



Verfahrensbegleitende Materialien

2. Sitzung der Regionalkonferenz am 21.02.2013

Protokoll und Präsentationen

An die Mitglieder der Regionalkonferenz
im Werra-Meißner-Kreis
im Rahmen der Fortschreibung
des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP)

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
1644-35/xm – hs

Durchwahl
0 61 03 / 50 67 – 140

Datum
28.01.2013

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis

Einladung zur 2. Sitzung der Regionalkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) laden wir Sie hiermit herzlich ein für

**Donnerstag, den 21. Februar 2013 um 16:30 Uhr
Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM)
Großer Besprechungsraum
Honer Straße 49, 37269 Eschwege-Oberhone**

Vorschlag zur Tagesordnung

- 1** Begrüßung durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der NWM, Herrn Landrat Reuß, und durch den Geschäftsführer der NWM, Herrn Pipper
- 2** Sachstand bezüglich der Erstellung des Lokalen und des Regionalen NVP; Zuordnung der Themenbereiche
- 3** Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP
- 4** Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele) für den Lokalen NVP
- 5** Grundzüge des Angebotskonzepts

*IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3
D-63303 Dreieich
Fon: 0 61 03 / 50 67 - 0
Fax: 0 61 03 / 50 67 - 100
info@igdb.de
www.igdb.de*

*Sparkasse
Langen-Seligenstadt
Konto-Nr. 046 111 811
BLZ 506 521 24*

*Handelsregister
Offenbach a.M. HR B 34244
Ust-IdNr.: DE 199033259
Geschäftsführer:
Alex Müller
Dr. Sigurd Neumaier*

- 6 Vorstellung der alternativen Beförderungsform „Mobilfalt“
- 7 Skizzierung der weiteren Projektschritte
- 8 Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen

Die Sitzung wird voraussichtlich gegen 18:30 Uhr beendet sein.

Wir bitten um eine schriftliche Teilnahmebestätigung per E-Mail an nvp@igdb.de oder mit dem beiliegenden Antwortfax bis zum 15. Februar 2013.

Zu TOP 8 „Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen“:

Soweit Sie spezielle Themen in der zweiten Sitzung der Regionalkonferenz behandelt wissen wollen, wären wir über eine stichwortartige Vorabinformation dankbar.

Für Rückfragen und weitere Informationen stehen Ihnen Herr Pipper (0 56 51 / 74 57 – 0) und Herr M. Müller (0 56 51 / 74 57 – 15) seitens der NWM sowie Herr Dr. Schmoe (0 61 03 / 50 67 – 140) seitens der IGDB gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

IGDB GmbH
Verkehrsplanung + Beratung



Alex Müller
Geschäftsführer

Protokoll

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis

Projekt-ID: 1644-35 **2. Regionalkonferenz (RK)**

Datum / Uhrzeit: 21.02.2013, 16:30 Uhr – 18:15 Uhr

Ort: Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM)
Honer Straße 49, 37269 Eschwege-Oberhone

Teilnehmer/-innen: Herr Reuß, Landrat des Werra-Meißner-Kreises
Herr Pipper, Geschäftsführer der NWM
Herr Müller, NWM
Herr Weißhand, NVV
Herr Schmechtig, NahverkehrsConsult
Herr Dr. Schmöe, IGDB
weitere Teilnehmer/-innen siehe **Anlage 1**

Pos.	Beschreibung
1	<p>Begrüßung durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der NWM, Herrn Landrat Reuß, und durch den Geschäftsführer der NWM, Herrn Pipper</p>
	<p>Herr Reuß, Landrat des Werra-Meißner-Kreises und Vorsitzender des Aufsichtsrates der NWM, begrüßt alle Anwesenden und stellt dem Auditorium die Teilnehmer des Podiums vor.</p> <p>Herr Landrat Reuß führt in das Thema der Sitzung ein, indem er u. a. auf den aktuellen Stand der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplan eingeht. Nach der mittlerweile erfolgten Behandlung des Anforderungsprofils im Aufsichtsrat der NWM und im Kreisausschuss befindet sich das Projekt mittlerweile in einer Phase intensiver Planungsarbeiten. Das ÖPNV-Angebot werde weiterentwickelt, jedoch stiegen die Kosten der Verkehrsleistungserbringung. Es stelle sich die Frage, welche Maßnahmen ergriffen werden müssten, um die Kosten im Griff zu behalten. Die Kostensteigerungen müssten mit den Ansprüchen und Erwartungen an den ÖPNV im ländlichen Raum in Einklang gebracht werden. Daher seien auch hier Kosten-Nutzen-Rechnungen angebracht. Diese Kernfrage müsse in einen politischen Kontext gesetzt werden. Dabei dürfe nicht außer Acht gelassen werden, dass ein attraktiver ÖPNV in der Fläche auch einen Beitrag zur Abmilderung der Folgen des Klimawandels leisten könne, in dem dieser als eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr in Frage käme, so dass letzterer sukzessive zurückgehen könne.</p> <p>Eine weitere Herausforderung für die Angebotsgestaltung stellten die Auswirkungen des demographischen Wandels dar. In diesem Zusammenhang sei die Aufrechterhaltung von Mobilität für betagte Bürger ein zentrales Anliegen. Der Schülerverkehr sei in weiten Teilen des Kreisgebietes in den lokalen ÖPNV integriert. Rückläufige Schülerzahlen wirkten sich auch auf die Attraktivität des Verkehrsangebotes in diesem Segment aus.</p> <p>Das Projekt „Mobilfalt“ könne im April 2013 als Testversuch offiziell an den Start</p>

Pos.	Beschreibung
	<p>gehen. Damit würden Erkenntnisse auch zur Übertragbarkeit auf andere Bediengebiete gesammelt.</p> <p>Herr Pipper, Geschäftsführer der NWM, begrüßt die Anwesenden und stellt heraus, dass die Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis in Einklang mit den Rahmenzielsetzungen und -planungen des NVV stehe. Im Gesamtprojekt sei bisher eine ganze Reihe an fachlichen und zeitintensiven Abstimmungen sowohl mit dem NVV als auch mit den anderen lokalen Aufgabenträgern im Verbundgebiet notwendig gewesen. Darunter fielen beispielsweise die Abgrenzung des regionalen und des lokalen straßengebundenen ÖPNV sowie die damit verbundenen Finanzierungsmodalitäten. Die Aussagen und Vorgaben der lokalen Nahverkehrspläne seien in jene des Regionalen Nahverkehrsplans eingebettet.</p> <p>Nunmehr habe man sowohl beim Gesamtprojekt als auch beim Teilprojekt der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis die „Zielgerade“ erreicht. Die Fertigstellung und die Verabschiedung der Nahverkehrspläne für das NVV-Gebiet würden möglichst noch in 2013 erfolgen. Der Lokale Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis werde vom Kreistag beschließen. Die Beratungen über die Finanzierung des ÖPNV zwischen dem Land Hessen und den Verkehrsverbänden würden noch dieses Jahr beginnen, wofür die Nahverkehrspläne eine wichtige Basis seien.</p> <p>Des Weiteren stellt Herr Pipper die Neuerungen beim rechtlichen Rahmen für den ÖPNV heraus. Seit dem 06.12.2012 gelte eine novellierte Fassung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG). Mit Beginn des Jahres 2013 gebe es eine Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).</p> <p>Abschließend erläutert Herr Pipper die Intention der Regionalkonferenzen. Es gehe darum, die am ÖPNV Beteiligten und ihre Interessen frühzeitig in den Prozess der Fortschreibung einzubinden und zwar über die formale Anhörung zum Planentwurf hinaus.</p> <p>Im Folgenden wird auf die Anlage 2 zu diesem Protokoll verwiesen (Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis – 2. Regionalkonferenz – Eschwege-Oberhonne, 21.02.2013“).</p>
2	<p>Sachstand bezüglich der Erstellung des Lokalen und des Regionalen NVP; Zuordnung der Themenbereiche</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 3-14</p>
3a	<p>Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP: Raumstruktur</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 15-21</p>
3b	<p>Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP: Verkehrsangebot</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 22-31</p>
4a	<p>Anforderungsprofil für den Lokalen NVP</p>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 32-46</p>

Pos.	Beschreibung
4b	<p>Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV</p> <p>Vortrag durch Herrn Schmechtig (NahverkehrsConsult), s. Anl. 2, Folien 47-55</p>
5	<p>Grundzüge der Schwachstellenanalyse und des Angebotskonzepts</p> <p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 56-58</p>
6	<p>Vorstellung der alternativen Beförderungsform „Mobilfalt“</p> <p>Vortrag durch Herrn Pipper, siehe Anlage 3</p>
7	<p>Skizzierung der weiteren Projektschritte</p> <p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 60-61</p>
8	<p>Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr Pipper ergänzt, dass die im Anforderungsprofil niedergelegten Quantitäten und Qualitäten des künftigen ÖPNV-Angebotes unter einem grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt stünden. Auch werde im Nahverkehrsplan auf alternative Bedienformen eingegangen. • Herr Frölich (Frölich Bus GmbH, Frölich-Reisen GmbH und Eschweger Omnibusverkehr Frölich GmbH) schätzt den Hinweis zu alternativen Bedienformen als wichtig ein, dass außerhalb der Spitzenzeiten vom Aufgabenträger kleinere Fahrzeuge gewünscht werden. Im Zuge dessen werde die Betriebsleistung der Omnibusse zurückgenommen und es erfolge eine Verlagerung auf AST o. ä. Bedienformen sowie eine probeweise Ergänzung durch „Mobilfalt“. In diesem Zusammenhang müssten einige Aspekte hervorgehoben werden: <ul style="list-style-type: none"> • Die Kosten für die Anschaffung eines Omnibusses seien unabhängig von dessen späterer Betriebsleistung. • Für einen Arbeitgeber im Verkehrsgewerbe werde zunehmend schwieriger, Busfahrer zu finden. Sobald ein Busfahrer eine geteilte Dienstschrift habe, müsse er mittlerweile durchgehend entlohnt werden, auch wenn er nur morgens und nachmittags tatsächlich Fahrten durchführe. <p>Die Reduzierung der Busleistungen gehe folglich mit einer deutlichen Kostensteigerung der Spitzenleistungen einher. Daher äußere er die Bitte, die Omnibusse möglichst über den Tag durchfahren zu lassen.</p> <p>Herr Landrat Reuß greift das Thema Kapazitätsspitzen im Schülerverkehr auf. Wenn beispielsweise 100 Schüler befördert werden müssten, sei es durchaus erheblich, ob diese zur gleichen Zeit Unterrichtsbeginn und -ende hätten. Der Blick richte sich daher auf die einzelnen Schulen und auf eventuelle Verschiebungen der Schulanfangs- und -schlusszeiten. Zudem gebe es pädagogische Ganztagsbetreuungen mit festen Zeiten. Im Anforderungsprofil zum Nahverkehrsplan seien besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs formuliert (vgl. Anlage 2, Folie 45), die für</p>

Pos.	Beschreibung
	<p>den Regelfall pro Schule mindestens zwei An- und zwei Abfahrten vorgebe, soweit die Stundenplangestaltung entsprechende Schulbeginn- und -schlusszeiten vorsehe und eine ausreichende, relationsbezogene Nachfrage bestehe. Deshalb werbe der Landkreis bei den Schulen um flexible Anfangs- und -schlusszeiten, um dadurch Fahrzeugspitzen abzubauen. Die Vorhaltung hoher Fahrzeugspitzen koste sehr viel Geld, auch wenn man es im Landkreis mit rückläufigen Schülerzahlen zu tun habe, die außerdem zu geringeren Fahrgeleinnahmen führten.</p> <p>Herr Schmechtig betont, dass der Nahverkehrsplan als Rahmenplan nicht vorgebe, ob eine konkrete Leistung mit Omnibus oder mit einem Taxifahrzeug erbracht werden müsse. Der Aufgabenträger bzw. der Besteller werde die konkrete Angebotsplanung im Vorfeld von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren auf die besonderen Randbedingungen der Produktion der Verkehrsleistung ausrichten. Die Ausbildung der Busfahrer sei in den letzten Jahren deutlich teurer geworden. Die Busunternehmen sähen sich heute mit schwierigeren Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt konfrontiert. Vor der Aussetzung der allgemeinen Wehrpflicht wurden bei der Bundeswehr Busführerscheine im großen Stil erworben. Die Schullandschaft befände sich in einem stetigen Wandel. Auch dies erfordere Feinjustierungen bei Nahverkehrsplanung und Produktion.</p> <p>Herr Dr. Schmöe berichtet, dass die Nahverkehrspläne für das NVV-Gebiet (regionaler NVP und lokale NVP der Verbundlandkreise) harmonisierte Vorgaben zu den Fahrzeugen im straßengebundenen ÖPNV enthielten. Dadurch könnten Fahrzeuge auch über die Aufgabenträgergrenzen hinweg eingesetzt werden. Es werde zwischen Neufahrzeugen bzw. neuwertigen Fahrzeugen (Kategorie „A“) und gebrauchten Fahrzeugen (Kategorie „B“) unterschieden. Während die Fahrzeuge der Kategorie „A“ die durchgehenden Regelfahrten auf den regionalen und lokalen Hauptlinien erbringen würden, könnten für die (Spitzen-)Leistungen im ausbildungsbezogenen Linienverkehr Fahrzeuge der Kategorie „B“ eingesetzt werden.</p>
9	<p>Abschluss</p>
	<p>Herr Landrat Reuß bedankt sich für das Interesse und für die Diskussion, beendet die 2. Sitzung der Regionalkonferenz und verabschiedet die Teilnehmer/-innen.</p>

f. d. R.

Dreieich, 21.02.2013 / 28.02.2013

Dr. Hinrich Schmöe

IGDB GmbH

Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis – 2. Regionalkonferenz – Eschwege-Oberhonne, 21.02.2013“
3. Präsentationsfolien von Herrn Pipper (NWM) zu „Mobilfalt“