linie 71 von Gustavsburg Bf. nach Rüsselsheim über Ginsheim und Bauschheim wochentags im 60-Minuten-Takt angeregt. Da im Bedienungsgebiet der Mainzer Verkehrsgesellschaft aktuell bereits eine Linie mit der	Kenntnisnahme	Die Umsetzung der neuen Linie 71 ist in enger Abstimmung mit der LNO Rüsselsheim vorzunehmen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG	S. 247f	<p>Nummer 71 verkehrt möchten wir gleich vorweg darum bitten, den Arbeitstitel abzuändern, sodass es künftig nicht zu Irritationen für Fahrgäste kommt.</p> <p>Ob eine Linie, die im Ballungsraum lediglich im 60-Minuten-Takt verkehrt, von potenziellen Fahrgästen entsprechend frequentiert wird, muss kritisch hinterfragt werden.</p> <p>Als eher unglücklich erachtet die Mainzer Verkehrsgesellschaft die geplante Linienführung in Rüsselsheim. Vor dem Hintergrund sämtliche relevanten Ziele anfahren zu wollen, sind die Umwegfahrten über das Klinikum bzw. die Schleifenfahrt über das Schulzentrum prinzipiell verständlich. Die Attraktivität der Linie könnte hierdurch jedoch weiter leiden könnte. Es wird angeregt, eine etwas „geradlinigere“ Linienführung zu erarbeiten, die auch leicht nachvollziehbar ist. Vor diesen Hintergründen bleibt zudem fraglich, ob man mit dieser Linie den Pendlerströmen nach Mainz/Wiesbaden und Frankfurt gerecht wird, da der SPNV als Hauptlastträger im ÖPNV eher suboptimal angebunden wird. Eventuell könnte ein neues, attraktives ÖPNV-Angebot zwischen Ginsheim und Groß-Gerau bzw. Rüsselsheim mittels Verlängerung bestehender Linien einfacher erreicht werden.</p> <p>Sollte der Wunsch bestehen, den Betrieb der vorgestellten Linie der Mainzer Verkehrsgesellschaft zu übertragen, bestünde die Option der Integration in das MVG-Liniennetz (d.h. über Gustavsburg Bf. hinaus). Hier wäre allerdings vorab eine Potenzialuntersuchung durchzuführen, da in den vergangenen Jahren bereits Versuche vonseiten der MVG stattgefunden haben, den Bahnhof Gustavsburg mit MVG-Linien anzubinden, welche allerdings aufgrund des geringen Mehrnutzens nicht zum gewünschten Erfolg geführt hatten.</p>	Kenntnisnahme	Die Einrichtung neuer Haltestellen trägt einer veränderten Siedlungsstruktur Rechnung. In der Prüfung neu einzurichtender Haltestellen ist eine Abwägung zwischen Fahrzeit und Erschließungswirkung vorzunehmen.
MVG		<p>Dem Wunsch nach der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim steht die Mainzer Verkehrsgesellschaft ablehnend gegenüber. Ein Mehr an Haltestellen führt zu verlängerten Fahrzeiten für unsere Fahrgäste, womit der ÖPNV letzten Endes nicht gestärkt, sondern geschwächt wird. Die auf den Seiten 247 und 248 des NVP-Entwurfs angeführten Prüfaufträge zu neuen Haltestellen sollen entlang von MVG-Linienwegen nicht verwirklicht werden, da durch die bestehenden Haltestellen bereits eine hochwertige ÖPNV-Erschließung gewährleistet ist. Außerhalb des Stadtgebietes sind deutlich größere Einzugsradien tolerierbar.</p> <p>Der Schienenpersonennahverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Vor diesem Hintergrund sollten hinsichtlich der mangelnden Erschließungsfunktion und der nicht vorhandenen Barrierefreiheit des Bahnhofs Gustavsburg Möglichkeiten untersucht werden, selbigen an einen anderen Standort zu verlegen. Ein im NVP dargelegter Vorschlag zur Schleifenfahrt der MVG-Linien 54 und 55 über die Dr.-Hermann-Straße samt Haltestelle am Bahnhof Gustavsburg wird als nicht zielführend erachtet.</p>	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
MVG		Im Zusammenhang mit unserer Stellungnahme zum Entwurf des neuen Nahverkehrsplans möchten wir gerne der Vollständigkeit halber abschließend festhalten, dass wir eine verstärkte Nutzung des dritten Gleises zwischen Gustavsburg und Bischofsheim zur Beschleunigung des Schienenpersonennahverkehrs in der Region sehr begrüßen würden. Desweiteren wären zukünftig auch genaue Zahlen zum Modal Split des Landkreises Groß-Gerau wünschenswert.	Kenntnisnahme	
MVG			Kenntnisnahme	

Anlage 8.4: Stellungnahmen der Institutionen

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Darmstadt				
Hessen Mobil Darmstadt		Gegen den o.g. Nahverkehrsplan bestehen seitens Hessen Mobil grundsätzlich keine Bedenken.	Kenntnisnahme	
Hessen Mobil Wiesbaden				
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 18	Es wird gebeten, auch auf die im HÖPNV-Gesetz angegebenen Mindestinhalte eines NVP (§14(4)) hinzuweisen	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 27	Hinweis: Die Verbindungskurve MZ – GG – Riedbahn wurde früher vom Fernverkehr genutzt, heute ggf. noch vom Güterverkehr	Kenntnisnahme	
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 38	Es wird angeregt zu prüfen, ob in Zeile 3 „insbesondere im Süden des Kreises“ streichen ist, da der Bezug zu „Stellen“ besteht und ergänzend ggf. einen Hinweis auf die einzige Brücke für KFZ-Verkehr (und damit Bus-ÖPNV) bei Mainz zu geben. Es wird zudem angeregt zu prüfen, welche Möglichkeiten/Notwendigkeiten bestehen ÖPNV zu/ab den Fährverbindungen nach Rheinland-Pfalz anzubieten, ggf. (für Kornsand) auch für Freizeitverkehre an Wochenenden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Prüfauftrag zur Anbindung weiterer Freizeitziele wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 48 ff	Die Darstellung der Pendlerströme beruht auf relativ alten Daten und ist aufgrund der Flächengröße der Kommunen wenig differenziert. Dies wird durch die graphische Repräsentanz der Quellen durch die Hauptorte der Kommunen noch verstärkt.	Kenntnisnahme	Pendlerdaten liegen nur auf der Ebene der Gemeinden vor. Die Daten aus dem Jahr 2010 korrelieren mit dem Datenstand der RMV-Fahrgasterhebung.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 51	Hinweis: Die Lage des Krankenhauses in Riedstadt ist falsch dargestellt (Karte 5)	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 60	Es wird angeregt, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV auch darauf zu achten, dass durch die Einrichtung von AST-Verkehren und der dafür vorgehaltenen Infrastruktur (Fahrzeuge, Haltestellen) ein angemessenes barrierefreies Angebot gewährleistet werden kann.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 75	Tab. 14 ist offenbar doppelt (Vgl. S. 55, Tab. 10)	Kenntnisnahme	Zentrale Aussage aus Gründen der Übersichtlichkeit zwei Mal dargestellt.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 76	Es wird angeregt zu prüfen, ob angesichts des Nachtflugverbotes ein durchgehender (?) nächtlicher Stunden-Takt der S-Bahn für die Flughafenbedienung noch erforderlich ist. Dies gilt sinngemäß auch für die Busbedienung, sofern nicht die Nutznießerfinanzierung greift.	Kenntnisnahme	Die Daten zu den Arbeitszeiten der Beschäftigten am Flughafen zeigen eine hohe Nachfrage auch in den Tagesrandzeiten und (mit geringerer Nachfrage) auch nachts. Daher wird eine Bedienung in den Nachtstunden auf den Hauptrelationen als qualitativer Ausbau für sinnvoll erachtet.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 85	Es wird angeregt zu prüfen, ob der Witterungsschutz für weitere Haltestellen-Kategorien zur erforderlichen Ausstattung gerechnet werden sollte. Bei der jetzigen Einstufung kann man im Regen sitzen.	Kenntnisnahme	Witterungsschutz wird beim barrierefreien Ausbau vorgesehen.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 87	Es wird angeregt, auch für AST-Fahrzeuge Standards zu definieren	Kenntnisnahme	Die dargestellten Anforderungen an die Fahrzeugausstattung basieren auf den Angaben im RNVP des RMV. Dort sind keine Anforderungen an die Ausstattung von AST-Fahrzeugen enthalten.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 134/216	Von der Gemeinde Riedstadt sind nur 2 Stadtteile mit einem Bahnhof ausgestattet. Es wird angeregt, eine regelmäßige Busverbindung aus Geinsheim, Leeheim, Erfelden nach Stockstadt, Biebesheim und Gernsheim zu prüfen (hohe Dichte an Arbeits- und Schulstandorte, ca. 12.000 Einwohner in Quell-Ortsteilen).	Kenntnisnahme	Die nicht mit dem SPNV angebundene Stadtteile Riedstadts weisen verschiedene Busverbindungen auf, die an den verkehrlich sinnvollen Verknüpfungspunkten (u. a. in Goddelau und Wolfskehlen) mit dem Schienenverkehr verknüpft sind.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 178	Hinweis: die Beschriftung der Abb. 11 auf Folgeseite	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 180 ff	Bei der Maßnahmenkonzeption werden für die einzelnen Handlungsfelder Maßnahme teils nur pauschal benannt (z.B. S. 238 Bereitstellung eines Grundangebotes an B+R-Anlagen), teils Prüfaufträge (z.B. S. 346 ff zur Einrichtung von Haltestellen) formuliert. Somit wird nicht ersichtlich, welche Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen entstehen.	Kenntnisnahme	Für die Maßnahmen im Bereich der Angebotskonzeption sind die entsprechenden Kostenschätzungen im Kap. 11.2 dargestellt. Für investive Maßnahmen kann dies erst nach der Vorentwurfsplanung konkret erfolgen. Für Prüfaufträge kann aufgrund der noch erforderlichen weiteren Detailuntersuchungen im NVP noch keine Kostenabschätzung erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird ergänzt.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 227	Es wird angeregt zu prüfen, ob alle „Halte mit großer Bedeutung für B+R“ in die Karte eingetragen sind (z.B. Walldorf mit Rad-Parkhaus).	Berücksichtigung	Die Angaben werden überprüft.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 237	Es wird im 2. Absatz um folgende Textänderung gebeten: B+R .. wonach bis zu 75%-70% der zwendungsfähigen Kosten übernommen werden können, nach Finanzausgleichsgesetz (FAG) ggf. zusätzlich bis zu 15% der zwendungsfähigen Kosten (unter Beachtung der jeweils gültigen Förderobergrenze pro nachgewiesenem Stellplatz).	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 259	Es wird im Text auf ein Kap. 6.1 (Haltestellenerfassung) und später auf die Kap. 4.3-4.5 verwiesen, die dort oder grundsätzlich nicht vorhanden sind. Der erwähnte Investitionsplan fehlt ebenfalls. An späterer Stelle (S. 280) wird nur auf Investitionen zum Haltestellenausbau verwiesen.	Berücksichtigung	Die Angabe wird korrigiert.
Hessen Mobil Wiesbaden	S. 276	Auf die Bedeutung der Nachfrage wird im Entwurf an zahlreichen Stellen hingewiesen. Bis auf die summarische Angabe der Linienbeförderungsfälle für den Busverkehr (21.500 an einem Normalwerktag im NVP-Gebiet) gibt es offenbar keine weiteren quantitativen, differenzierten (z.B. nach Linien/Strecken/Verkehrstragen) Angaben zur Nachfrage, auch nicht bei der Bestandsaufnahme. Ohne Kenntnis der aktuellen Nachfrage ist es kaum möglich, zu beurteilen, ob eine „ausreichende Verkehrsbedienungs“ gemäß HÖPNVG besteht und ein adäquater Einsatz von Finanzmitteln erfolgt, was für die Entscheidungsträger vor Ort eine wesentliche Grundlage ist.	Berücksichtigung	Weitere Angaben zur Nachfrage auf einzelnen Linien werden ergänzt. Zusammen mit den zahlreichen weiteren Inhalten des NVP sind diese geeignet, die ausreichende Verkehrsbedienungs im Kreis Groß-Gerau einschätzen zu können.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Hessen Mobil Wiesbaden	Anlage 9	Das HÖPNVG zählt daher die Analyse, des Gesamtverkehrs (damit auch der Nachfrage) zu den Mindestinhalten des öffentlichen Planungsinstrumentes Nahverkehrsplan. Barrierefreiheit an Bushaltestellen Abb. 3-1 und 3-3 Die Beispielfotos sind nicht mit den Beispielpänen der Anlagen konform. Sie sind zudem ungünstig bezüglich der Förderfähigkeit („Kleinteiligkeit“ der Leitelemente, großflächiges farbiges Pflaster im Haltestellenbereich). Es wird angeregt, die Abbildungen entsprechend auszutauschen.	Berücksichtigung	Die Fotos beziehen sich ausschließlich auf das Thema Haltestellenformen. Sie werden im Laufe des weiteren Prozesses ausgetauscht, um eine Übereinstimmung mit den Beispielpänen herzustellen.
ADFC Kreis Groß-Gerau e.V.				
ADFC Kreis Groß-Gerau e.V.		Beim barrierefreien Umbau von Bushaltestellen ist darauf zu achten, dass eventuell dort vorhandene Radwege (bzw. gemeinsame Fuß-/Radwege) nicht mit Leitstreifen ausgestattet werden. Leitstreifen stellen – insbesondere bei Nässe – eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr für Radfahrende dar.	Berücksichtigung	Gemäß DIN 32984: 2011-10 werden Auffindestreifen bei auf Gehwegniveau geführten Radwegen im Bereich des Radweges unterbrochen (siehe z.B. Regelplan A1.1). Gemeinsame Fuß-/Radwege sowie Gehwege „Radfahrer frei“ sind bzgl. der Blindenleitsysteme jedoch wie Gehwege zu behandeln und dementsprechend mit Bodenindikatoren zu versehen. Bei der Auswahl der Bodenindikatoren sind rutschhemmende Eigenschaften zu beachten (profilierete Noppen und Rippen). Neuanlagen von Radwegen sollten nach Möglichkeit auf abgesenktem Fahrbahnniveau verlaufen und als Schutz- bzw. Fahrradstreifen angelegt werden, um mögliche Konflikte zwischen Sehbehinderten und Radfahrenden zu minimieren.
ADFC Kreis Groß		Beim Umbau von Bushaltestellen sind die Belange des Radverkehrs entsprechend zu berücksichtigen. Im Idealfall wird der ADFC Kreis Groß-Gerau während der Planungsphase angehört.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Bei Bike+Ride-Anlagen sollte auf die Verwendung an Anlehnbügel verzichtet werden, da diese nicht die gewünschte Stand- und Nutzungssicherheit gewährleisten.	Kenntnisnahme	Es kommen ausschließlich Abstellanlagen mit dem Prüfsiegel „ADFC-empholene Qualität“ zum Einsatz.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
ADFC Kreis Groß		Bei der Errichtung von Bike+Ride-Anlagen sollte darauf geachtet werden, dass der Standort der jeweiligen Bike+Ride-Anlage bei Bedarf erweitert werden kann, um dem wachsenden Radverkehrsanteil Rechnung tragen zu können.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Bei der Errichtung bzw. Erweiterung von Bike+Ride-Anlagen an Bahnhöfen sollten grundsätzlich Fahrradboxen eingeplant werden (sofern noch nicht vorhanden), um dem steigendem Wert von Fahrrädern (insbesondere Elektrofahrräder) Rechnung zu tragen.	Kenntnisnahme	Die Einrichtung von Fahrradboxen ist an stärker frequentierten Stationen sinnvoll, kann aber auch aus Platzgründen nicht an allen Bike+Ride-Stationen vorgesehen werden.
ADFC Kreis Groß		Im Kapitel „Handlungsleitlinien für nachhaltige Mobilität in der Planung verankern“ sollte der Punkt „Bau von Kreisverkehrsplätzen“ in „Bau von radverkehrsfreundlichen Kreisverkehrsplätzen umbenannt werden.“	Kenntnisnahme	Der Punkt „Bau von Kreisverkehrsplätzen“ wurde entfernt.
ADFC Kreis Groß		Unter anderem in den Kapiteln „Gliederung des Mobilitätsangebotes“ und „ÖPNV und Pkw“ kann auch das neue Car-Sharing-Angebot der Adam Opel AG, CarUnity, Erwähnung finden.	Berücksichtigung	Ein entsprechender Hinweis wird aufgenommen.
ADFC Kreis Groß		Wenngleich die LNVG für die Sonderstatusstadt Rüsselsheim nicht die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft wahrnimmt, so sollte doch möglichst darauf hingewirkt werden, dass das am dortigen Bahnhof vorhandene Angebot an Fahrradboxen deutlich erweitert wird.	Kenntnisnahme	Ein entsprechender Hinweis sollte an den betreffenden Aufgabenträger gerichtet werden.
IHK Darmstadt				
IHK Darmstadt		Die IHK Darmstadt sieht in dem vorliegenden Entwurf eine sehr gute Grundlage für die zukünftige Organisation des ÖPNV im Kreis Groß-Gerau und damit auch seiner Bevölkerung und Unternehmen. Wir erheben daher keine Einwände zum vorliegenden Entwurf und begrüßen eine schnelle und kontinuierliche Umsetzung des vorliegenden Maßnahmenkonzeptes.	Kenntnisnahme	
Regionalverband FrankfurtRheinMain				
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 6 (S. 38 ff.)	In der Raumstrukturanalyse wird unter anderem die Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren aufgezeigt. In ähnlicher Weise wäre auch eine Analyse der Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Schüler wünschenswert.	Kenntnisnahme	
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 6 (S. 39 ff.)	In den Tabellen 6 und 7 (Seite 39 f.) werden die Bedarfe an Wohn- und Gewerbeflächen des Regionalplanes Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplanes 2010 (RPS/RegFNP) dargestellt und Hinweise zur ÖV-Erschließung dieser Flächen gegeben. Schwierigkeiten für die Erschließung der Flächen werden im Gebiet des Regionalverbandes nicht festgestellt. Wir empfehlen darüber hinaus, aktuelle Entwicklungen von Baugebieten der Kommunen zu benennen und mögliche Auswirkungen auf das Angebot im öffentlichen Nahverkehr zu erläutern.	Kenntnisnahme	Siedlungserweiterungen sind in der Karte Flächenentwicklung verortet.
Regionalverband	Kapitel 9.1	Bezüglich der Bevölkerungsentwicklung verweisen wir auf die aktuelle	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
band Frankfurt RheinMain	(S. 171 ff.)	<p>„Bevölkerungsvorausschätzung für Hessen und seine Regionen als Grundlage der Landesentwicklungsplanung“ der Hessen-Agentur GmbH aus dem Jahr 2015. Sie bestätigt für den Kreis Groß-Gerau (Datenblatt 433) einen leichten Einwohnerzuwachs bis zum Jahr 2025. Im Zeitraum 2013 - 2020 wird ein Einwohnerzuwachs von +3,4% erwartet und in den Jahren 2020-2030 ein weiterer Zuwachs von +0,8 %. Dabei wird davon ausgegangen, dass die Anteile der Altersgruppen ab 60 Jahren an der Gesamtbevölkerung zunehmen werden, während alle übrigen Altersgruppen abnehmen werden. Somit betrifft die Alterung der Gesellschaft auch den Kreis Groß-Gerau. (siehe http://www.hessen-agentur.de/dynasite.cfm?dsamid=18820, Thema Bevölkerung & demographischer Wandel)</p> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass der Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder“ Erwerbstätige (am Arbeitsort) für die kreisfreien Städte und Landkreise veröffentlicht, zuletzt mit Stand August 2014. Für den Kreis Groß-Gerau werden 117.000 Erwerbstätige am Arbeitsort für das Jahr 2013 angegeben, 116.300 für das Jahr 2005 und 123.100 für das Jahr 2000.</p> <p>Darüber hinaus regen wir an, die Bestandsanalyse um Ausführungen zur Verkehrsnachfrage im Busverkehr zu ergänzen.</p>		
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 5.3.1 (S.32 ff.) und Kapitel 10.3 (S. 224 ff.), Kapitel 5.3.2 (S. 35 ff.), Tabelle 20 (S. 85 ff.)	<p>Aussagen zu Park-and-Ride sowie Bike-and-Ride sind auch im Regionalen Flächennutzungsplan verankert (F5.1-24) und somit im Rahmen der Bauleitplanung zu beachten. Daher kooperiert der Regionalverband auch bei einem regionalen Park-and-Ride/Bike-and-Ride-Konzept. Außerdem unterstützt der Regionalverband seine Mitgliedsgemeinden bei Sammelförderanträgen für Bike-and-Ride-Stellplätze (um die Bagatellgrenze in Höhe von 100.000 € zu überschreiten). Bike-and-Ride-Angebote können den Zugang zum ÖPNV erleichtern, jedoch gilt dies nicht generell für alle Bevölkerungsgruppen. Somit geben wir zu Bedenken, dass Bike-and-Ride nicht für alle Bewohner der vom ÖPNV nicht erschlossenen Siedlungsbereiche den Zugang zum ÖPNV ermöglicht.</p>	Berücksichtigung	Fahrgastzahlen werden Linienbündelbezogen in die Bestandsaufnahme mit aufgenommen.
			Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Regionalverband Frankfurt RheinMain	Kapitel 10.1.1 (S. 181 ff.)	Der Nahverkehrsplan konkretisiert Maßnahmen und Prüfaufträge des Regionalen Nahverkehrsplanes in Bezug auf die Infrastruktur für den Schienenverkehr. Die gewünschte Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Frankfurter S-Bahntunnel auf 28 Züge/h und Richtung entspricht dem Ziel Z5.1-9 des Regionalplans Südhessen/Regionalen Flächennutzungsplans 2010 (RPS/RegFNP) und soll die Einschleifung der S7 in den S-Bahntunnel ermöglichen. Außerdem entsprechen der S-Bahnhaltepunkt Mönchhof (Z5.1-1) und die Anbindung des am Flughafen Frankfurt Main geplanten Terminals 3 an das S- und Regionalverkehrsnetz (G5.1-1.4) dem RPS/RegFNP. Die Realisierung dieser Maßnahmen wird daher befürwortet.	Kenntnisnahme	
Fahrgastbeirat des Kreises – Angelika Fischer-Todzy				
Fahrgastbeirat – Angelika Fischer-Todzy	S. 221	Linie 46: Das bisherige Angebot umfasst samstags eine Verbindung zwischen Geinsheim über Leeheim in Richtung Griesheim zum Straßenbahnanschluss nach Darmstadt. Dies soll zukünftig entfallen. Im Bedienungsangebot steht Mo-Fr: HVZ T60, TVZ T60. Dies ist eine Verschlechterung des ÖPNV Angebots. Es besteht somit keine samstägliche Verbindung für Trebur-Geinsheim und Leeheim nach Griesheim. Zudem würde gerade am Samstag die Anbindung zum Gewerbepark Wolfskehlen entfallen. Eine Prüfung einer neuen Haltestelle Leeheim am Riedsee für den Badebetrieb im Sommer wäre damit negativ beeinflusst. Ich begrüße die Direktverbindung von Riedstadt nach Rüsselsheim, damit auch das dortige Krankenhaus für Besucher erreichbar ist. Ich bitte Sie daher, Ihren Entwurf auch samstags mit HVZ T60 zu ändern.	Berücksichtigung	Die Aufnahme des Wochenendverkehrs auf der Linie 46 wird als qualitativer Ausbau in die Maßnahmenkonzeption aufgenommen.
Fahrgastbeirat des Kreises Groß-Gerau				
Fahrgastbeirat		GEMEINSAMER NV-Plan Ein solcher „gemeinsamer NV-Plan“ zwischen Kreis Groß-Gerau und der Stadt Rüsselsheim existiert bis heute nicht, was wir im FGB sehr bedauern. Eine gemeinsame Nahverkehrsplanung der Stadt Rüsselsheim und des Landkreises ist absolut notwendig wegen der bestehenden engen verkehrsmäßigen Verflechtungen, vor allem bei Schülerverkehr. Es gibt erhebliche wechselseitige Schülerverkehrsströme zwischen diesen beiden Gebietskörperschaften. Insbesondere besuchen SchülerInnen aus dem Landkreis GG sowohl fünf verschiedene Gymnasien, als auch Berufliche und weitere Schulen der Sekundarstufe 1 in Rüsselsheim, sowie umgekehrt Rüsselsheimer SchülerInnen Gymnasien, Berufliche Schulen und Förderschulen in Groß-Gerau,	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>die Mittelpunktschule Trebur, und Gesamtschulen und Förderschulen in Ginsheim, Raunheim, Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf.</p> <p>Während die Entwicklungs- und Fortschreibungspläne der 3 Schulträger Landkreis Groß-Gerau sowie der Städte Rüsselsheim und Kelsterbach überwiegend aufeinander abgestimmt sind, fehlt eine gemeinsame Verkehrsplanung seit vielen Jahren.</p> <p>Dies müssen die politisch Verantwortlichen endlich ändern.</p> <p>Es kann nicht sein, dass es z.B. in Zukunft die Schulbuslinie 23 zwischen Rüsselsheim-Bauschheim und Trebur nicht mehr geben soll, und ihre ursprüngliche Verlängerung bis nach Ginsheim ebenfalls wegfallen wird.</p> <p>Die Schülerzahlen an den Grundschulen steigen inzwischen wieder erheblich, und werden in wenigen Jahren die Schülerströme zu den Schulen der Sekundarstufen 1 und 2 zu und zwischen allen Städten und Gemeinden anwachsen lassen.</p>		<p>Linie 23 wird nicht entfallen. s. Karte Schulverkehrsnetz</p>
Fahrgastbeirat		<p>SCHÜLERVERKEHRE</p> <p>Es soll vermehrt zielgerichtete Schülerverkehre geben, was wir im FGB sehr begrüßen.</p> <p>Hier sollte entsprechend ein Schülerbus nachmittags von Rüsselsheim nach Ginsheim und Gustavsburg in die Planung aufgenommen werden.</p> <p>Ergänzend zu den Ausführungen unter Pos. 1.): (Gemeinsamer NV-Plan)</p> <p>Analog dazu müssen sich sowohl die Wartezeiten als auch die Schnelligkeit des Schüler- und Berufsverkehrs im gesamten Einzugsgebiet verbessern.</p> <p>Es kann/darf nicht mehr sein, dass SchülerInnen bis zu einer Stunde und mehr zur Schule oder zurück nachhause unterwegs sein müssen.</p> <p>Die geplante Einrichtung von Schnellverbindungen auf den Hauptbuslinien morgens und nachmittags ist deshalb sehr zu begrüßen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
Fahrgastbeirat		<p>SITZPLAZKAPAZITÄT</p> <p>Eine Erhöhung der Sitzkapazitäten um 15% in den Bussen der LNVG, vorerst zumindest auf den Hauptbuslinien, z.B. durch Einsatz von mehr Gelenkbussen, ist unserer Meinung nach unbedingt erforderlich, ebenso wie die regelmäßige Überprüfung der Fahrgastzahlen.</p> <p>Bei den neuen S-Bahnen wurde diese Forderung schon bei deren Einführung bis Ende 2014 erreicht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>Eine Ausweitung der Fahrzeugflotte ist nicht mit dem im Status quo bestehenden Finanzierungsbedarf in Einklang zu bringen.</p>
Fahrgastbeirat		<p>FREIZEIT-LINIEN EINRICHTEN</p> <p>FERIENZEITEN</p> <p>In den Ferien wollen Kinder etwas erleben, jedoch nicht alle Familien sind in der Lage, regelmäßige Urlaubsreisen zu ermöglichen.</p> <p>Hier sollte im gesamten Kreis Groß-Gerau geprüft werden, sogenannte "Freizeit-Linien"</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Fahrgastbeirat		<p>einzurichten, die u.a. öffentliche Freizeiteinrichtungen, Frei- und Hallenbäder, Tierparks, Sportstätten, Veranstaltungen von Städten/Gemeinden und Vereinen, etc., regelmäßig anfahren. Denkbar wären Bus-Linien im "Rundverkehr".</p> <p>Diese "Freizeit-Linien" sollten die Kinder mit "Ferienkarte" und "Clever-Card" nutzen können. Eine tolle Ergänzung zu den Freizeit-Buslinien wäre ein "Freizeit-Schiffsverkehr", und zwar von Mz.-Kostheim (Anleger Am Mainufer) nach Mainz (Anleger der KD-Linien).</p> <p>In den eisfreien Monaten, also so lange der Fluß gut befahrbar ist, sollte es ein solches "Entschleunigungs-Angebot" für die Bevölkerung geben.</p> <p>In der heutigen Zeit, wo sich alles um "schneller, höher, weiter" dreht wäre eine entspannte, "entschleunigte Überfahrt" mit dem "Schiffebootche" eine "positive Alternative", z.B. zum Einkauf am Wochenende, zu Veranstaltungen wie Theater, Kino, Frühjahrs-/Herbst-Messe, oder einfach mal um Verwandte, Freunde, etc., auf der anderen Rheinseite zu besuchen.</p> <p>Hierdurch würde u.a. der Straßenverkehr, besonders auf den Brücken, entlastet werden.</p> <p>Eine Testphase, z.B. ab Frühjahr 2016, müsste zeigen, ob ÖPNV-Fahrgäste, und solche, die es noch werden w(s)ollen, bei entsprechender Werbung hierfür dieses "Entschleunigungs –Angebot" annehmen.</p> <p>Entsprechende "Barrierefreiheit" ist zu berücksichtigen.</p> <p>Die Abfahrten "Kostheim-Mainz-Kostheim" sollten stündlich erfolgen.</p> <p>Der Fahrpreis sollte sich an den Ticketpreisen RMV-Tarif Mz.-Wbn. orientieren, z.B. in den Ferien Einbeziehung der Ferienkarten.</p> <p>Bei positiver Resonanz könnte ggfs. auch eine "Erweiterung" der Streckenführung, z.B. Kostheim-Mainz-Wiesbaden, angestrebt werden.</p> <p>FEIERTAGS-LINIEN EINRICHTEN</p> <p>FEIERTAGE in BRD</p> <p>Hier geht es speziell um FEIERTAGE, an denen ab "Stunde X" der Fahrverkehr auf allen Linien eingestellt wird (z.B. Weihnachten und Silvester).</p> <p>Dies ist nicht mehr zeitgemäß und in der Bevölkerung irgendwie nicht so ganz nachvollziehbar, denn Einrichtungen wie Kliniken, Feuerwehr, Polizei, Flughäfen, Hotels, Gastronomie, etc., und die damit verbundenen Berufsbereiche müssen an diesen "hohen Feiertagen" trotzdem vollen Einsatz bringen und "rund um die Uhr" arbeiten.</p> <p>Auch im ÖPNV muß es möglich sein, entsprechend "Rotierende Arbeitszeitmodelle" einzurichten und umzusetzen.</p>		Der LNVG ist zu diesen Zeiten keine Nachfrage bekannt, die ein solches Angebot rechtfertigen würde.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Fahrgastbeirat		<p>FAHRZEUGNEUENTWICKLUNGEN</p> <p>S-Bahnen</p> <p>Viele S-Bahnen sind auf LANGSTRECKEN, z.B. Wiesbaden bis Offenbach, eingesetzt. Hier gibt es weder Fahrgast-Toiletten, noch Möglichkeiten für Eltern mit Kindern zum Füttern, Wickeln, etc., erst recht nicht für Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung.</p> <p>VORSCHLAG:</p> <p>a) S-Bahnen - müssen zukünftig alle "durchgängig" sein, d.h., ein Fahrgast muß vom letzten bis zum ersten Wagen den Zug durchlaufen können ohne bei einem "Stations-Halt" aus Wagen 5 aussteigen zu müssen, um in Wagen 3 zugehen. Nicht nur die Einstiegstüren der einzelnen Wagen müssen einen "barrierefreien Zutieg" (Rollstuhl, Kinderwagen, etc.) ermöglichen, sondern auch die VERBINDUNGSTÜREN zum vorderen oder hinteren Wagen sind barrierefrei zu konzipieren! Ganz wichtig ist hier auch der SICHERHEITSASPEKT!! für Fahrgäste (nicht nur weibliche), die in einer Notituation vom letzten bis zum ersten Wagen durchlaufen können, um den Zugführer zu verständigen und ggfs. Hilfe anzufordern.</p> <p>b) Entwicklung eines MEHRZWECKWAGENS</p> <p>Wagen-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> * barrierefreier Zugang - sowohl bei den Einstiegstüren, als auch bei den Verbindungstüren zum vorderen/hinteren Wagen; * mind. eine Behinderten-Toilette (nutzbar durch alle Fahrgäste); * mind. ein Wickelbereich für Fahrgäste mit Kindern; * ggfs. Abstellbereich für Fahrräder und/oder Gepäckstücke; <p>ANMERKUNG:</p> <p>Sinnvoll ist dann natürlich die Anwesenheit eines Service-Mitarbeiters in diesem WAGEN, und zwar während der gesamten Dauer der Zugfahrt, zum einen für die regelmäßige WC-Reinigung, zum anderen als "Helfer" für Fahrgäste mit Behinderung, falls erforderlich und gewünscht.</p> <ul style="list-style-type: none"> * bei Langstrecken-S-Bahnen sollte sich dieser MEHRZWECKWAGEN immer in der MITTE befinden; * bei Kurzstrecken-S-Bahnen sollte sich dieser MEHRZWECKWAGEN direkt hinter dem ersten Wagen befinden; <p>c) BUS-FAHRZEUGE</p> <p>Wagen-Konzept mit STELLRÄCHENERWEITERUNG:</p> <ul style="list-style-type: none"> * barrierefreier Zugang - bei den Einstiegstüren, ist mittlerweile bei vielen Fahrzeugmodellen gegeben, mal elektrisch, mal mit Ausklapp-Plattform - zu bedienen durch Busfahrer; trotzdem kommt es in den Gelenkbussen immer wieder zu Platz- und dadurch zu Entscheidungsproblemen, welcher Fahrgast mitfahren kann: der Rollstuhlfahrer, der Kinderwagen, 	Kenntnisnahme	Das Anforderungsprofil beschreibt den aktuellen Stand der Technik. Auf die Entwicklung der Fahrzeugtechnik kann nur bedingt eingegangen werden.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		das Fahrrad; KURZ-Fahrzeug und GELENKBUS sollten mit geändertem Konzept gebaut werden: * jeweils der "hintere Fahrzeugbereich" sollte gar keine Sitzplätze (wie heute üblich) enthalten; * im "hinteren Fahrzeugbereich" sollte der vorhandene Platz so gestaltet werden, daß hier nur Rollstuhl, Kinderwagen, Fahrrad, ggfs. große Gepäckstücke Zugang haben;		
Fahrgastbeirat des Kreises – K. Wermann				
FGB K. Wermann		Die Angaben beziehen sich auf die Anlage1 und sind in der Anlage 2 ab "7.2.11 Schulverkehre" Seite 99 umzusetzen. Anlage 10: Konzept für einen zukünftigen ÖPNV bei der Schülerbeförderung im Kreis Groß-Gerau	Kenntnisnahme	
FGB K. Wermann	Zu Seite 3	WARTEN vor Schulbeginn Die Wartezeit vor Unterrichtsbeginn soll kleiner als 30 Minuten betragen, wünschenswert wäre eine Wartezeit von 15 Minuten.	Kenntnisnahme	Die Zeit zwischen Busankunft und Schulbeginn ist mit maximal 30 Minuten definiert.
FGB K. Wermann	Zu Seite 4	WARTEN am Mittag Die Wartezeit in der Mittagszeit von 45 Minuten ist nicht zu akzeptieren, sie sollte kleiner als 30 Minuten betragen. REISEZEIT Die Reisezeit "inklusive Umsteigezeit" muss weniger als 1 Stunde betragen. SITZPLATZANSPRUCH Aus Gründen der Sicherheit und Menschlichkeit hat ein Schüler Anspruch auf einen Sitzplatz. <i>Wir dürfen nicht zulassen, daß dieser „Nichtanspruch“ auf einen Sitzplatz festgeschrieben wird, hier geht es um die Sicherheit und das Recht auf Umversehrtheit unserer Kinder (unserer Zukunft).</i>	Kenntnisnahme	Die Ausdifferenzierung der Schulendzeiten führt zu einer maximalen Wartezeit von 45 Minuten, da nicht nach jeder Stunde eine Rückfahrt angeboten werden kann. Die Reisezeit ist entsprechend definiert. Ein Sitzplatzanspruch für jeden Schüler führt zu einer nicht mit dem Finanzierungsbedarf in Einklang zu bringende Ausweitung der Fahrzeugflotte.
FGB K. Wermann	Zu Seite 6	KOMMUNIKATION Wir begrüßen den Vorschlag zum Aufbau eines "Runder Tisch Schülerverkehr " und möchten den schnellstmöglich umsetzen.	Kenntnisnahme	
FGB K. Wermann	Seite 71	Die Pyramide auf Seite 71 kann so nicht festgeschrieben werden Hier wird die Sitzplatzgarantie für Schüler als nicht finanzierbar dargestellt. Finanzierbar ist immer das, was die Politik wünscht und wir sollten nicht zulassen, daß die Politik unsere Schüler so schlecht behandelt. Hier werden meiner Meinung nach die falschen Prioritäten gesetzt. Die Schüler sind die Zukunft unserer Gemeinschaft. Wir sollten durch bessere Vorgaben im Schülerverkehr versuchen, die Schüler für den ÖPNV zu gewinnen; zur Zeit werden die Schüler durch die schlechten Bedingungen im ÖPNV nur abgeschreckt. GEGENDARSTELLUNG Pyramide s. Original	Kenntnisnahme	Eine Ausweitung der Sitzplatzkapazität im Schulverkehr führt zu deutlichen Einschränkungen im Jedermannverkehr bei gleichbleibendem Niveau der Finanzierungsausstattung.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
FGB K. Wermann		Allgemeines zum neuen Verkehrskonzept Die Anfahrten zu öffentlichen Freizeiteinrichtungen, z.B. Frei- und Hallenbäder, sollte variabler und vielseitiger gestaltet werden. Hallen- und Freibäder sollten je nach Jahres- und Öffnungszeiten öfters angefahren werden. Dies könnte auch dazu beitragen, die Parkplatzsituation zu verbessern. Bei größeren Veranstaltungen von Gemeinden und Vereinen sollten Sonderfahrten vom ÖPNV durchgeführt werden.	Kenntnisnahme	
Fahrgastbeirat des Kreises – W. Bleith				
FGB W. Bleith		Stellungnahme aus Bischofsheimer Sicht Wir haben den NVP auch in der Gemeindevertretung diskutiert. Wesentliche Änderung für Bischofsheim ist die Neuordnung der Linie 72, die eindeutiger strukturiert wird und nach den Planungen unser Wohngebiet Wingertsfad über die Haltestelle Friedhof an die Linie anbindet. Den Ausbau der Haltestelle zu einem Halteplatz muss man sich genau ansehen, da die Räume sehr begrenzt sind. Nach dem Besuch von Herrn Untermann in der Gemeindevertretung habe ich mitgenommen, dass die Anbindung täglich bis ca. 24 Uhr im Halbstundentakt geplant ist, auch Samstag und Sonntag wird die Haltestelle angefahren, zwar nicht ganz so häufig, aber auch in den Abendstunden. Das ist für dieses Wohngebiet ein deutlicher Gewinn, allerdings leiden etwas die Anwohner der Ringstraße darunter, da die Haltestelle Treburer Straße nicht mehr angefahren wird. Schon wäre es, wenn man noch eine bessere Verzahnung mit den Abfahrten und Ankünften der S-Bahn und Regionalbahn 75 am Bischofsheimer Bahnhof bekommen könnte. Eine Linienführung der 72 über die Böcklersiedlung wäre zwar wünschenswert, aber scheitert wohl an der schwierigen Anbindung. Insgesamt finde ich die Planungen des NVP gelungen, und sie sind eine sehr gute Basis für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs. Wenn man jetzt noch die Fahrgastinformationen der Bahn an den Bahnhöfen wirklich aktuell und vollständig bekommen könnte, wäre es fast perfekt. Grundsätzlich ist zu hoffen, dass die erforderliche Finanzausstattung für die guten Planungen auch bereitgestellt werden kann.	Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
FGB W. Bleith			Kenntnisnahme	
Seniorenhaus Dornheim				
Seniorenhaus Dornheim		Mit vorliegendem Schreiben möchten wir die dringende Anfrage stellen, bei der Festlegung des Nahverkehrsplanes für Groß-Gerau, Ortsteil Dornheim, das Seniorenhaus in Dornheim, Alte	Berücksichtigung	Dornheim ist im Osten durch die S-Bahn, im Westen durch den Bus erschlossen. Es

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		Darmstädter Straße 85, mit einzubinden. Dieses Anliegen wurde bereits mehrfach bei Kreismitarbeitern angesprochen und es wurde darauf verwiesen, dass dies ggf. mit der Neubebauung des ehemaligen Gewerbegebietes (ehemaliges Komazu-Gelände) möglich sei. Die Wohnbebauung hier schreitet zügig voran und von daher ist es unser dringendes Anliegen, dass unsere Senioren und Seniorinnen und deren z.T. auch hochbetagte Besucher die Möglichkeit bekommen, über eine entsprechende Busanbindung das Seniorenhaus auch fußläufig erreichen zu können. Die gegenwärtige Bushaltestelle in der Heißeisstraße ist für die älteren Menschen, insbesondere durch die in der Regel vorliegenden Gehbehinderungen, einfach zu weit entfernt, so dass die Besuchsmöglichkeiten oftmals an der schlechten Busanbindung scheitern. Wir denken, dass bei der Gestaltung des Nahverkehrsplanes eine Schleife über das Neubaugebiet möglich sein müsste und hoffen sehr, dass Sie unser Anliegen, insbesondere im Sinne der betagten und gehbehinderten Senioren und Seniorinnen berücksichtigen können.		hat eine Siedlungsentwicklung ohne Beachtung der ÖPNV-Trassen stattgefunden. Eine Erschließung ist unter gegebenen Umständen nicht lösbar.
PRO BAHN				
PRO BAHN	Kap. 3. S. 16	Bereits 2007 hatten wir empfohlen: „Der nächste Nahverkehrsplan sollte von der Stadt Rüsselsheim und vom Landkreis Groß-Gerau gemeinsam erstellt werden. In Darmstadt und Darmstadt-Dieburg wird dies schon seit 1996 mit großem Erfolg praktiziert. Die Vorteile liegen auf der Hand: - Doppelarbeiten und nicht ausreichend abgestimmte Planungen werden vermeiden - Das Angebot wird aus einer Hand geplant - Ein gemeinsamer Nahverkehrsplan ist kostengünstiger zu erstellen. - Die eingesparten Mittel stehen für Angebotsverbesserungen für den Kunden zur Verfügung.“ Es ist unverständlich, dass kein Versuch dazu unternommen wurde. Die Einbeziehung der Stadt Rüsselsheim in den vorliegenden NVP hatte max. 10% mehr gekostet, statt ca. 50% für einen separaten NVP mit einem enormen Verwaltungsaufwand.	Kenntnisnahme	Entsprechende Veränderungen müssten politisch an anderer Stelle angestoßen werden.
PRO BAHN	Buslinien 44/45/46	Es ist offensichtlich dass eine schnelle und zentrale Ost-Westverbindung Riedstadt - Griesheim - Darmstadt fehlt. Diese Lücke wurde durch die Stilllegung und Abbau der alten Riedbahn 1970 ff. gerissen: http://www.walterkuhl.de/riedbahn/ Gerald Kummer, MdL und ehemaliger Bürgermeister Riedstadts sagte uns am 14. April 2015: „Der Abbau der alten Riedbahn war ein riesengroßer Fehler. Ich habe alles versucht, auch die Verlängerung der Straßenbahn untersuchen lassen, aber es ist alles zugebaut.“ Die Folge dieser Fehlentscheidung sind ca. 16.000 Kfz pro Tag auf der B26 im Abschnitt Wolfskehlen - Griesheim und bis zu 26.000 Kfz im Abschnitt Griesheim - AS Darmstadt-West, die sich durch die Ortsdurchfahrt Griesheim oder den Nordring nach Darmstadt wälzen. Der MIV kann nicht nennenswert auf Bus und Straßenbahn verlagert werden, weil (i) am Platz Bar-le-Duc kein P+R-	Kenntnisnahme	Reisezeitverkürzungen im ÖPNV stellen ein zentrales Ziel dar und werden mit der konzeptionellen Entwicklung der Expressbusse konsequent innerhalb des NVP umgesetzt.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	5.2.2ÖPNV-Angebot im Schienenverkehr	<p>Platz möglich ist (ii) das Reisezeitverhältnis ÖV/IV inakzeptabel ist. http://www.griesheim.de/Teilplan-Strassenverkehr-Stufe-2-2013-ff.1348.0.html http://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten-Downloads/2010/zaehlung-2010-bundesstrassen.pdf?__blob=publicationFile</p> <p>Vor der Stilllegung des Abschnittes Goddelau – Griesheim 1970 wurde extra eine Verbindungskurve für Personenzüge Richtung Worms gebaut: http://www.walterkuhl.de/riedbahn/ Nach der Einstellung auch dieser Züge sind diese Verkehrsbeziehungen sind komplett auf den MIV abgewandert; dies ist langfristig nicht tragfähig. Interessant wäre eine Diskussion zu Verbindungskurven zwischen der R75 und der R70 im Bereich Groß-Gerau, also eines Kreuzes Groß-Gerau. Gefordert wurde schon einmal eine Verbindungskurve von Mörfelden kommend Richtung Groß-Gerau Hbf/Nauheim für möglichen S-Bahn-Verkehr. - Ein Bedienungskonzept für die Verknüpfung sollte entwickelt werden. - Langfristig sollte die Stadt Groß-Gerau eine Planung für einen leistungsfähigen Umsteigebahnhof am Schnittpunkt der RB 70 und 75 erstellen.</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 54	<p>In der Karte sind die Verbindungen zum Main-Taunus-Kreis nicht eingezeichnet. Aber: Die Linie 1 der Stadtwerke Rüsselsheim fährt halbstündlich nach Flörsheim. Die Schulbuslinien 827 RKH überschreitet die Grenze bei Bischofsheim / Hochheim. Die 827 fährt den Bahnhof Bischofsheim leider nicht an. Die Beziehungen nach Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden und Mainz sind eingezeichnet. Aber in den südlichen Kreis Darmstadt-Dieburg (Alsbach-Hähnlein, Bickenbach) fehlen Busverbindungen, ebenso Richtung Mannheim und Kreis Bergstraße. Auch die Verbindungen Richtung Rheinland-Pfalz (Nierstein, Guntersblum, Eich) fehlen anscheinend.</p> <p>Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/-Express-Strecken RB75(KBS 651), RE70/S7(KBS 655) sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.</p>	Kenntnisnahme	<p>- Linie 1 Aufgabenträger Stadt Rüsselsheim - Linie 827 ist berücksichtigt - Linie 827 fährt den Bahnhof Bischofsheim an - es werden viele Bereiche angesprochen die außerhalb des Einflussbereichs der LNVG liegen und entsprechend unberücksichtigt geblieben sind</p>
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Der RV Starkenburg setzt sich für einen durchgehenden 30-Minuten-Takt entlang der Regionalbahn-/-Express-Strecken RB75(KBS 651), RE70/S7(KBS 655) sowie eine Verstärkung mit RE-Angeboten im Stundentakt ein. In einigen Fällen kann dies durch leistungsfähige und tariflich integrierte IC-/EC-Angebote aufgelockert werden. Bestehende Bedienungsangebote sollen sich nicht verschlechtern.</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 70 Mannheim-Biblis-Groß-Gerau-Frankfurt (Riedbahn) - Stündlicher RE-Halt an den Bahnhöfen Mörfelden und Walldorf. - Verlängerung der RB-Linie Karlsruhe-Biblis in Richtung Norden (Anschluss an derzeitige RMV S-Bahnlinie 7) mit dem Ziel der Verknüpfung mit der S-Bahn-Linie Rhein-Main</p>	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 75 (KBS 651) Aschaffenburg – Darmstadt – Wiesbaden</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Sitzplatzangebot, u. a. durch Erweiterung des Steh- und Sitzplatz-Angebots in 2. Klasse zu Lasten des kaum benutzten 1. Klasse-Bereiches - Tägliche Angebotsausweitung auf dem Streckenabschnitt Darmstadt- Aschaffenburg bis ca. 23:30 sowie zusätzlicher Kurs Mo-Fr auf dem Abschnitt Darmstadt-Mainz-Wiesbaden (Fahrplanlage 23:40 Uhr ab Darmstadt Hbf). - Verbesserung der Anschlüsse in den Knoten durch Beschleunigungsmaßnahmen, u. a. Fahrzeugmaterial - Durchgehende Bedienung aller bisherigen Halte sowie vollständiger Systemhalt in Mainz-Gustavsburg. 	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 70ff.	<p>Linie 80/58+9 (KBS 471, 64,5,8-9) Frankfurt-Rüsselsheim-Mainz-/Wiesbaden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schließung der nächtlichen Bedienungspause auf der S-Bahnlinie 8/9 Wiesbaden - Offenbach Ost - Hanau zwischen 01.00 Uhr und 04.00 Uhr mittels eines durchgehenden 60- Minuten-Takts an allen Wochentagen. 	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	S. 74	<p>Allgemein fällt auf, dass die Haltestellenabstände sehr groß sind und manche Gebiete nicht durch Haltestellen erschlossen werden. Nach Kolk/Fiedler "Verkehrswesen in der kommunalen Praxis" gelten folgende Richtwerte für Haltestellenabstände:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtbuss 150 bis 250 m, - Regionalbus/ Straßenbahn 350 bis 600 m, - U-Bahn 400 bis 1500 m, - S-Bahn 600 bis 2500 m. 	Berücksichtigung	Die Anwendung von 300, 500 und 1.000 Metern entspricht diesen Vorgaben.
PRO BAHN	S. 76	Es fehlen in der Tabelle Regionalexpress-Verbindungen.	Berücksichtigung	Angaben werden aufgenommen
PRO BAHN	S. 80	Taktangaben Richtung Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Worms, Mannheim sind nicht zu erkennen. Angaben zu Zugkategorien fehlen auch.	Kenntnisnahme	Die Inhalte werden über die definierten Bedienungsstandards abgehandelt
PRO BAHN	S. 80	Innerhalb des Kreises fehlt z.B.: Gustavsburg Bf, Ginsheim Stuttgarter Straße, Trebur, Hauptstraße, Büttelborn Kirche außerhalb: Es fehlen Flörsheim Bf, Biblis Bf, Hochheim Bf.	Kenntnisnahme	Nicht alle Haltepunkte übernehmen die Funktion eines Verknüpfungspunktes. Die Verknüpfungspunkte wurden im Rahmen der Erstellung des NVP definiert und im Zuge der Beteiligung mit den entsprechenden Städten und Gemeinden verifiziert.
PRO BAHN	S. 100	Die empfohlenen Haltestellenabstände zu den Schulen sind erstaunlich weit: Bei Grundschulen 500 und bei weiterführenden bis 800 m.	Kenntnisnahme	

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 106	Eine Schemakarte für den integralen Taktfahrplan für den ganzen Kreis wäre hilfreich.	Kenntnisnahme	Es wurde für jeden Verknüpfungspunkt ein entsprechendes Schema entwickelt
PRO BAHN	S. 114	Das Reisezeitverhältnis ÖV/IV Goddelau – Riedstadt – Wolfskehlen ist inakzeptabel (siehe Anmerkung zu S 25).	Kenntnisnahme	Entspricht dem Ergebnis der Angebotsanalyse
PRO BAHN	S. 145 bis 168	In allen Orten besteht Handlungsbedarf. Die Haltestellenabstände sind oft zu groß und sollten verkleinert werden. Man sollte unterscheiden zwischen - Regionalbussen, die überörtlich möglichst zügig von Taktknoten zu Taktstellen fahren und - Stadt / Ortsbusse, also erschließenden Buslinien mit kurzen Haltestellen Abständen. Im Kreis Groß-Gerau bedienen die meisten Busse zurzeit beide Aufgaben gleichzeitig. Zusätzliche Stadtbussysteme, die an die Bahnhöfe anschließen, sind in Orten ab etwa 20.000 Einwohnern sinnvoll.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 181	Vor einigen Jahren wurde vom Kreis Groß-Gerau, Kreis Bergstraße, VRN und RMV eine Studie durchgeführt, die den Lückenschluss bei den S-Bahnen auf der Riedbahn untersuchte. Unverständlicherweise wurden die Ergebnisse nie vorgestellt. Untersucht worden war u.a., wie sich eine Verlängerung der S-Bahn-Rhein-Neckar über Groß-Gerau Dornberg nach Darmstadt auswirken würde. Außerdem interessiert, wie die Gewichtung des geplanten S-Bahn-Haltepunktes "Gateway Gardens" am Flughafen zu werten ist.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP
PRO BAHN	SPNV Infrastrukturmaßnahmen, S. 184	Prüfung/Einrichtung zusätzlicher DB-/S-Bahnhaltepunkte RB 70 - Walldorf: Aschaffener Str. - Mörfelden: Am Bahndamm - Stockstadt: Schlossmühle - Gernsheim: Merck (bei der Chemiestr.) - Gernsheim: Klein - Rohrheim - Biblis: Nord (bei der L 3216) RB 75 - Bischofsheim: Am Schindberg / Fachmarktzentrum RB 80 - Kelsterbach: Sportfeld - Kelsterbach: Staudenring - Rüsselsheim: Waldweg / Tannenstr. - Gustavsburg: Friedhof / Kupferwerk Diese ggf. sollten in den regionalen NVP des RMV eingebracht werden.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
PRO BAHN	S. 184	Zu Straßenbahnnetz: Die Linien 12 und 19 der Frankfurter Straßenbahn fahren bis Frankfurt Schwanheim. Zu prüfen wäre eine Verlängerung über Industriepark Höchst, Tor Süd, zum Bahnhof Kelsterbach.	Kenntnisnahme	Zuständigkeit traffiQ
PRO BAHN	S. 184	Das Erfolgsmodell des DADINA MobiTick für Schüler soll auf den gesamten RMV ausgedehnt werden: http://www.dadina.de/mobitick.html	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	K59/K60	Das Konzept, die Linie K59 entfallen zu lassen und mit der K60 zusammenzulegen, wird von der Gemeindevertretung Biebesheim heftig kritisiert, siehe http://www.echo-online.de/lokales/kreis-grossgerau/biebesheim/griesheim-ist-ein-umweg_1587479.htm PRO BAHN befürwortet grundsätzlich den ersatzschienenparallelen Busverkehrs durch die Verknüpfung mit der Pfungstadtbahn. Allerdings ist das Fahrplan-Angebot auf der Pfungstadtbahn seit 2011 völlig unzureichend. Die DADINA hat bisher alle Forderungen aus dem Fahrgastbeirat und der Verbandsversammlung nach Angebotsverbesserungen abgelehnt. Hier sollte die LNVG Druck ausüben.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 187	Die Unterscheidung zwischen Grundnetz und Schülerangebotsnetz ist wenig sinnvoll, weil heutzutage die Schulanfangs- und Schlusszeiten variabler sind als früher und das Grundnetz hauptsächlich durch den Schülerverkehr aufrechterhalten werden kann. Beispiel: Die Schulbuslinie 23 zwischen Trebur und Bauschheim sollte als normale Linie bis Rüsselsheim ausgebaut werden.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 187	Zum Thema Stadtbus wird kein Programmpunkt aufgeführt. Die einzige Stadt im Kreis, die einen Stadtbus hat, ist Rüsselsheim mit 60 000 Einwohnern. Allgemein gilt, dass für Städte über 20 000 Einwohner ein Stadtbus zweckmäßig ist. Also folgt daraus, dass auch Mörfelden-Walldorf mit 32.000, Groß-Gerau mit 24.000 und Riedstadt mit 22.000 Einwohnern ebenfalls Potential für ein Stadtbussystem hätten. Das sollte zumindest erwähnt werden um zu erklären, dass die Regionalbusse nicht ausreichen. Als Erfahrungswert gilt, dass pro 5000 Einwohner eine Stadtbuslinie nötig ist, um die Regionalbuslinien zu ergänzen.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 188-224	Fehlende Busverbindungen: 1. Ginsheim - Gustavsburg 2. Ginsheim - Bauschheim 3. Rüsselsheim - Bischofsheim / Fachmarktzentrum 4. Königstädten - Astheim 5. Klein-Gerau - Gross-Gerau / Heimstättensiedlung 6. Berkach - Büttelborn 7. Büttelborn - Griesheim (Platz Bar-Le-Duc /Straßenbahnanschluss) 8. Dornheim - S-Bahnhof Dornheim	Kenntnisnahme	Auf Grundlage der Raumstrukturanalyse und des Kapitels 7.2.4 wurden die Ableitung und die Hierarchisierung des Netzes vorgenommen. Verschiedene hier angeführte fehlende Busverbindungen wurden im Rahmen der Maßnahmenkonzeption bearbeitet. Für weitere (hier genannte) fehlende Busverbindungen konnte kein

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>9. Leeheim - Wolfskehlen</p> <p>10. Gernsheim - Hähnlein - Alsbach (Am Hinkelstein / Straßenbahnanschluss)</p> <p>11. Bf Kelsterbach - Bf Hattersheim über B40/Südführung. Busverbindungen zum Kreis Bergstraße</p> <p>1. Verlängerung der K 59 und K 60 nach Biblis oder Groß-Rohrheim</p> <p>2. Verlängerung der 676 (Bensheim - Langwarden) nach Gernsheim</p> <p>3. Eventuell Einrichtung einer neuen Buslinie (Bensheim) - Zwingenberg - Rodau - Hähnlein - Gernsheim</p>		entsprechendes Nachfragepotenzial abgeleitet werden.
PRO BAHN	S. 201 ff.	Wir begrüßen, dass die Verbandsgemeinde Trebur zukünftig wesentlich besser durch neue Buslinienstrukturen versorgt sein wird, welche sogar bis nach Griesheim zum Straßenbahn-Schnittpunkt führen werden.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	S. 265 ff.	V.a. die heutige Siedlungsentwicklung auf kommunaler Ebene mit Neubaugebieten mit mehr Verkehrs- und Stellflächen als Gebäude- und Grünflächen ist mit einem zukunftsfähigen Verkehrssystem prinzipiell unvereinbar. Die erwachsenen und minderjährigen Bewohner dieser autozentrierten Siedlungen sind als ÖPNV-Kunden größtenteils von vornherein verloren. Deren normaler Tagesablauf: Mit dem SUV zur Kita, zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Freizeit, in den Urlaub. Wer hier etwas ändern will, muss bereits die kommunale Bauleitplanung grundlegend verändern.	Kenntnisnahme	
PRO BAHN	Kartenband	Die Verbindung Riedstadt – Darmstadt ist eine Hauptverbindung mit erwartbar starker Nachfrage. Deshalb ist hier eine durchgehende SPNV-Verbindung erforderlich. Die Verlängerung der meterspurigen Straßenbahn ist bei der NKU gescheitert, wie auch deren Verlängerungen nach Weiterstadt und Roßdorf, v.a. wg. zu geringen Fahrzeit- und Fahrgastgewinnen gegenüber Bus, zu hohen Kosten für 2 Gleise, zu lange Fahrzeiten durch unbebautes Gebiet. Wir schlagen mittelfristig vor, die Trasse der alten Riedbahn im Bereich Goddelau, Wolfskehlen und Griesheim von Gebäuden wie Hallen und Bauhof zu befreien und wieder durchgängig nutzbar zu machen. Der Abschnitt Griesheim Bf - Darmstadt Hbf ist trassengesichert. Option 1: RB-Linie (Mannheim -) Goddelau Bf – Griesheim - Weiterstadt-Riedbahn - Darmstadt Hbf Option 2: Verknüpfung mit Straßenbahn am Chausseehaus B26	Kenntnisnahme	Zuständigkeit RNVP Keine positive NKU zu erwarten; Trassen zugebaut
PRO BAHN		Im NVP-Entwurf werden die Rheinfähren nicht behandelt. Z.Z sind folgende Fähren in Betrieb: 1. Kornsand - Nierstein / Landkrone (fester Fahrplan) 2. Kühkopf - Guntersblum (nur Gelegenheitsverkehr) 3. Gernsheim - Eich (fester Fahrplan) Alle drei Fähren sind nicht in die Tarife der Verkehrsverbünde eingebunden. Wünschenswert wäre,	Berücksichtigung	Eine Auseinandersetzung mit dem Thema der Fähren wird aufgenommen.

Institution	Bezug im NVP-Entwurf	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
		<p>RMV und VRN, bzw. RNN Tarife gelten würden.</p> <p>- Bei anderen Fähren zwischen Hessen und Rheinland-Pfalz, z.B. Rüdeshheim - Bingen und Oestrich-Winkel - Ingelheim gelten beide Fahrkarten von RMV und RNN.</p> <p>- Die Rheinfähre Altrip - Mannheim ist im VRN-Tarifgebiet enthalten.</p> <p>- Z.B. setzt die Kleinbuslinie 195 (Werktags morgens Halb / sonst Stundentakt) hier auch über. Zu prüfen wäre, ob auch bei den o.g. Fähren Buslinienüberfahrten sinnvoll und möglich wären.</p>		
PRO BAHN		<p>Die LNVG und das Ingenieurbüro plan:mobil haben die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Groß-Gerau 2016 ff. v.a. für die Verknüpfungen mit der Metropole Frankfurt, Main-Taunus-Kreis, Wiesbaden und für den Busverkehr im Detail sorgfältig erarbeitet.</p> <p>Allerdings vermisst PRO BAHN eine offensivere Angebotsstrategie in Abstimmung mit der Darmstadt-Dieburger Nahverkehrsorganisation und dem Kreis Bergstraße</p> <p>- für den SPNV Richtung Darmstadt, Mannheim, Worms</p> <p>- Für den Kreisgrenzen-überschreitenden Busverkehr.</p>	Kenntnisnahme	
Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)				
BSBH	Barrierefreiheit an Haltestellen, Anlage 9	<p>Die Stellungnahme des Blinden- und Sehbehindertenbundes in Hessen e.V. (BSBH) zu den im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau entwickelten technischen Standards zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Kreis Groß-Gerau erfolgte im Rahmen eines finalen Abstimmungsgesprächs der LNVG mit dem BSBH am 20.07.2015. Die Ergebnisse der Besprechung sind dem folgenden Protokoll zu entnehmen.</p>	Berücksichtigung	Laufender Abstimmungsprozess zwischen LNVG und dem BSBH

Protokoll



Ingenieurbüro R. Sehring GmbH
Verkehrsplanung, Straßenbau, Bahnbau,
Entwässerung, Wasserversorgung

Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

Bearbeitung: Herr Sehring
Datum: 22.09.2015

Durchwahl: 06107 – 6964680

E-mail: Rolf.Sehring@t-online.de

Anlass/

Thema: Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau –
Ausbaustandards für Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau

Ort: Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau, Jahnstraße 1, 64521Groß-Gerau

Datum: 20.07.2015

Uhrzeit: 15:30 Uhr bis ca. 19:00 Uhr

Teilnehmer:	Herr Prof. Taubmann, (bis Punkt 6)	VKT GmbH
	Herr Schäfer	Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e.V. (BSBH)
	Herr Keipinger,	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau
	Herr Untermann, (zeitweise)	Lokale Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau
	Herr Sehring	Ingenieurbüro R. Sehring GmbH

Anlass der Besprechung war die Festlegung von Ausbaustandards für Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau im Zuge der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplan Kreis Groß-Gerau, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Verpflichtung des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV bis zum Jahr 2022.

Folgende Punkte wurden besprochen:

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
1	Technische Standards zum Haltestellenausbau im Kreis Groß-Gerau, Abstimmung mit dem BSBH		
	Die im Nahverkehrsplan für den Kreis Groß-Gerau, Anlagenband, Anlage 9, beschriebenen Standards für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen wurden mit dem BSBH bereits im Vorfeld des Anhörungsverfahrens abgestimmt. Über die nachfolgend unter Ziffer 2 genannten Änderungen bzw. Ergänzungen hinaus besteht einvernehmlich kein weiterer Änderungsbedarf im Nahverkehrsplan.		
2	Ergänzung zu Regelplänen des Haltestellenausbau		
	Das Ingenieurbüro VKT GmbH hat im Auftrag der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft mbH Kreis Groß-Gerau (LNVG) Regelausbaupläne für den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vorgaben und gemäß der DIN 18040-3 (2014) und der DIN 32984 (2011) für verschiedene Anwendungsfälle entworfen. Die Regelausbaupläne wurden mit den nachfolgenden Ergebnissen diskutiert:	LNVG / VKT	

**Projekt: Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen
im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verantwortlich	Termin
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Breite des Auffindestreifens an den Bushaltestellen sollte mit 90 cm eingehalten werden, unabhängig von der Frequenzierung der Haltestelle. Zulässig ist zwar eine Breite ab 60 cm, jedoch kann nur bei einer Breite von 90 cm die Erkennbarkeit des Auffindestreifens auch für größere Menschen (Schrittlänge) sichergestellt werden. Zudem ist die langfristige Nachfragentwicklung einer Haltestelle schwer prognostizierbar. - Falls kein ausreichender visueller und/oder taktiler Kontrast zwischen Bodenindikatoren und dem angrenzenden Bodenbelag gegeben ist, sind kontrastierende Begleitstreifen erforderlich. Sie müssen gemäß DIN 32984 eine planebene, engfugige Oberfläche aufweisen und fasenfrei sein. Es wird bestätigt, dass die Begleitstreifen zur Erreichung notwendiger Kontraste – wie in den Regelausbauplänen dargestellt – einheitlich in einer Breite von 30 cm auf beiden Seiten der Bodenindikatoren (Blindenleitstreifen, Einstiegsfeld, Auffindestreifen) vorgesehen werden. Bei der Absicherung von Nullabsenkungen an Querungsstellen durch Rippenplatten parallel zum Bord ist kein visueller Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag erforderlich. - Die Position des Auffindestreifens an der Einstiegstür zum Bus soll so positioniert werden, dass die Mitte des Auffindestreifens 1,00 m vom Beginn des 1. hohen Sonderbordes entfernt liegt. - Der Auffindestreifen an Querungsstellen soll der DIN 32984 entsprechend ausgeführt werden, d.h. 3 Reihen Noppenplatten anstatt der früheren Ausführung mit nebeneinander liegenden Streifen aus Noppe-Rippe-Noppe gemäß Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“. Für das Richtungsfeld, dessen Rippen die Gehrichtung zur Querung der Fahrbahn anzeigen, wird eine Tiefe von 60 cm als ausreichend erachtet. Eine Umrüstung von bereits gemäß Leitfaden korrekt gestalteten Anlagen wird als nicht erforderlich angesehen. - Nachtrag per Email von Herrn Schäfer vom 30.07.2015 zur Unterscheidbarkeit von Fuß- und Radweg insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen: Wenn möglich sollten Fuß- und Radwege baulich getrennt werden. Hierdurch ist von vorneherein gewährleistet, dass sich Fußgänger und Radfahrer nicht in die Quere kommen. Eine Anbringung der Radwege niveaugleich direkt neben den Fahrbahnen ist aus unserer Sicht anzustreben. Sollte dies nicht möglich sein bzw. besteht im Baubestand die Situation, dass Fuß- und Radweg niveaugleich nebeneinander liegen, muss ein mindestens 30 cm breiter Trennstreifen aus Bodenindikatoren eingebaut werden. Insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen ist wichtig, 		

Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
	<ul style="list-style-type: none"> ○ dass die Abgrenzung Radweg / Fußweg taktil spürbar und visuell erkennbar ist (taktiler und visueller Kontrast), ○ keine Verwechslungsgefahr mit Bodenindikatoren gegeben ist, die eine andere Funktion haben, ○ keine Stolpergefahr besteht <p>○ Nachtrag per Email von Herrn Schäfer vom 05.08.2015 zur Absicherung von Nullabsenkungen:</p> <p>Rippensperrfelder vor Nullabsenkungen müssen immer eine Tiefe von 90 cm haben. Grund: Im Forschungsprojekt zur Bordsteinkante habe sich gezeigt, dass geringere Breiten der Sperrfelder von den Testpersonen überlaufen wurden (im Normenausschuss sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden).</p>		
3	Nachrüstung bestehender Bushaltestellen		
	<p>Bestehende Bushaltestellen werden derzeit bezüglich ihres vorhandenen Ausbaus erhoben und dokumentiert.</p> <p>Bezüglich notwendiger Nachrüstungen in Bezug auf den barrierefreien Ausbau beabsichtigt die LNVG den Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen in die weiteren Beratungen einzubinden.</p>	LNVG / BSBH	
4	Taktile Bodenindikatoren, bauliche Ausführung		
	<p>Die Gestaltung der taktilen Bodenindikatoren (Rippen- und Noppenplatten) sollte Leitelemente beinhalten, deren taktile Erfassbarkeit durch einen Überstand der Rippen oder Noppen „nach oben“ erzeugt wird (talbündige Verlegung).</p> <p>Der Überstand der taktilen Elemente über das Pflasterniveau gewährleistet die bessere Erkennbarkeit und günstigere Verhältnisse bezüglich Verschmutzung der Zwischenräume und der Entwässerung.</p> <p>Bei der Stadt Frankfurt existieren nach Ansicht von Herrn Schäfer diesbezüglich weitergehende Erfahrungen, deren aktuellen Stand er in Erfahrung bringen und der LNVG zur Kenntnis geben will.</p>	BSBH	
5	Gesicherte und ungesicherte Fußgängerquerungen der Fahrbahn		
	<p>Fußgängerquerungen können als „gesicherte“ oder „ungesicherte“ Querung ausgeführt werden.</p> <p>Als „gesicherte“ Querungen gelten Fußgängerschutzanlagen (FSA) und Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), „ungesichert“ sind alle übrigen Querungsstellen von Fahrbahnen. Nach DIN wären diese Querungsstellen bezüglich der taktilen Elemente unterschiedlich auszuführen.</p> <p>Der BSBH wünscht eine DIN-gemäße Markierung mit der Folge, dass gesicherte und ungesicherte Querungen unterschiedlich markiert werden. Hessen Mobil widerspricht in seinem zentralen Handbuch in Kap. 4.9.5.11 „Barrierefreie Planung von Verkehrsanlagen“ (Stand 10.02.2014) jedoch ausdrücklich der Ausführung nach DIN in Hessen</p>		

Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verantwortlich	Termin
	und lehnt eine entsprechende Zuwendung aus Landesmitteln bei abweichender Ausführung ab. Es besteht Einigkeit darüber, dass es bezüglich der Anzeige von ungeicherten Querungsstellen Klärungsbedarf auf anderer Ebene gibt. Dieses Thema wird aus dem Nahverkehrsplan ausgeklammert.		
6	Ausführung des Auffindestreifens im Bereich des Fahrgastunterstandes bei beengten Verhältnissen Bei beengten Verhältnissen mit geringen Gehwegbreiten oder geringer Ausbaulänge der Bus-Sonderbordes müssen Fahrgastunterstände (FGU) ggf. in Höhe der ersten Hochbordsteine plaziert werden, um die Bewegungsräume für Rollstuhlfahrer an der zweiten Bustüre zu gewährleisten. In diesem Fall Kann es sinnvoll sein, den Auffindestreifen direkt in den Fahrgastunterstand zu führen. Der Auffindestreifen wird nicht auf gesamter Tiefe des FGU benötigt sondern endet in Höhe der vorderen Stütze der Seitenwand des FGU. Herr Schäfer sieht hier keine Behinderung für Sehbehinderte aus der Seitenscheibe des FGU. Befindet sich bei den beschriebenen beengten Verhältnissen hinter dem FGU ein Gehweg, muss das Leitsystem ggf. mit den Elementen Einstiegsfeld, Leitstreifen, Abzweigfeld, Leitstreifen und Auffindestreifen um den Fahrgastunterstand herumgeführt werden.		
7	Dynamische Fahrgastinformation (DFI-Anlagen) An Haltestellen mit einem Dynamischen Fahrgastinformationssystem sollen Taster für DFI-Anzeiger per Abzweigefeld, Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeld in das Blindenleitsystem eingebunden werden. Dies ist bei der Analyse der Blindenleitsysteme an Haltestellen durch VKT zu berücksichtigen.	VKT	
8	Visuelle Informationen im ÖPNV (hier: Schriften) Für Informationen an Haltestellen, Fahrpläne und für sonstige Informationen sollten serifenarme Schriften gewählt werden, zum Beispiel VERDANA oder HELVETICA. Bei Aushanginformationen sollte die Schriftgröße in Punkten nach Möglichkeit 14 betragen, mindestens jedoch 12. Weiterhin ist auf einen guten Kontrast zu achten, wie etwa durch eine Schwarz-Weiß-Darstellung. (Anmerkung: Zur Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung siehe DIN 32975 (2009))	LNVG	
9	Aktuelle GVFG-Projekte zum barrierefreien Haltestellenausbau Weiterhin wurden die Planungen zu den folgenden Projekten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen besprochen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Raunheim „Christoph-Probst-Kreisel“ ○ Riedstadt-Goddelau „Bahnhof“ und „Gesundheitszentrum“ ○ Groß-Gerau „Landratsamt“, „Kreisklinik“ und „Mobilitätszentrale“ Die einzelnen Änderungs- und Ergänzungswünsche von Herrn Schäfer	LNVG / IB Sehring	

Protokoll



Ingenieurbüro R. Sehring GmbH
Verkehrsplanung, Straßenbau, Bahnbau,
Entwässerung, Wasserversorgung

Projekt: **Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen im Kreis Groß-Gerau**

TOP	Thema	Verant- wortlich	Termin
	und Herrn Keipinger werden an dieser Stelle nicht im Einzelnen dokumentiert, sondern direkt in die Planungen übernommen. Die Endabstimmung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.		
10	Elektrofahrzeuge		
	Herr Schäfer vom BSBH hat diesbezüglich aktuelle Informationen zu den Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen in einer Email vom 21.07.2015 zusammengefasst, die diesem Protokoll als Anlage beigefügt wird.	BSBH	

Aufgestellt: Groß-Gerau, 22.09.15

Ralf Keipinger

Von: Schäfer, Frank <F.Schaefer@ladadi.de>
Gesendet: Dienstag, 21. Juli 2015 07:56
An: Ralf Keipinger
Betreff: AW: Termin am 20.07.2015, 13.15 Uhr bei der LNVG - Themen

Sehr geehrter Herr Keipinger,

nochmal vielen Dank für das gestrige, sehr lange Gespräch. Zwei Punkte konnten wir nicht mehr ansprechen:

- Wegeföhrung Landratsamt und
- Elektrobusse.

Bezüglich Elektrobusse möchte ich folgendes anmerken:

Elektroautos allgemein sind bei niedrigen Geschwindigkeiten von unter 50 km/h akustisch i. d. R. nicht wahrzunehmen. Die Reifenabrollgeräusche sind bei diesen Geschwindigkeiten so leise, dass sie i. d. R. nicht erfasst werden können. Weil der Elektroantrieb ebenfalls keine Geräusche abstrahlt, sind Elektrofahrzeuge gerade in den Wohngebieten für Fußgänger akustisch nicht wahrnehmbar. Da die meisten Straßenquerungen von Fußgängern nicht an gesicherten Ampelüberwegen stattfinden und die Ampeln häufig keine Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen haben, bedeutet dies, der blinde oder hochgradig sehbehinderte Mensch hätte kaum noch eine Möglichkeit, eine Straße selbständig zu queren. Dies würde selbst dann gelten, wenn er eine Mobilitätsausbildung erfolgreich absolviert hat.

Der blinde oder sehbehinderte Passant läuft dann immer Gefahr, bei einer Straßenquerung ahnungslos vor das herannahende Elektroauto zu laufen.

Elektroautos müssen daher bei Geschwindigkeiten von unter 50 km/h ein „künstlich“ erzeugtes Geräusch abstrahlen. Dieses System darf vom Fahrer auf keinen Fall ausgeschaltet werden. Die Fahrzeuge brauchen daher immer das aktivierte AVAS-System oder ein vergleichbares System.

Hier der aktuelle Sachstand bezüglich der formalen Rechtslage:

Die Verordnung über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen, EU No 540/2014, wurde am 03.04.2014 in zweiter Lesung vom europäischen Parlament angenommen. Ende 2013 wurde der Verordnungstext in einem Trilogverfahren zwischen dem Europäischen Ministerrat und der EU-Kommission verhandelt. Die Verordnung trat am 16.06.2014 in Kraft und gilt ab dem 01.07.2016. Allen EU-Mitgliedsstaaten wird eine Übergangsfrist von 5 Jahren gewährt, um die gesetzlichen Anforderungen, die die Verordnung den Beteiligten auferlegt, zu erfüllen.

Wichtige Teilaspekte des Verordnungstextes

Der Gesetzestext beinhaltet zwei Schlüsselemente, welche relevant für die Sicherheit von blinden und sehbehinderten Fußgängern sind:

a) Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) - Akustisches Fahrzeugwarnsystem:

Bis spätestens 01.07.2019 bauen die Hersteller in neuen geräuscharmen Fahrzeugtypen ein AVAS ein, bis spätestens 01.07.2021 in allen neuen Hybrid- und Elektroautos. Anhang VIII der Verordnung bestimmt die Voraussetzungen, die das AVAS-System erfüllen muss.

b) Pausenschalter: Geräuscharme Autos müssen mit einem Pausenschalter ausgestattet sein, der dem Fahrer erlaubt, das geräuschproduzierende AVAS-System auszuschalten.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Frank Schäfer

**Blinden- und Sehbehindertenbund in Hessen e. V.
Landesgeschäftsstelle
Eschersheimer Landstraße 80
60322 Frankfurt
Tel. 069/150 59 66
Fax 069/150 59 677
Mail info@bsbh.org
www.bsbh.org**

**Vorsitzender:
Frank Schäfer**

Mail f.schaefer@bsbh.org