

Nahverkehrsplan Kreis Bergstraße 2014 – 2018

- Stellungnahmen zum Anhörungsverfahren gem. § 14 Hess. ÖPNV-Gesetz

TöB - Rückmeldung	Bewertung Team Red / VRN GmbH / Kreis Bergstraße	Beschlussvorschlag
<p>Gemeinde Einhausen</p> <p>Linie 641 60-Minuten-Takt durch 30-Minuten-Takt ersetzen</p> <p>Änderung der Linienführung über Gewerbegebiet darf nicht zu Entfall von Haltestellen führen</p> <p>Schülerbeförderungsangebot zwingend beibehalten</p> <p>Trennung der Linien 641 / 643 wird befürwortet</p> <p>Linie 643 60-Minuten-Takt durch 30-Minuten-Takt ersetzen</p> <p>Andienung aller Haltestellen in Einhausen</p> <p>Beibehaltung des Angebotes zum Schulstandort Bürstadt</p>	<p><i>Allgemein: Durch die Überlagerung der Linien 641 und 643 sollte es in Einhausen zu einem „30-Minuten-Takt“ kommen, wobei alternierend die Bahnhöfe Bensheim und Heppenheim angedient werden.</i></p> <p>Potentialanalyse rechtfertigt nur Grundnetz 2. Ordnung -</p> <p>Streckenführung / Auswirkungen werden im Vorfeld der Vergabe 2015 geprüft – Mehrleistung ist durch Kommune zu finanzieren</p> <p>Keine Änderungen der Schülerbeförderungsangebote angedacht</p> <p>Potentialanalyse rechtfertigt nur Grundnetz 2. Ordnung</p> <p>Wird im Zuge des Vergabeverfahrens (Sommer 2015) fahrplantechnisch geprüft</p> <p>Andienung von Bürstadt bleibt, sofern notwendig, erhalten</p>	<p>Ausweitung des Angebotes wird abgelehnt</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Ausweitung des Angebotes wird abgelehnt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
<p>VTL Lampertheim / Stadt Lampertheim</p> <p>Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung</p> <p>Abbildung der Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die Stadt</p>	<p>Siehe Streckenstreckbriefe der Stadtbuslinien 601 – 605</p> <p>Berücksichtigung innerhalb des NVPL wird derzeit durch die VRN GmbH geprüft</p>	<p>Datensammlung auf CD dem NVPL beigelegt</p> <p>Textbeitrag wird entsprechend ergänzt</p>

<p>Abweichung bei Vergabezeitpunkt Linienbündel</p> <p>Weitere Anmerkungen der VTL / Stadt beziehen sich im wesentlichen nicht auf die verkehrsplanerischen Zielsetzungen des NVPL</p>	<p>Wird geprüft – offene Entscheidung OLG Frankfurt berücksichtigen</p> <p>Anmerkungen werden außerhalb des NVPL im Nachgang geklärt</p>	<p>Textbeitrag wird entsprechend ergänzt</p>
<p>Stadt Lorsch</p> <p>Freilichtlabor „Lauresham“ – Andienung mit ÖPNV über neue Haltestelle am „neuen“ Parkplatz</p> <p>Linienführung 641 zunächst über Bahnhof Lorsch führen</p> <p>Einrichtung weiterer Haltestellen im Kreuzungsbe- reich L 3111 (Kreisel - Friedensstraße)</p> <p>Innerstädtische Mehrleistung in Finanzierung des Kreises überführen</p>	<p>Direkte Andienung wird abgelehnt, da der Bebauungsplan am Parkplatz eine Haltestelle nicht mehr vorsieht – Erschließung über neue Haltestelle am Kreisel / L 3111 möglich – Streckenführung wird im Vorfeld der Vergabe der Verkehrsleistung geklärt</p> <p>Parallelangebot zur Nibelungenbahn - führt auch zu weiterer Fahrtzeitverlängerung und damit einem Attraktivitätsverlust</p> <p>Gegen die Einrichtung der Haltestellen bestehen keine Bedenken, da keine Mehrleistung erforderlich wird.</p> <p>Finanzierung von Mehrleistungen nicht Gegenstand des NVPL. Das Linienangebot wurde auf Antrag der Stadt Lorsch gegen Übernahme der notwendigen Kostenanteile ausgeweitet. Der Kreis trägt bereits seit Einführung des Taktangebotes (Pilotprojekt seit 12/1998) auf den Linien 641 und 643 einen erheblichen Kostenanteil (35 T€) p. a.</p>	<p>Der Vorschlag wird abgelehnt</p> <p>Der Vorschlag wird abgelehnt</p> <p>Aufnahme der Haltestellen in das Investitionsprogramm (vgl. 6.3 – Tabelle 13)</p> <p>Nicht Gegenstand des NVPL</p>
<p>Gemeinde Mörlenbach</p> <p>Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes</p> <p>Ausbau der OD Bonsweiher mit Neugestaltung der Bushaltestellen</p>	<p>Bereits erwähnt – (vgl.: In. Maßnahmen – Tabelle 13 / Seite 63)</p> <p>Maßnahme wird in Tabelle 13 nachgetragen</p>	<p>Redaktionelle Ergänzung</p>
<p>Gemeinde Rimbach</p> <p>Weschnitztalbahn – weiterer Haltepunkt auf Höhe des Martin-Luther-Gymnasiums</p> <p>Bahnhof Zotzenbach – Bau einer Bushaltestelle</p>	<p>Das Betriebsprogramm der Weschnitztalbahn lässt einen weiteren Haltepunkt zu.</p> <p>Aufnahme ins Investitionsprogramm (vgl. 6.3) – wird geprüft</p>	<p>Allgemeiner Hinweis auf die Aktivitäten der Gemeinden Mörlenbach und Rimbach wird im NVPL aufgenommen – Entscheidung nach Klärung des Investitionsbedarfes (Gutachten)</p>

		Wird geprüft (vgl. 6.3 – Tabelle 13)
<p>Stadtwerke Viernheim Ziele des Aufgabenträgers (vgl.: 4.1 / Seite 13) Verkehrsangebot für Ortsteile – Begriff „Ortsteil“ näher definieren und auf die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs hinweisen</p> <p>Textdopplung (Seiten 15 / 16)</p>	<p>Lt. § 81 HGO „Ortsbezirk“ – umgangssprachlich „Ortsteil“</p> <p>Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen ist als eigenständiges Ziel definiert und muss daher nicht wiederholt werden.</p> <p>wird redaktionell berichtigt</p>	<p>Der Vorschlag wird abgelehnt</p> <p>Der Vorschlag wird abgelehnt</p>
<p>Regierungspräsidium Darmstadt – Regionalplanung Die Mindestbedienung mit 15 Fahrtenpaaren als Daseinsvorsorge wird zu gering erachtet</p>	<p>15 Fahrtenpaare (3 Fahrtenpaare je Werktag) sind gängiger Standard</p>	<p>Der Vorschlag wird abgelehnt.</p>
<p>Stadt Weinheim Wie begründet man den Schwellenwert „5.000 Personen“ als nachfragestarke Relation? (Seite 32 / 33)</p> <p>Wie hat man die Potentiale ermittelt? (Abb. 22 / 23)</p> <p>In den Kartendarstellungen „Pendler“ sollten auch die Beziehungen zur Stadt Weinheim vorgestellt werden?</p> <p>Kartographische Darstellung zentraler Orte in Baden-Württemberg auf Abbildungen 22 und 23</p> <p>Verspätungen im ÖPNV – Problembehandlung?</p>	<p>Methodik soll im Gemeinsamen NVPL Rhein-Neckar erläutert werden. Klärung von Detailfragen erfolgt zwischen Stadt und Kreis/VRN</p> <p>Methodik soll im Gemeinsamen NVPL Rhein-Neckar erläutert werden. Klärung von Detailfragen erfolgt zwischen Stadt und Kreis/VRN</p> <p>Grundlage der Potenzialanalyse sind die Gesamtheit der Pendler.</p> <p>Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind lediglich ausgewählte Relationen dargestellt.</p> <p>Wird im Zuge der jährlichen Schwachstellenanalyse erledigt</p>	<p>Redaktionelle Anpassung wird geprüft</p> <p>Redaktionelle Anpassung wird geprüft</p> <p>Grafiken werden um Weinheim ergänzt</p> <p>Nicht Gegenstand des NVPL</p>
<p>Kreis Bergstraße – Regionalplanung Angebote des ÖPNV regelmäßig dem Bedarf (Linienführung / Takt) anpassen.</p> <p>SPNV (nachrichtlich) – Aufnahme von Maßnahmen des Regionalplanes Südhessen 2010 - Z 5.1-3 Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar</p>	<p>Wird im Zuge der jährlichen Schwachstellenanalyse erledigt.</p> <p>Aufnahme im Kapitel SPNV wird geprüft</p>	<p>Vorschlag bereits umgesetzt</p> <p>Nicht Gegenstand des NVPL</p>

<p>- Z 5.1-7 Schaffung einer direkten Schienenverbindung zum Flughafen Frankfurt über Hbf Darmstadt - Z 5.1-9 Verlängerung der S-Bahn Rhein-Neckar (Main-Neckar-Bahn) bis Darmstadt bzw. (Riedbahn) bis Riedstadt</p>		<p>Hinweis auf Regionalplan Südhessen 2010 unter 5.1 Schienenpersonennahverkehr bzw. auf die Ziele 5.1-7 und 5.1-9 wird ergänzt</p>
<p>V-Bus, Viernheim Linie 691 fehlt in Tabelle 5</p> <p>Linie 667 – Bruch der Linie in Fürth nachzuvollziehen - Anbindung auf RB in Heppenheim beibehalten, zusätzlich Anschlüsse zu den RE-Angeboten herstellen (30-Minuten-Takt) Tabelle 12 a – Linie 667 – Veränderungen der km-Werte nicht zu erklären (Verhältnis Schul- / Ferientage), da das Grundangebot nahezu gleich ist – Reduzierung des Angebotes am Wochenende</p>	<p>Linie wird nachgetragen</p> <p>wird im Vorfeld des kommenden Wettbewerbsverfahren geprüft – Betriebsaufnahme April 2015</p> <p>wird durch team red geprüft</p>	<p>Linie wird nachgetragen</p> <p>Nicht Gegenstand des NVPL</p> <p>In Klärung</p>
<p>RNV, Mannheim 5.1 – Angebotskonzeption - RNV Linie 5 - Wochenendtakt 20 / 30 Takt, nicht wie angemerkt nur 30</p>	<p>Daten werden berichtigt (Tabelle 2a – Seite 38)</p>	<p>Redaktionelle Anpassung</p>
<p>RMV, Hofheim Linie 693 – Bestellung und Finanzierung durch OREG – Bedienungsstandards Grundnetz 2. Ordnung werden nur bedingt erfüllt, da hier die Vorgaben des RMV gelten (Tabelle 4 – Seite 41)</p>	<p>Aufgabenträgerschaft nach Belegenheitsprinzip, daher Festlegungen zu Standards im NVPL notwendig. Finanzierung und Bestellung erfolgt unabhängig von der aufgabenträgerschaft durch die OREG in Abstimmung mit dem Kreis</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Hessen Mobil, Wiesbaden PKW-Bestand je Haushalt relativ unspezifisch</p> <p>Rückgang der Schülerzahlen führt zur Anpassung des Schülerverkehrs</p>	<p>vertiefendes Datenmaterial liegt nicht vor</p> <p>Landkreise als Schulträger gem. § 161 Hess. Schulgesetz für Schülerbeförderung zuständig – auch für wenige Schüler – Auf Veränderungen wird bereits periodisch reagiert (Prüfung von Verstärkerleistungen)</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Hinweis auf den Zusammenhang Rückgang Schülerzahlen und Schülerverkehr wird aufgenommen</p>

Detaillierte Darstellung der Verkehrsnachfrage auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Ortsteile)	Pendlerströme wurden zusammengefasst (Übersichtlichkeit) Daten liegen nicht auf Ortsteilebene vor	Vorschlag abgelehnt
Darstellung der Verkehrsnachfrage in absoluten Zahlen	Nicht erforderlich, Größenordnung in Legende dargestellt	Vorschlag abgelehnt
Potentialanalyse ohne nähere Werte bzw. Erläuterungen schwer nachvollziehbar	Methodik soll im Gemeinsamen NVPL Rhein-Neckar erläutert werden. Klärung von Detailfragen erfolgt zwischen Hessen Mobil und Kreis/VRN	Keine Anpassung NVPL notwendig Im Einzelfall prüfen
Anforderungen an den SPNV aus lokaler Sicht – Ergebnisse der Regionalkonferenzen in Angebotskonzeption übertragen	im Einzelfall prüfen – SPNV nachrichtlich im lokalen NVPL, da Aufgabenträgerschaft bei Verkehrsverbänden (Regionalverkehre)	Vorschlag wird übernommen
Ausbildungsverkehr als integraler Bestandteil des ÖPNV Stadtverkehre – Darstellung und Ausgestaltung	Ausbildungsverkehr bildet weiterhin das Rückgrat des ÖPNV Umfang wird in den Liniensteckbriefen definiert, Standards sind im Anforderungsprofil enthalten (vgl.: Anhang 5)	Kenntnisnahme
Ermittlung des künftigen P & R Bedarfes mit Berücksichtigung der Konkurrenzierung ÖPNV		Redaktionelle Anpassung
Hinweis auf GVFG-Fördermodalitäten	Aufbauend auf die Potentialanalyse wurde ein neues Maßnahmenkonzept definiert (vgl.: 6.1 – Seite 62)	Keine Anpassung NVPL notwendig
Methodischer Ansatz für Mindestinhalt des NVPL	Tabelle wird überarbeitet / Vorschläge im Einzelfall prüfen	Vorschläge werden übernommen
Infrastrukturstandards – Ergänzungen	Trassenvorhaltung muss im Rahmen der übergeordneten Regionalplanung erfolgen, nicht aber im lokalen NVPL.	Kenntnisnahme
Frühzeitige Einflussnahme auf kommunale Siedlungs- und Verkehrsplanung im Zuge der Bauleitplanung		

Stand: 20.11.2013