Verfahrensbegleitende Materialien

2. Sitzung der Regionalkonferenz am 21.02.2013

Protokoll und Präsentationen

IG Dreieich Bahn GmbH · Im Steingrund 3 · D-63303 Dreieich

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

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Durchwahl	Datum
	1644-35/xm – hs	0 61 03 / 50 67 – 140	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. Schmöe (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	**Begrüßung durch den Vorsitzenden des Aufsichtsrates der NWM, Herrn Landrat Reuß, und durch den Geschäftsführer der NWM, Herrn Pipper**
	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. 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 befinde 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. 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. Das Projekt „Mobilfalt“ könne im April 2013 als Testversuch offiziell an den Start

Pos.	Beschreibung
	gehen. Damit würden Erkenntnisse auch zur Übertragbarkeit auf andere Bediengebiete gesammelt. 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 beispielswiese 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. 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 beschlossen. Die Beratungen über die Finanzierung des ÖPNV zwischen dem Land Hessen und den Verkehrsverbünden würden noch dieses Jahr beginnen, wofür die Nahverkehrspläne eine wichtige Basis seien. 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). 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. 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-Oberhone, 21.02.2013").
2	**Sachstand bezüglich der Erstellung des Lokalen und des Regionalen NVP; Zuordnung der Themenbereiche**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 3-14
3a	**Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP: Raumstruktur**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 15-21
3b	**Auszüge aus der Bestandsaufnahme zum Lokalen NVP: Verkehrsangebot**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 22-31
4a	**Anforderungsprofil für den Lokalen NVP**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 32-46

Pos.	Beschreibung
4b	**Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV**
	Vortrag durch Herrn Schmechtig (NahverkehrsConsult), s. **Anl. 2**, Folien 47-55
5	**Grundzüge der Schwachstellenanalyse und des Angebotskonzepts**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 56-58
6	**Vorstellung der alternativen Beförderungsform „Mobilfalt"**
	Vortrag durch Herrn Pipper, siehe **Anlage 3**
7	**Skizzierung der weiteren Projektschritte**
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe **Anlage 2**, Folien 60-61
8	**Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen**

	• 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:
	  • 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 Dienstschicht habe, müsse er mittlerweile durchgehend entlohnt werden, auch wenn er nur morgens und nachmittags tatsächlich Fahrten durchführe.
	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.
	➔ 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

Pos.	Beschreibung
	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 Fahrgeldeinnahmen führten. ➔ 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. ➔ 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.
9	**Abschluss**
	Herr Landrat Reuß bedankt sich für das Interesse und für die Diskussion, beendet die 2. Sitzung der Regionalkonferenz und verabschiedet die Teilnehmer/-innen.

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-Oberhone, 21.02.2013“
3. Präsentationsfolien von Herrn Pipper (NWM) zu „Mobilfalt“

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

2. Regionalkonferenz

Eschwege-Oberhone, 21.02.2013

IGDB GmbH
Verkehrsplanung + Beratung
Im Steingrund 3
63303 Dreieich
☎ 0 61 03 / 50 67 – 0
🖷 0 61 03 / 50 67 – 100
@ info@igdb.de
www.igdb.de

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
☎ 0 561 / 988 349 - 65
🖷 0 561 / 988 349 - 68
@ info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)**
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. **Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept**
6. **Alternative Angebotsform „Mobilfalt“**
7. **Weitere Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. **Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen**
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)

   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Rolle des Aufgabenträgers im ÖPNV

- Der Werra-Meißner-Kreis ist Aufgabenträger im Sinne des § 5 Abs. 1 Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG).
- Der Landkreis in seiner Funktion als Aufgabenträger

  … stellt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV im Rahmen des Lokalen NVP sicher,

  … ist für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig,

  … kann die Aufgaben durch eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) wahrnehmen lassen (im Werra-Meißner-Kreis: NWM),

  … gibt der LNO verbindliche Vorgaben zu Entwicklung und Planung des ÖPNV und zur Ausübung von Bestellerfunktionen,

  … stellt zusammen mit der LNO den lokalen Nahverkehrsplan auf.

Aufgabenträgerkonstellationen in Nordhessen

- **Die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte) nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbünden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).**
- **Daher nimmt ein LK die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen Verkehr wahr (vgl. § 6 Abs. 1 HÖPNVG).**

Verkehr	Aufgabenträgerschaft	
regionaler Verkehr R RT BUS	NVV	**NVV**
lokale Verkehre BUS AST		**Werra-Meißner-Kreis**
		LK Kassel
		LK Hersfeld-Rotenburg
		Schwalm-Eder-Kreis
		LK Waldeck-Frankenberg
		Stadt Kassel

Exkurs: regionaler und lokaler Verkehr

Gemäß § 2 Abs. 2 HÖPNVG war bis 05.12.2012 „regionaler Verkehr“

1. **Schienenpersonennahverkehr (SPNV),**
2. **straßengebundener ÖPNV, der die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers (Landkreis, kreisfreie Stadt) überschreitet <u>und</u> dessen regionaler Charakter bedeutend ist.**

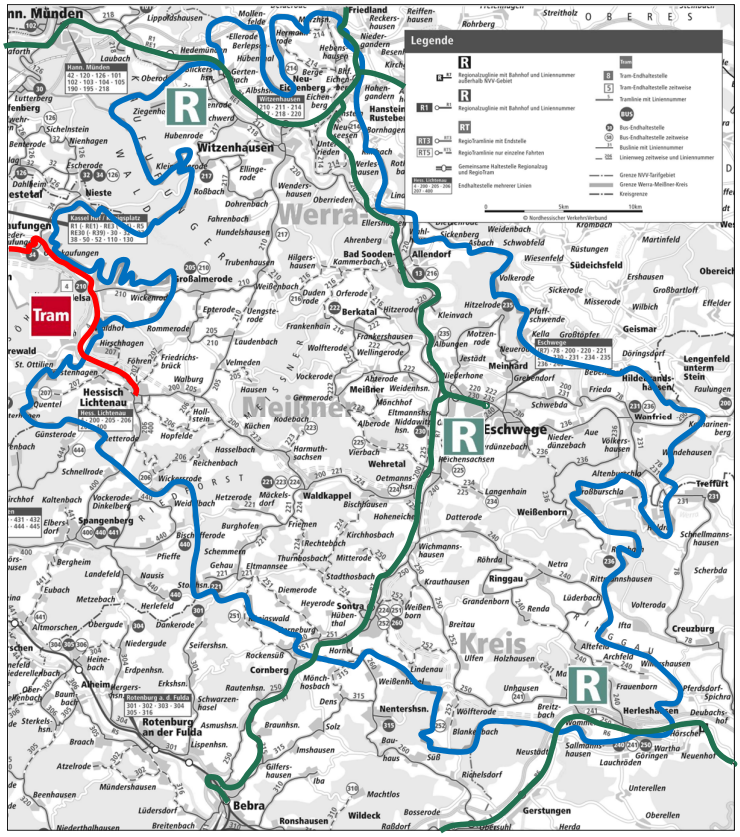
Der übrige straßengebundene ÖPNV ist lokaler Verkehr.

Im Vorgriff auf neue gesetzliche Bestimmungen (Novellierung HÖPNVG) wurde im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne bereits von einer künftigen Regelung ausgegangen, die am 06.12.2012 auch offiziell in Kraft getreten ist (vgl. § 2 Abs. 4 HÖPNVG):

Regionaler Busnahverkehr ist der ÖPNV, der im Linienverkehr mit Kfz im Sinne des PBefG erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen NVP aufgenommen ist.

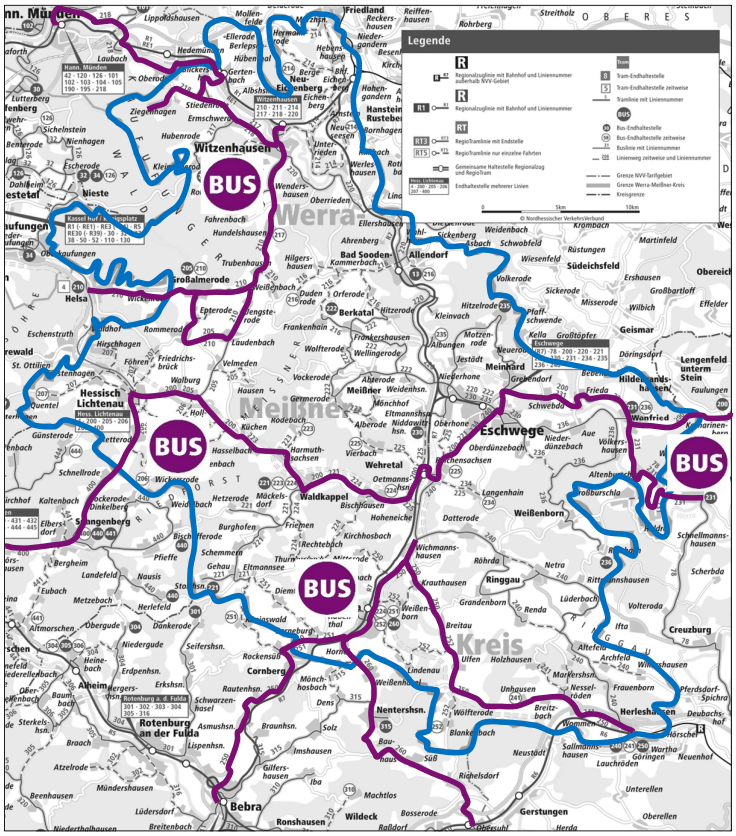
Der übrige straßengebundene ÖPNV ist lokaler Verkehr.

Exkurs regionaler und lokaler Verkehr (I)



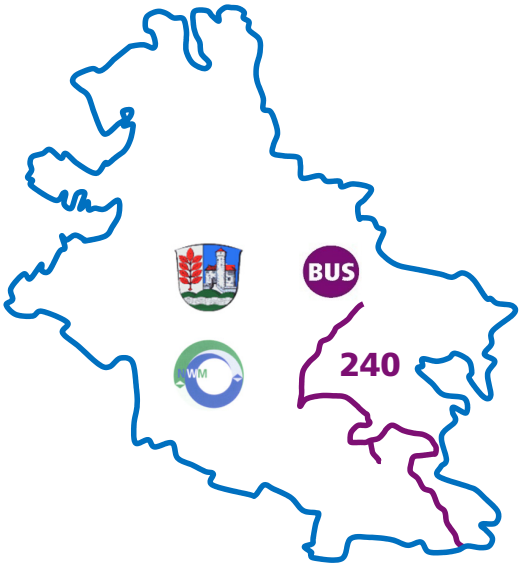
SPNV-Linien sind laut HÖPNVG <u>regionale</u> Verkehre in Aufgabenträgerschaft des NVV.

Exkurs regionaler und lokaler Verkehr (II)

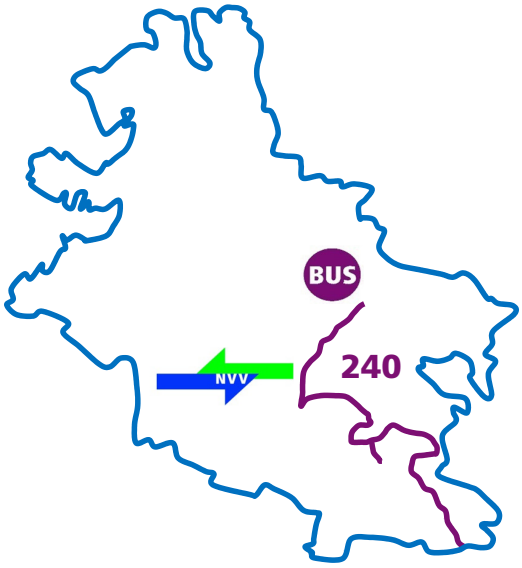


Regionale Buslinien sind laut HÖPNVG <u>regionale</u> Verkehre in Aufgabenträgerschaft des NVV.

Exkurs regionaler und lokaler Verkehr (III)



Die Buslinie Eschwege – Ringgau – Herleshausen war nach alter Rechtslage (HÖPNVG bis 12/2012) ein <u>lokaler</u> Verkehr.



Nach der Novellierung des HÖPNVG (12/2012) kann diese Buslinie auch dem <u>regionalen</u> Verkehr zugeordnet werden.

Aufgaben des Nahverkehrsplans (NVP)

- Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV wird durch den Aufgabenträger ein Nahverkehrsplan aufgestellt (vgl. § 14 Abs. 2 HÖPNVG).
- Dabei sind verschiedene Ziele und Grundsätze zu beachten und zu berücksichtigen (vgl. §§ 3, 4, 14 HÖPNVG):
  - ÖPNV ist Teil des Gesamtverkehrssystems
  - Befriedigung der Nachfrage nach räumlicher Mobilität
  - Stärkung des ÖPNV zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens
  - Intermodalität, Raumordnung, Soziales, Umweltschutz
  - Leistungsfähigkeit und Effizienz des ÖPNV
- Der NVP entfaltet Wirkung auf Dritte (eigenwirtschaftliche Antragsteller, Genehmigungsbehörde)

➔ Im NVP wird die „ausreichende Bedienung“ konkretisiert.

Bedeutung des NVP im novellierten PBefG

Der Aufgabenträger

- **… ist für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig (vgl. § 8 Abs. 3 PBefG).**
- **… definiert seine Anforderungen an Umfang und Qualität des ÖPNV, an dessen Umweltqualität sowie Vorgaben zur verkehrsmittelübergreifenden Integration üblicherweise in einem NVP (ebd.).**

Der NVP entfaltet Wirkung in Bezug auf:

- **Handeln der Genehmigungsbehörde (vgl. § 8 Abs. 3a PBefG)**
- **Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (vgl. § 8a PBefG)**
- **Antrag auf Erteilung von Genehmigungen (vgl. § 12 PBefG)**
- **Voraussetzung der Genehmigungen (vgl. § 13 PBefG)**

➔ **Der NVP wurde durch die am 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes gestärkt.**

Inhalte eines Nahverkehrsplans

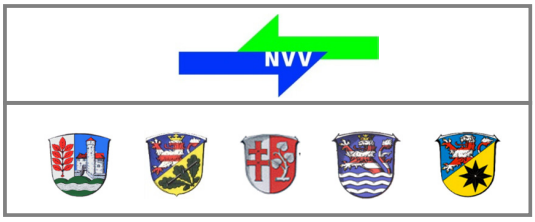
Ein Nahverkehrsplan soll Aussagen u. a. zu folgenden Themen enthalten (vgl. § 14 Abs. 4 HÖPNVG):

- **Bestandsaufnahme (Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage; Prognosen)**
- **Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung sowie für Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen („Anforderungsprofil“)**
- **Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern**
- **Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Angebotes**
- **Verkehrsentwicklungsprogramm mit angestrebten Maßnahmen zu Angebotsentwicklung und Angebotsverbesserungen („Angebotskonzept“)**
- **Kostenschätzungen für vorgesehene Maßnahmen**
- **Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung**

Fortschreibung der NVP im NVV-Gebiet

- **Der Regionale NVP für den NVV stammt aus dem Jahr 2000.**
- **Der Lokale NVP für den Werra-Meißner Kreis stammt aus dem Jahr 2003.**
- **Nach dem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne aus dem regionalen NVP zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG).**
- **Anforderungen und Angebotskonzepte hinsichtlich des regionalen Verkehrs (SPNV, Bus) werden zur Wahrung des Territorialprinzips nach-richtlich in den lokalen NVP übernommen.**

➔ **Integrierte und zeitparallele Fortschreibung des regionalen NVP für den NVV und der lokalen NVP für die fünf Verbundlandkreise unter fachli-cher Begleitung der IGDB und der Mathias Schmechtig Nahverkehrs-Consult.**



Zentrale Kapitel eines NVP

NVP

Anforderungsprofil
(Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)

2. RK

Schwachstellenanalyse
(Mängelanalyse)

Angebotskonzept
(Rahmenfahrpläne mit Linienverläufen)

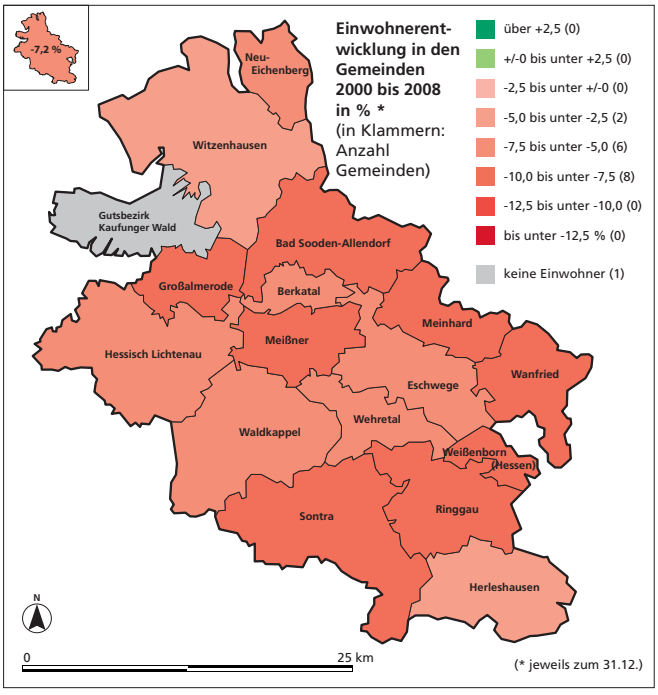
3. RK

- **Ausschreibungs- und Vergabeverfahren**
- **(Kunden-)Fahrpläne, konkrete Anschlüsse**

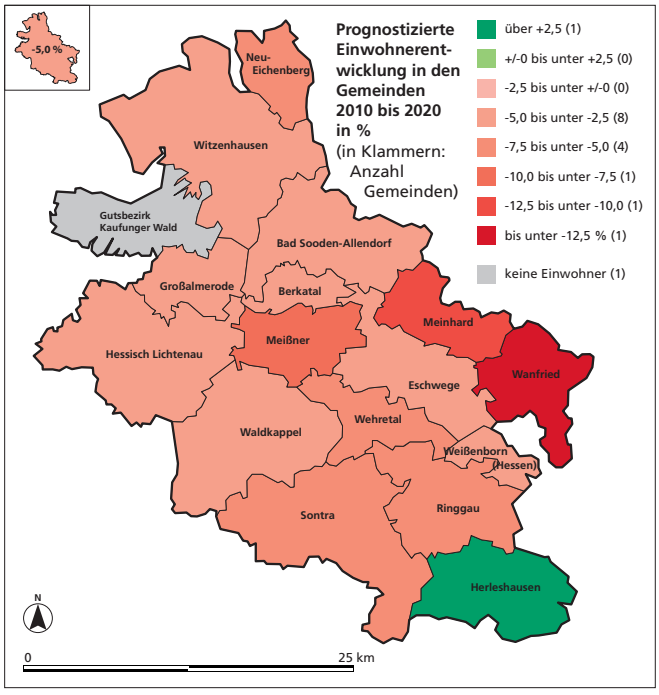
Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Raumstruktur**
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Analysen zur Raumstruktur (I): Einwohnerentwicklungen

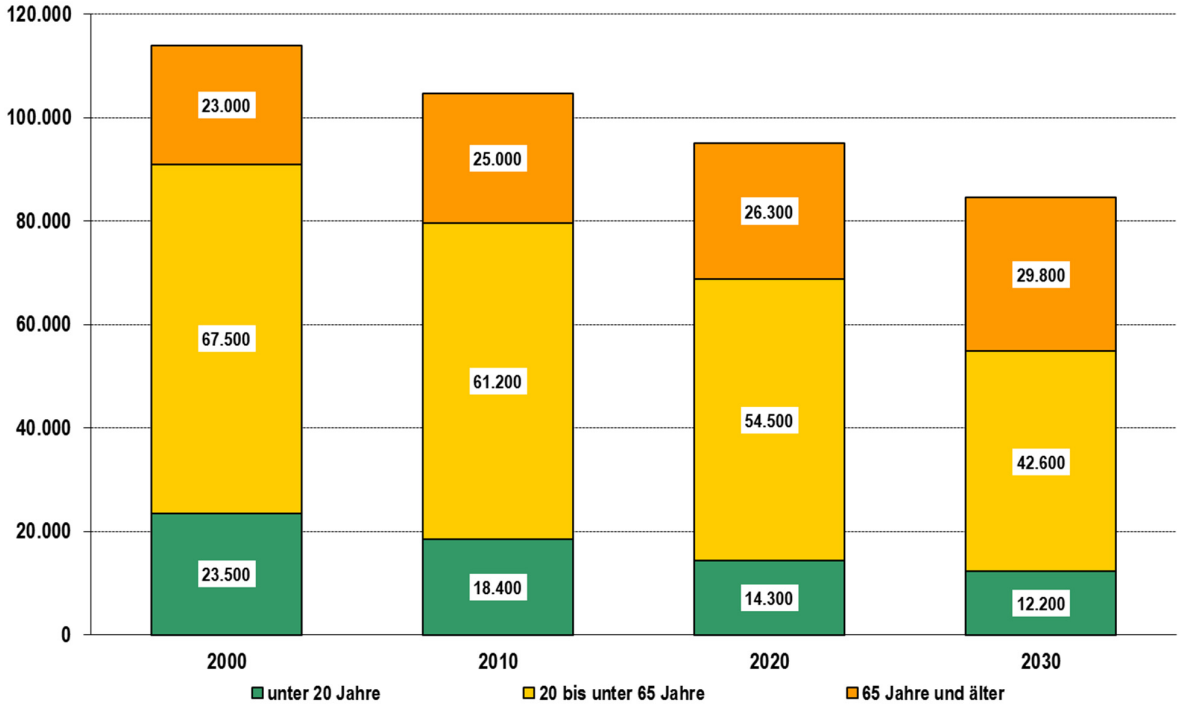


Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009



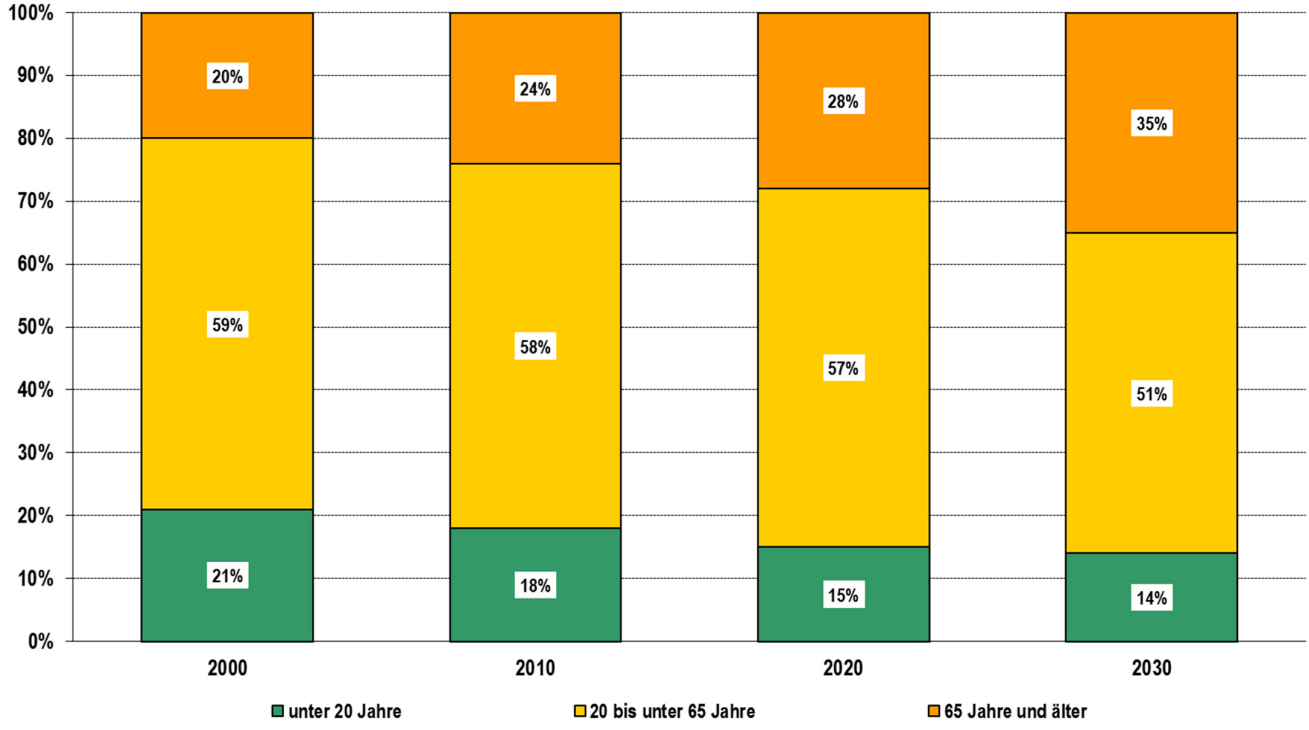
Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

Analysen zur Raumstruktur (II): Einwohnerentwicklung absolut

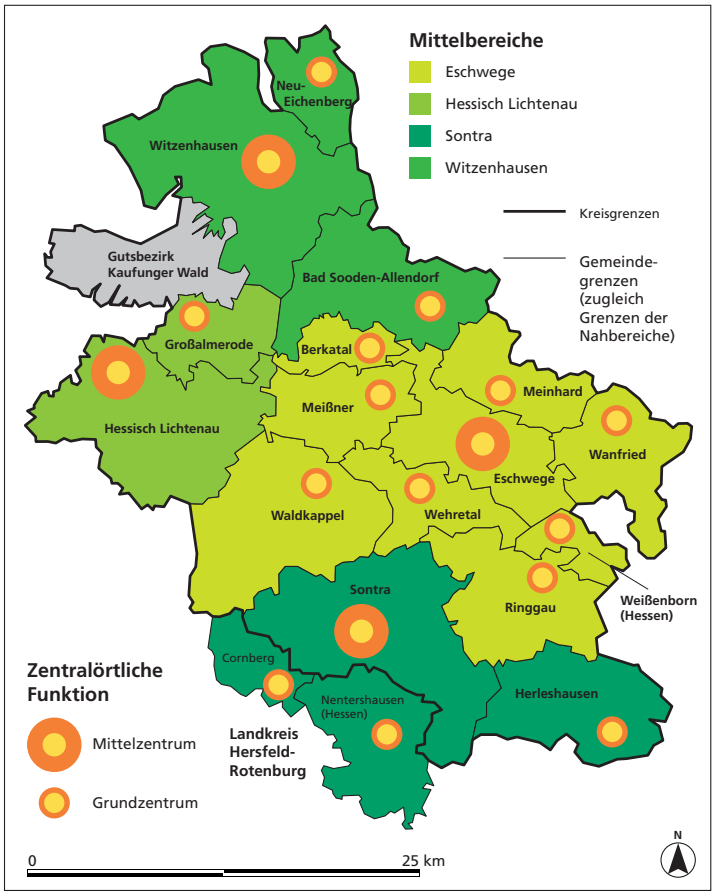


Quelle: HA Hessen Agentur 2007

Analysen zur Raumstruktur (III): Relative Entw. Altersgruppen

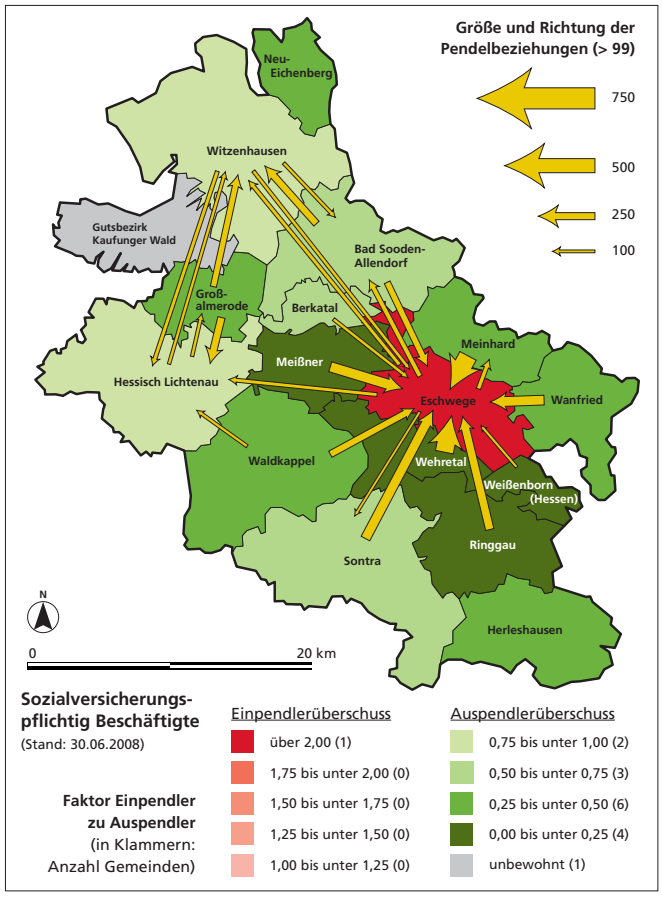


Quelle: HA Hessen Agentur 2007



Analysen zur Raumstruktur (IV): Zentralörtliche Gliederung

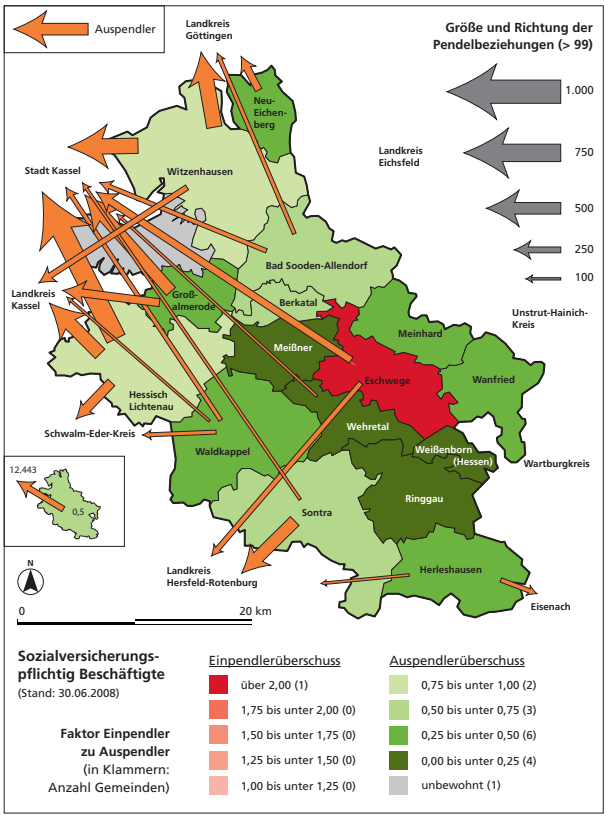
Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

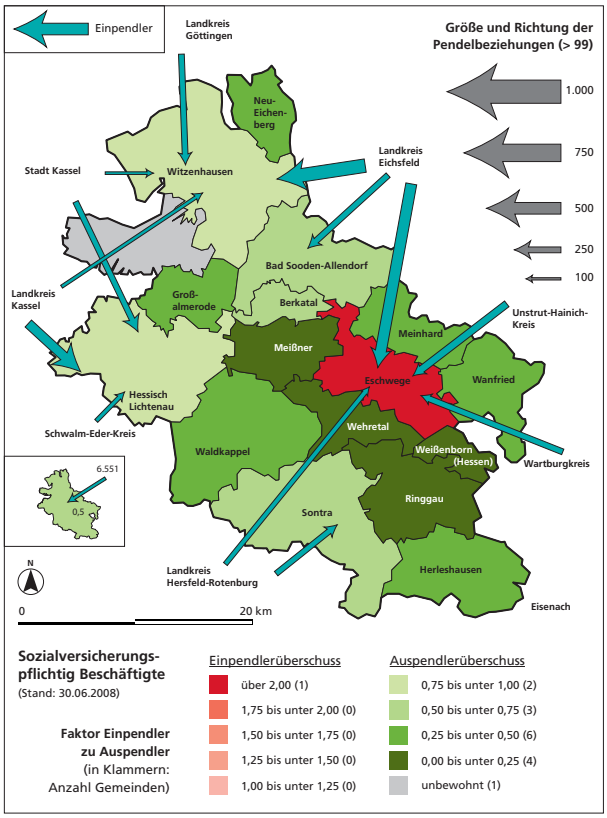


Analysen zur Raumstruktur (V): Binnenpendler-beziehungen

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

Analysen zur Raumstruktur (VI): Aus- und Einpendlerbeziehungen





Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Verkehrsangebot**
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Systematisierung des ÖPNV-Bestandsangebotes

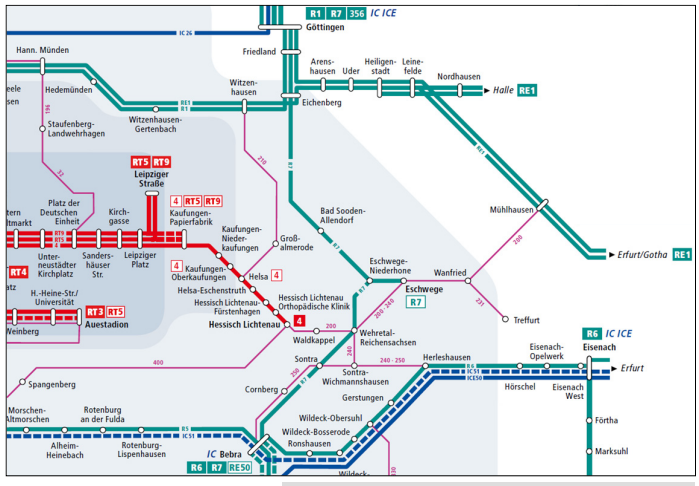
- SPNV-Linien (in Aufgabenträgerschaft des NVV)
- Regionale Buslinien (in Aufgabenträgerschaft des NVV)
- Lokale Buslinien für den Zwischenorts- und Stadtteilverkehr mit Ausrichtung auch auf den Jedermann-Verkehr
- Lokale Buslinien mit Ausrichtung auf den Ausbildungsverkehr
- Lokale Linien mit kombinierter Bus- und AST-Bedienung
- Lokale AST-Linien für den Zwischenorts- und Stadtteilverkehr
- Lokale Stadtverkehre (unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Städte)
- „Einbrechende“ Buslinien (in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise)
- Alternative Bedienformen

Verkehrsangebot im Bestand (I): SPNV-Linien

R Tram NVV

SPNV-Linien im Werra-Meißner-Kreis in Aufgabenträgerschaft des NVV:

R1	**Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Göttingen**
RE1 (HAL)	**Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Leinefelde – Halle**
RE1 (EF)	**Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Leinefelde – Erfurt**
RB1	**Eichenberg – Leinefelde – Halle**
R6	**Bebra – Herleshausen – Eisenach**
R7	**(Fulda –) Bebra – Eschwege – Eichenberg – Göttingen**
4	**Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau**



Quelle: NVV 2013; verändert

Verkehrsangebot im Bestand (II): Regionaler Busverkehr

Regionale Buslinien im Werra-Meißner-Kreis in Aufgabenträgerschaft des NVV:

200	Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege – Meinhard – Wanfried – Südeichsfeld – Mühlhausen/Thüringen
210	Helsa – Großalmerode – Witzenhausen mit AST
218	Witzenhausen – Hann. Münden
231	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt mit AST
250	Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck
400	Hessisch Lichtenau – Spangenberg – Melsungen – Felsberg – Fritzlar
N200	*Nachtschwärmer* AST: Helsa – Hessisch Lichtenau
202	*AusflugsBus*: Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau – Meißner – Berkatal – Eschwege

Verkehrsangebot im Bestand (III): Lokaler Busverkehr

Lokale Buslinien für den Zwischenorts- und Stadtteilverkehr in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM mit Ausrichtung auch auf die Belange des Jedermann-Verkehrs:

205	Großalmerode – Hessisch Lichtenau (*)
217	Stadtteile von Witzenhausen
220	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege (*)
235	Eschwege – Meinhard
236	Eschwege – Wanfried – Weißenborn
240	Eschwege – Wehretal – Sontra-Wichmannshausen – Ringgau – Herleshausen (*)
(*)	Linien mit vertaktetem Regelfahrtenangebot

Verkehrsangebot im Bestand (IV): Lokaler Busverkehr

Lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM mit Ausrichtung auf den Ausbildungsverkehr:

206	Stadtteile von Hessisch Lichtenau
207	Stadtteile von Hessisch Lichtenau
214	Neu-Eichenberg – Witzenhausen
222	Eschwege – Meißner – Berkatal
225	Eschwege – Wehretal
234	Eschwege – Wehretal
241	Ortsteile von Herleshausen
251	Sontra – Ortsteile von Cornberg
252	Stadtteile von Sontra

Verkehrsangebot im Bestand (V): Lokaler Bus- und AST-Verkehr

Lokale Linien in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM mit kombinierter Bus- und AST-Bedienung:

216	(äußere) Stadtteile von Bad Sooden-Allendorf
221	(Eschwege – Wehretal – Waldkappel –) Stadtteile von Waldkappel
223	Stadtteile von Waldkappel
224	Stadtteile von Waldkappel und Sontra

Fotos: NVV

Verkehrsangebot im Bestand (VI): Lokaler AST-Verkehr

Lokale AST-Linien für den Zwischenorts- und Stadtteil-verkehr in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM:

209.1-3	**Stadtteile von Hessisch Lichtenau**
219.1-3	**Stadtteile von Witzenhausen**
219.4	**Witzenhausen – Neu-Eichenberg**
229.1	**Eschwege – Meißner – Berkatal – Hoher Meißner**
229.2	**Eschwege – Wehretal**
259.1-2	**Stadtteile von Sontra**

Verkehrsangebot im Bestand (VII): Lokale Stadtverkehre

Lokale Stadtverkehre in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Städte:

StadtBus Witzenhausen

211.1-2 Kernstadt von Witzenhausen

StadtBus Bad Sooden-Allendorf

215.A-B Kernstadt Bad Sooden-Allendorf

215 Bad Sooden-Allendorf – Grenzmuseum Schifflersgrund AST

StadtBus Eschwege

230.1-2 Kernstadt Eschwege

230.3-4 Kernstadt und Stadtteile von Eschwege

239.1 Kernstadt von Eschwege AST

239.2 Stadtteile von Eschwege AST

Verkehrsangebot im Bestand (VIII): Einbrechende Buslinien

„Einbrechende“ Buslinien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise:

EIC 13 Heilbad Heiligenstadt – Bad Sooden-Allendorf

WAK 78 Eisenach – Treffurt – Wanfried – Meinhard – Eschwege

Verkehrsangebot im Bestand (IX): Alternative Bedienformen

Mobilfalt NVV

http://www.mobilfalt.de

Sicher heim mit dem fifty fifty TAXI

http://www.wmk-fiftyfifty.de

bürgermobil miteinander – füreinander

http://www.ringgau.de/buergerservice/buergermobil

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. **Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)**
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Stellung und Funktion des Anforderungsprofils innerhalb des NVP

Das Anforderungsprofil

- **... enthält Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele zur Abwicklung des ÖPNV-Angebotes,**
- **... stellt die verkehrliche Willensbekundung des Landkreises für die Weiterentwicklung des ÖPNV auf seinem Gebiet auf,**
- **... ist eine Rahmenplanung für die Ausgestaltung des ÖPNV in diesem Jahrzehnt,**
- **... ist Basis für Schwachstellenanalyse, Angebotskonzept, Maßnahmen-wirkung und Kostenkalkulation im NVP.**

Vorteile eines weitgehend gemeinsamen Anforderungsprofils für alle NVP im NVV-Gebiet

- **integrierte und zeitparallele Fortschreibung aller Nahverkehrspläne im NVV-Gebiet**
- **Anwendung des Territorialprinzips auf die fünf Verbundlandkreise und somit auf das gesamte NVV-Gebiet**
- **„nachrichtliche“ Übernahmen aus regionalem NVP des NVV, wenn lokaler Aufgabenträger nicht originär zuständig ist (Verbindung aus Sektoral- mit Territorialprinzip, v. a. bei SPNV und regionalen Buslinien)**
- **ganzheitliche Betrachtung des ÖPNV-Systems in einem Landkreis**
- **Schaffung eines transparenten, kommunizierbaren und verbundweiten Gesamtangebots im ÖPNV**
- **Erleichterung der Kommunikation des Angebots gegenüber den Nahverkehrskunden**
- **Stärkung des Verbundcharakters**

Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils (I)

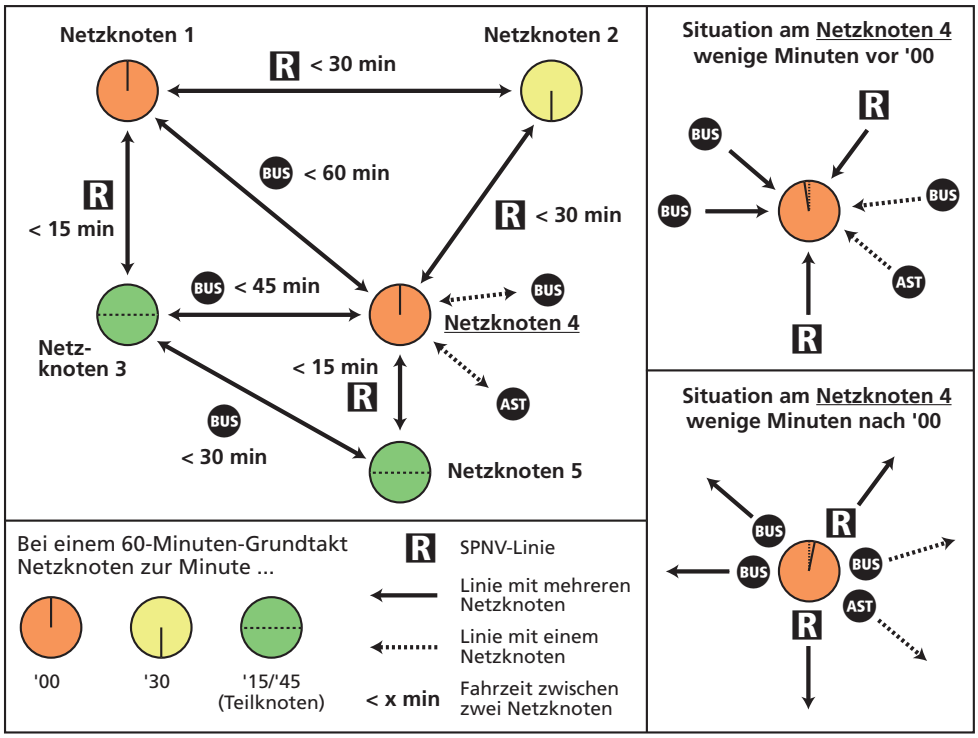
- Übernahme von Vorgaben aus gesetzlichen Bestimmungen:
  - Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
  - Hessisches ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG),
  - Behindertengleichstellungsgesetze von Bund und Land Hessen (BGG, HessBGG)
- Übernahme von Vorgaben übergeordneter Planwerke:
  - Regionalplan
- Formulierung von Vorgaben zu quantitativen und qualitativen Mindeststandards der Verkehrsbedienung
- Berücksichtigung von
  - Stand der Technik (Fahrzeuge, ortsfeste Infrastrukturen)
  - Erkenntnissen aus den Verkehrswissenschaften (Mobilitätsverhalten)

Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils (II)

- Einbettung in gesellschaftliche und wirtschaftsstrukturelle Wandlungsprozesse
  - Demographie
  - Motorisierungsraten
- Einbeziehung der Belange von Nutzergruppen mit besonderen Ansprüchen
  - Behindertengleichstellung
  - mobilitätseingeschränkte Personengruppen
  - Senioren
- Formulierung von Vorgaben zur räumlichen Erschließung und zu Verbindungen zu/von Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufe

➔ Gesamtbild des künftigen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis

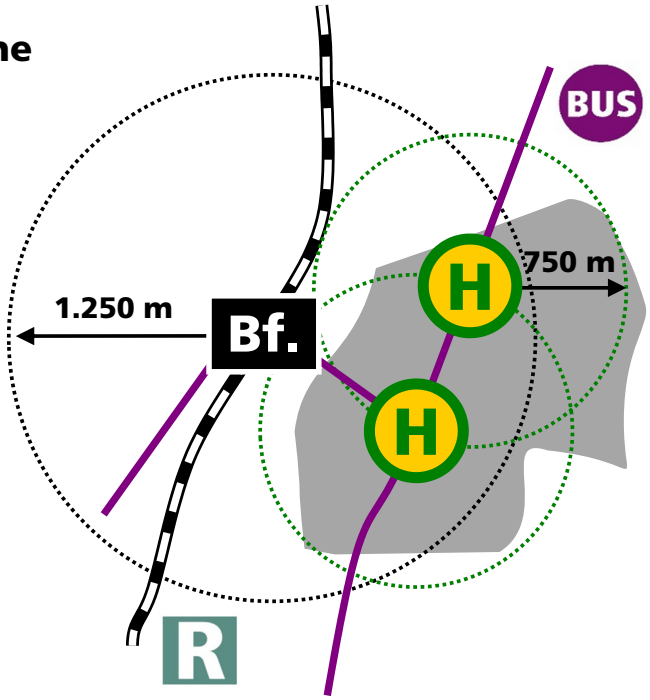
Schaffung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) in Nordhessen als mittel- bis langfristige Zielsetzung



Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade

Struktur-raum	Zentralitäts-stufe des Stadt-/Orts-teils (OT)	Mindest-erschlie-ßungsgrad	Radius um Zugangsstelle (mit regelmäßiger Bedienung)		
			R	Tram	BUS AST
Ordnungs-raum	Mittelzent-rum (MZ)	80 % Innenstadt: 90 %	-	750 m	500 m Innenstadt: 300 m
	Grundzent-rum (GZ) u. OT > 200 EW	80 %			750 m
ländlicher Raum	Mittelzent-rum (MZ)	70 % Innenstadt: 80 %	1.000 m	-	500 m Innenstadt: 300 m
	Grundzent-rum (GZ) u. OT > 200 EW	70 %	1.250 m		750 m

Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes im ländlichen Raum durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade

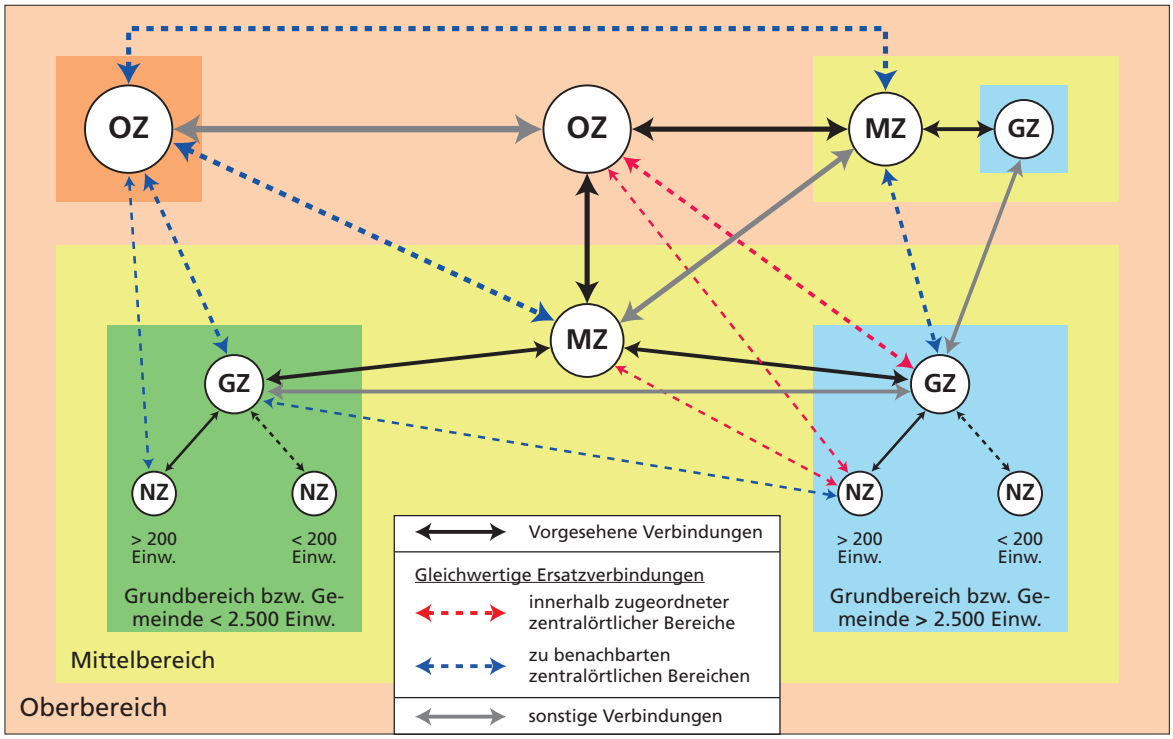


Grundzentrum (GZ)

Mindesterschließungsgrad: 70 %

Am Beispiel von Wehretal-Reichensachsen ist die Vorgabe zur räumlichen Erschließung erfüllt.

Verbindungsmodell auf Grundlage des Systems der zentralen Orte gemäß Regionalplan für Anforderungen an Mindestbedienungsqualitäten



Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Ordnungsraum – unabhängig ob mit Zug, Tram, Bus oder AST

Mindestbedienstandard Ordnungsraum

	Relation		Stunde																				max. Umstieg	max. Fahrzeit
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Mo-Fr	NZ	GZ																						1	15
	GZ	MZ																						1	30
	MZ*	OZ*																						1	60
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Sa	NZ	GZ																						1	15
	GZ	MZ																						1	30
	MZ	OZ																						1	60
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
So/F	NZ	GZ																						1	15
	GZ	MZ																						1	30
	MZ	OZ																						1	60

Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im ländlichen Raum – unabhängig ob mit Zug, Tram, Bus oder AST (oder „Mobilfalt“)

Mindestbedienstandard ländlicher Raum

	Relation		Stunde																				max. Umstieg	max. Fahrzeit
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Mo-Fr	NZ [< 2.500]	GZ																						1	30
	NZ [> 2.500]	GZ																						1	30
	GZ	MZ																						1	30
	MZ	OZ																						1	90
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Sa	NZ [< 2.500]	GZ																						1	30
	NZ [> 2.500]	GZ																						1	30
	GZ	MZ																						1	30
	MZ	OZ																						1	90
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
So/F	NZ [< 2.500]	GZ																						1	30
	NZ [> 2.500]	GZ																						1	30
	GZ	MZ																						1	30
	MZ	OZ																						1	90

Legende zu den Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Werra-Meißner-Kreis

Erläuterungen:

Relation:

Mindeststandard auf jeweiliger Relation:

NZ	**Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion über 200 Einwohner**
NZ [< 2.500]	**Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion über 200 Einwohner in einer Stadt/Gemeinde mit insgesamt weniger als 2.500 Einwohnern**
NZ [> 2.500]	**Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion über 200 Einwohner in einer Stadt/Gemeinde mit insgesamt mehr als 2.500 Einwohnern**
GZ	**Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion)**
MZ	**Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion)**
OZ	**Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)**

Stunde:

Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde: 4 [15] | 2 [30] | 1 [60] | 0,5 [120]

[bei einer anzustrebenden Vertaktung bedeutet dies einen Grundtakt in Min.]

Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich

*** Im Ordnungsraum dichtere Fahrtenfolge MZ <-> OZ von 7 bis 9 Uhr und von 15 bis 18 Uhr nur in Lastrichtung**

Umstieg:

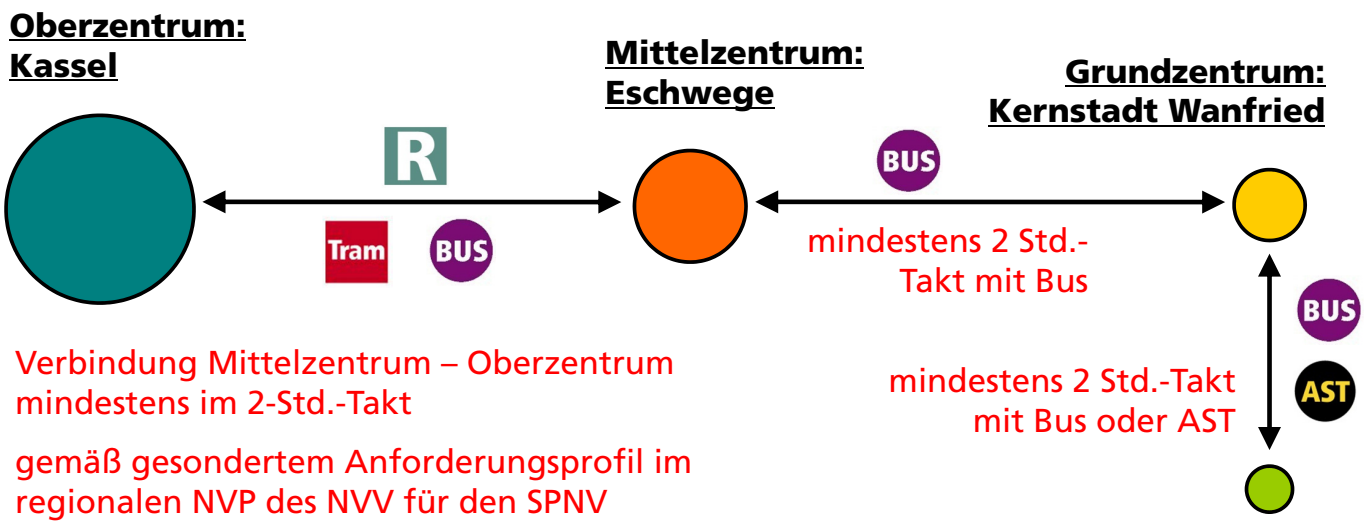
Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation

Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus werden maximal zulässige Umstiege je Relation addiert.

Fahrzeit:

Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation

Beispiel für Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Werra-Meißner-Kreis



Verbindung Mittelzentrum – Oberzentrum mindestens im 2-Std.-Takt

gemäß gesondertem Anforderungsprofil im regionalen NVP des NVV für den SPNV Verbindungen im 1-Std.-Takt (an Werktagen).

Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs

- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG).
- Die Schülerbeförderung hat laut HSchG vorrangig mit dem ÖPNV zu erfolgen. Bei fehlendem oder unzureichendem Regelangebot können ÖPNV-Fahrten durchgeführt werden, die sich an den Besonderheiten der Schulstandorte und an deren Einzugsgebieten orientieren.
- Eine Notwendigkeit zur Anbindung besteht für Wohnplätze mit mindestens 5 Schülern, ansonsten ist eine alternative Bedienung zu prüfen.
- Die Verbindungen zwischen den Wohnorten und den Schulen bestehen i. d. R. aus (mindestens) 2 Anfahrten und 2 Abfahrten.
- Wartezeiten vor bzw. nach dem Unterricht sind bei Grund- und Förderschulen bis 30 min, bei weiterführenden Schulen bis 45 min zulässig.
- Bei regelmäßigen Auslastungen der Beförderungskapazität (Sitz- und Stehplätze) einer Busfahrt von über 80 % sind entweder zusätzliche Fahrzeuge oder anderweitig entlastende Kapazitäten vorzusehen.

Extrakt: Anforderungsprofil im lokalen NVP

- Aktuelle Entwicklungen hinsichtlich Demographie, Mobilitätsverhalten, Umwelt und Technik finden Eingang in den NVP.
- „Barrierefreiheit“: Gesetzliche Vorgaben zur Gleichstellung behinderter Menschen werden explizit thematisiert.
- Daraus leiten sich fachspezifische Kriterien für Fahrzeuge und für den Ausbau von Bushaltestellen ab, die allen mobilitätseingeschränkten Nutzern zugute kommen.
- „Gender Mainstreaming“: Es werden zeitgemäße Anforderungen an die Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen mit dem Fokus auf Gender gestellt (➔ Verkehrsangebote, -infrastrukturen).
- Im NVP erfolgt die Verankerung eines lokalen ÖPNV-Angebots, das im Zeitraum 2000 bis 2010 auch auf Grundlage des ersten NVP entstanden ist.
- Auf Basis der Festlegungen der Verbindungsqualitäten im Anforderungsprofil werden die Busverkehre von 2013 bis 2018 neu ausgeschrieben.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)

Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV

5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV

- Auftrag zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV aus Rechtvorschriften:
  - Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (§ 4 und § 8 Abs. 2 BGG)
  - Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (§ 3 Abs. 1 und § 10 Abs. 2 HessBGG)
  - Personenbeförderungsgesetz (§ 8 Abs. 3 PBefG)
  - Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG)
  - Straßenverkehrszulassungsordnung (§ 30d Abs. 4 StVZO)
- § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ für alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen).

Auswirkungen novelliertes PBefG auf NVP

Zielsetzungen und Anforderungen in Bezug auf die Barrierefreiheit (§ 8 Abs. 3 PBefG, gültig seit 01.01.2013):

- ***„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen."***

Rückschau: Terminus in der vorangegangenen Fassung des PBefG (gültig bis 31.12.2012): *„... möglichst weitreichende Barrierefreiheit ..."*)

„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitlichen Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."

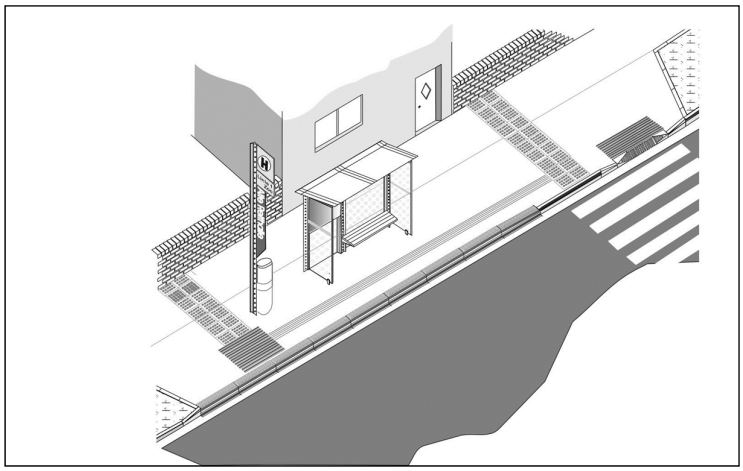
➔ **Aufgrund der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen kann vollständige Barrierefreiheit nur langfristig erreicht werden!**

Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

- **Gehbehinderte Personen mit oder ohne Rollator/Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)**
- **blinde und sehbehinderte Personen**
- **Personen mit Rollstuhl**
- **gehörlose Personen**
- **hochbetagte Personen**
- **greifbehinderte Personen**
- **kleinwüchsige Personen**
- **Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen**
- **Personen mit Gleichgewichtsstörungen**
- **Personen mit geistiger Behinderung**

➔ **Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend!**

Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen



Mustergrafik einer Bushaltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

Quelle: HLSV 2010

- **Anlage am Fahrbahnrand oder als Haltestellenkap**
- **gerader Bussteig mit niederflurgerechtem Hochbord-/ Kaprandstein (ca. 18 cm Höhe)**
- **durchgängiges taktiles Leitsystem (Einstiegfeld in Höhe der ersten Tür)**
- **hindernisfreie Aufstellfläche in Höhe der zweiten Bustür von mindestens 2,5 m x 2,5 m (für 360°-Wende Rollstuhl)**
- **Fahrgastinformation im 2-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch)**
- **barrierefreie Erreichbarkeit des Ein- und Ausstiegsbereiches**

„weitgehend barrierefreie“ Haltestelle

(aber: keine barrierefreie Fahrgastinformation)

Niederflurfahrzeuge:
Voraussetzung für barrierefreie ÖPNV-Systeme

Nicht niederflurgerechte Haltestellen:

- problematische Ein- und Ausstiegssituationen
- schlechte Anfahrbarkeit bei Busbuchten

Enge dörfliche Situationen erfordern kreative Lösungen:

- **sehr schmaler Gehweg**
- **fahrdynamisch ungünstige Anfahrbarkeit**

Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)**
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. **Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept**
6. **Alternative Angebotsform „Mobilfalt“**
7. **Weitere Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

Beispiel Schwachstellenanalyse: Verbindungsqualitäten

Die Anforderungen an die Verbindungsqualitäten werden dem ÖPNV-Angebot im Status quo (Fahrplanjahr 2010) gegenübergestellt.

Stadt/ Gemeinde	zu prüfende Verbindung gemäß Tab. III-2 in Kap. III 6.3					Bedienzeitraum			Bedienungsintensität			Umsteigehäufigkeit			Fahrzeit		
	Startort	Fkt.	Zielort	Ersatzzielort	Fkt.	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F	Mo-Fr	Sa	So/F
Bad Sooden-Allendorf	Bad Sooden-Allendorf	GZ	Witzenhausen	-	MZ												
	Bad Sooden-Allendorf	GZ	-	Eschwege	MZ												
	Ellershausen	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
	Hilgershausen	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
	Kammerbach	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
	Kleinvach	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
	Oberrieden	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
	Orferode	NZ	Bad Sooden-Allendorf	-	GZ												
Berkatal	Frankershausen	GZ	Eschwege	-	MZ												
	Frankenhain	NZ	Frankershausen	-	GZ												
	Hitzerode	NZ	Frankershausen	-	GZ												
Eschwege	Eschwege	MZ	Kassel	-	OZ												
	Eschwege	MZ	-	Göttingen	OZ												
	Albungen	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Eltmannshausen	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Niddawitzhausen	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Niederdünzebach	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Niederhone	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Oberdünzebach	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
	Oberhone	NZ	Eschwege	-	MZ=GZ												
Großalmerode	Großalmerode	GZ	Hessisch Lichtenau	-	MZ												
	Großalmerode	GZ	-	Witzenhausen	MZ												
	Epterode	NZ	Großalmerode	(Nähe Großalmerode)	GZ												
	Laudenbach	NZ	Großalmerode	-	GZ												
	Rommerode	NZ	Großalmerode	-	GZ												
	Trubenhausen	NZ	Großalmerode	-	GZ												
	Uengsterode	NZ	Großalmerode	-	GZ												

Legende		Anforderung erfüllt; kein Mangel		Anforderung nahezu erfüllt; geringfügiger Mangel		Anforderung nicht erfüllt; deutlicher Mangel		Prüfung nicht möglich oder nicht sinnvoll

Beispiel Angebotskonzept im NVP: Rahmenfahrplan

Rahmenfahrplan

205 Aufgabenträger **Werra-Meißner-Kreis** BUS

Hessisch Lichtenau – Großalmerode

Linienbündel **201 Gelstertal – Lossental**
Angebotstyp **RegioBus**
Netzebene **3a**
Fahrzeugkategorie **B (C)**
Betriebsleistung [km/a]

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge
Mo-Fr an S	**05:00-21:00**	**60' (120')**
Mo-Fr an F	**05:00-21:00**	**60' (120')**
Sa	**07:00-21:00**	**120'**
So/F	**09:00-21:00**	**120'**

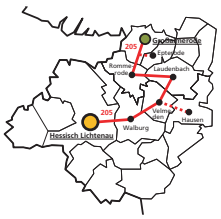
Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Hessisch Lichtenau	NVH **4**
	BUS
	AST
Großalmerode	BUS **210**

verkehrliche Funktionen
Verbindung zwischen MZ Hessich Lichtenau und GZ Großalmerode
Anbindung der dazwischen liegenden Stadtteile an die zentralen Orte
Verkehr zu/von Schulen auf den Gebieten der Städte Großalmerode und Hessisch Lichtenau

anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete
Gesamtschulen in Großalmerode und Hessich Lichtenau
Hirschbergschule in G.-Rommerode und Meißnerland-Grundschule in H. L.-Walburg

Bemerkungen
Fahrten können auch bedarfsorientiert durchgeführt werden.
Bei der Bedarfsbedienung können Fahrtrelationen ausgeschlossen werden.
Teile des Verkehrsangebotes sind auf die Belange der Schüler der genannten Schulen ausgerichtet.

Änderungen gegenüber 2010
Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa
Einführung einer Bedienung an So/F
Aufnahme von Knüllwald-Hergetsfeld in die Regelbedienung.



Kundenfahrplan (kein Bestandteil des NVP)

BUS 205

Großalmerode ▸ Hessisch Lichtenau

VU

Montag-Freitag

Verkehrsbeschränkungen		F	S	S	S	F	S		F	S	S	F	S	S	S	F
Fußnoten	N	N		N		N		N	N		N	N		N	210		N
Großalmerode, Gesamtschule ab				7.32						11.49	12.34					13.19	
NVH 210 von Helsa an	*5.39*	*6.46*	*6.46*		*7.34*	*7.31*		*9.46*	*11.46*	*11.46*		*12.46*					*13.46*
NVH 210 von Witzenhausen an	*5.51*	*6.48*	*6.48*		*7.49*	*7.51*		*9.51*	*11.51*	*11.51*		*12.51*	*12.56*				*13.51*
Speckplatz	5.52	6.52	6.52	7.35	7.50	7.52		9.52	11.52	11.52	12.37	12.52	12.57		13.22	13.52	
Faulbach	5.54	6.54	6.54	7.37	7.52	7.54		9.54	11.54	11.54	12.39	12.54	12.59		13.24	13.54	
Abzw Epterode	-	-	-	-	-	-		-	-	11.55	12.40	-	-		13.25	-	
Großalmerode-Epterode, Mitte	-	-	-	-	-	-		-	-	11.58	12.43	-	-		13.28	-	
Bahnhof	5.55	6.55	6.55	7.38	7.53	7.55		9.55	11.55	12.00		12.55	13.00			13.55	
Großalmerode-Rommerode, Tonwerk	5.57	6.57	6.57	7.40	7.55	7.57	8.15	9.57	11.57	12.02		12.57	13.02			13.57	
Wetterburg	-	-	-	7.42	-	-	8.17	-	-	-		-	-			-	
Mitte	5.58	6.58	6.58	7.44	7.56	7.58	8.19	9.58	11.58	12.03		12.58	13.03			13.58	
Schule	-	-	-	-	7.58	-	-	-	-	12.10		-	13.05			-	
Großalmerode-Laudenbach, Bürgerhaus	6.02	7.02	7.02	-	8.02	8.02	8.23	10.02	12.02	12.14		13.02	13.09			14.02	
Brückenstraße	6.03	7.03	7.03	-	8.03	8.03	8.24	10.03	12.03	12.15		13.03	13.10	13.11		14.03	
Hessisch Lichtenau-Velmeden, Gemeindehaus	-	-	-	7.48	-	-	-	-	-	-		-	-	-		-	
St Floriansweg	-	-	7.07	7.50	8.06	-	8.27	-	-	-		-	-	-		-	
Hessisch Lichtenau-Hausen, Gänsemarkt	-	-	-	7.54	-	-	8.31	-	-	-		-	-	-		-	
Hausen	-	-	-	7.55	-	-	8.32	-	-	-		-	-	-		-	
Hessisch Lichtenau-Velmeden, Kirche	6.06	7.06	7.08	8.00	8.07	8.06	8.37	10.06	12.06	12.18		13.06	13.13	13.14		14.06	
Hessisch Lichtenau-Walburg, Schule	-	-	-	8.04	8.10	-	8.40	-	-	-		-	-	-		-	
Abzw Bahnhof	6.09	7.09	7.12		8.12	8.09	8.42	10.09	12.09	12.21		13.09	13.16	13.17		14.09	
Wehrebrücke	6.10	7.10	7.13		8.13	8.10	8.43	10.10	12.10	12.22		13.10	13.17	13.18		14.10	
Hessisch Lichtenau, Leipziger Straße	6.14	7.14	7.17		8.17	8.14	8.47	10.14	12.14	12.26		13.14	13.21	13.22		14.14	
Biegenstraße	6.16	7.16	7.19		8.19	8.16	8.49	10.16	12.16	12.28		13.16	13.23	13.24		14.16	
Hopfelder Straße	6.17	7.17	7.20		8.20	8.17	8.50	10.17	12.17	12.29		13.17	13.24	13.25		14.17	
Rathaus	6.18	7.18	7.21		8.21	8.18	8.51	10.18	12.18	12.30		13.18	13.25	13.26		14.18	
Bürgerhaus	6.19	7.19	7.22		8.22	8.19	8.52	10.19	12.19	12.31		13.19	13.26	13.27		14.19	
NVH 4 nach Kassel ab	*6.27*	*7.27*	*7.27*		*8.27*	*8.27*	*8.57*			*12.57*		*13.27*	*13.27*			*14.27*	
Gesamtschule an			7.27		8.27												

210 Bus kommt als Linie 210 von Witzenhausen
F in den Ferien und an schulfreien Tagen
N Im Regelfall Einsatz von Niederflurfahrzeugen
S an Schultagen

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. **Alternative Angebotsform „Mobilfalt“**
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. **Weitere Projektschritte**
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Weitere Projektschritte

- Schwachstellenanalyse
  - Verbindungsqualitäten (Anforderungsprofil vs. Status quo)
- Angebotskonzept (inkl. Infrastrukturinvestitionen)
  - Steckbriefe mit Rahmenangaben zum Verkehrsangebot je Linie
- Maßnahmenwirkung und -bewertung
- Umsetzungshorizonte der Maßnahmen (zeitliche Priorisierungen)
- Linienbündelung
- 3. Regionalkonferenz
- Anhörung und Beschlussfassung

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Sachstand und Einordnung in Gesamtprojekt NVP Nordhessen
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil (Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele)
   Zielsetzung: barrierefreie Gestaltung des ÖPNV
5. Grundzüge Schwachstellenanalyse und Angebotskonzept
6. Alternative Angebotsform „Mobilfalt“
7. Weitere Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

Von TeilnehmerInnen angemeldete Beiträge und Themen

Gemeinde Wehretal:

- **Erreichbarkeit der Bahnsteige von Wehretal-Reichensachsen nach dem Umbau der Zufahrtsstraße zur B 27 (als Überführung über die Bahnlinie Eschwege – Bebra)**

Die NVV-Mobilfalt.

Mobilität in einer neuen Vielfalt

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH

WERRA-MEISSNER-KREIS

Starke Partner

Die NVV-Mobilfalt ist ein Zukunftsprojekt des **NVV** mit dem Werra-Meißner- und Schwalm-Eder-Kreis – finanziert und unterstützt durch das Land Hessen.

Werra-Meißner-Kreis | Nahverkehr WM | Schwalm-Eder-Kreis | Land Hessen

Weitere Partner im Mobilfalt-Projekt:

telenet AG RHEIN-MAIN | UNIKASSEL VERSITÄT | BIRCH COVE | Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult | plan:mobil VERKEHRSKONZEPTE MOBILITÄTSPLANUNG

Mitwirkende Planungsbüros und Uni Kassel

Beteiligte Kommunen:

Witzenhausen | Sontra | Herleshausen | Nentershausen (Zweckverband InKomZ) | Niedenstein

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

1. **Warum Mobilfalt?**

2. **Wie funktioniert Mobilfalt?**
   - Der Fahrplan – ganz neu gedacht
   - Einfache Preise – im NVV integriert
   - Das Buchungssystem – das Herzstück der Mobilfalt

3. **Wie wollen wir die Menschen begeistern?**
   - Weitersagen! Mobilfalt braucht Sie!
   - Viele Ansprechpartner vor Ort – die Starthelfer
   - Ansprechpartner für alle Fälle – die Mobilitätszentrale

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

1. **Warum Mobilfalt?**

Antwort auf die mobilen Herausforderungen

Die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr (Bus und Bahn) werden speziell im ländlichen Raum immer schwieriger:

- Weniger Menschen leben in den Dörfern und kleinen Städten, der Anteil älterer Menschen steigt
- Viele Orte haben keine Einkaufsmöglichkeiten mehr, keine Ärzte oder Apotheken
- Die Arbeitsplätze liegen häufig in den größeren Städten, die Wege dorthin werden weiter
- Die Arbeitszeiten werden flexibler und damit für einen wirtschaftlichen Busverkehr schwieriger abzuwickeln
- Die Anbindung entfernt gelegener Gebiete mit Bus und Bahn ist aufwändig und teuer
- Abends und am Wochenende sind viele Ziele interessant, die mit Bus und Bahn schlecht oder gar nicht erreicht werden können

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

1. Warum Mobilfalt?

Was heißt das für das Angebot mit Bus und Bahn?

- Bus und Bahn können immer seltener wirtschaftlich gefahren werden
- Selten gibt es Hauptachsen, auf denen viele Fahrgäste gemeinsam unterwegs sind und für die sich ein regelmäßiger Busfahrplan lohnt
- Die Zukunft liegt in flexiblen Nahverkehrsangeboten. Ausgerichtet auf den Bedarf der Menschen in den kleinen Orten
- Diese flexiblen Angebote werden gerade für ländliche Räume immer wichtiger

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

1. Warum Mobilfalt?

Was bedeutet das für die Menschen in der Region?

- Für viele Menschen ohne Auto ist es heute schon schwierig, zum Einkaufen oder zum Arzt zu kommen oder Freunde zu besuchen
- Vor allem Jugendliche, Senioren, Frauen und Menschen mit geringen Einkommen sind davon betroffen
- Dies bedeutet eine geringere Lebensqualität und weniger Teilhabe am gesellschaftlichen Leben auf dem Land
- Der NVV möchte dieser Entwicklung entgegenwirken

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

1. Warum Mobilfalt?

Als Antwort auf diese Entwicklung hat der NVV das innovative Konzept entwickelt:

Mobilität und Vielfalt = Mobilfalt

Mobilfalt vernetzt den privaten Pkw-Verkehr mit dem Öffentlichen Nahverkehr,

das heißt, mit allem was in den Fahrplänen des NVV zu finden ist – vom AnrufSammelTaxi und Bürgerbus über Bus und Tram bis hin zum Zug.

So entstehen vollkommen neue flexible Angebote für Fahrer und Mitfahrer.

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

1. Warum Mobilfalt?

Alternative Bedienformen haben sich schon bewährt, das seit 2006 existierende Fifty-Fifty Taxi beweist das!

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

1. Warum Mobilfalt?

Auch das Bürgermobil in Ringgau und Weißenborn zeigt seit 2011 wie vielfältig Nahverkehr organisiert werden kann!

bürgermobil
miteinander – füreinander

Kostenlose Fahrten für nicht mobilisierte Bürgerinnen und Bürger aus Ringgau und Weißenborn.

Start: 3. November 2011

Jeden Montag und Donnerstag.

Jetzt neu seit 01.03.12:
Jeden Dienstag und Freitag

Ärzte- und Einkaufsbus Ringgau-Weißenborn

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
NWM
WERRA-MEISSNER-KREIS

2. Wie funktioniert Mobilfalt?

Der Fahrplan – ganz neu gedacht

Das Prinzip:

- Vorhandene Buslinien werden durch „Mobilfalt-Fahrten“ gefüllt. Jede Stunde gibt es dann eine Fahrtmöglichkeit.
- Interessante Ziele, die heute noch nicht erreichbar sind, werden mit Mobilfalt neu erschlossen.
- Das Fahrtangebot besteht innerhalb einer Gemeinde oder Stadt oder als Anschluss zu Bahnlinien.
- Gefahren wird das Mobilfalt-Angebot von Fahrerinnen oder Fahrern mit ihrem **Privat-Pkw**. Sie erhalten dafür eine Erstattung ihrer Auslagen.

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner
Mobilfalt NVV

2. Wie funktioniert Mobilfalt?

Einfache Preise – im NVV integriert

Die Nutzung von Mobilfalt ist ganz einfach:

- Der Preis für eine Mobilfalt-Fahrt beträgt **1,- EUR,** für lange Strecken **2,- EUR**
- Dies entspricht dem AST-Zuschlag zum regulären NVV-Tarif

Die Zahlung kann auf zwei Wegen erfolgen:

- Der Betrag wird vom Bankkonto abgebucht, das Sie bei der Buchung angegeben haben
- Oder Sie füllen Ihr Mobilfalt-Konto vorab auf und fahren Ihr Guthaben einfach ab
- Bei der Mobilfalt-Fahrt ist bereits alles geregelt, eine weitere Fahrkarte benötigen Sie nicht

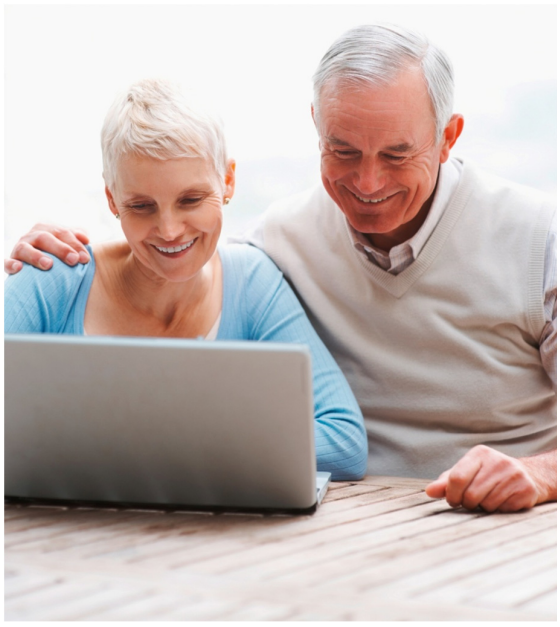
© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

2. Wie funktioniert Mobilfalt?

Das Buchungssystem – das Herzstück der Mobilfalt

- Dreh- und Angelpunkt ist das Mobilfalt-Buchungssystem im Internet
- Hier sind alle wichtigen Informationen hinterlegt und mit dem NVV-Fahrplan verknüpft
- Sowohl die Anmeldung als auch die Buchung von Fahrten sowie die Abrechnung erfolgt hier.
- Natürlich ist auch die Anmeldung und Buchung per Telefon möglich. Oder persönlich in der Mobilitätszentrale in Eschwege am Stadtbahnhof.



© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

3. Wie wollen wir die Menschen begeistern?

Weitersagen! Mobilfalt braucht Sie!

Mobilfalt ist ein neues Mobilitäts-Angebot. Und braucht Menschen, die das System ausprobieren und nutzen.

In den Pilotregionen und Kommunen wurden Informationsveranstaltungen durchgeführt, um Menschen von diesem Projekt zu begeistern – und um viele Fragen zu beantworten.

Wichtig ist, dass viele Bewohnerinnen und Bewohner dieser Orte überzeugt werden können – in den Vereinen, in der Nachbarschaft, in der Politik, auf der Straße, in den Geschäften – überall, wo Mobilfalt gebraucht wird.

Die **Werbung für Mobilfalt** ist wichtig, damit es einen erfolgreichen Start gibt: Darum kommt es auch auf Sie an – Erzählen Sie Ihren Bekannten und Freunden von diesem neuen Angebot!

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

3. Wie wollen wir die Menschen begeistern?

Viele Ansprechpartner vor Ort – die Starthelfer

Wir wollen möglichst viele Unterstützer in den Gemeinden und Städten im Vorfeld finden.

- Diese Starthelfer für Mobilfalt sollen für das Projekt in ihrem Ort werben
- Sie sollen informieren und die Nutzung des Angebotes erklären – und damit helfen, das neue Mobilitätsangebot zu verstehen
- Die Starthelfer wurden/werden durch den NVV geschult und mit den anderen Starthelfern vernetzt – damit alle Bescheid wissen und weiterhelfen können

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

3. Wie wollen wir die Menschen begeistern?

Ansprechpartner für alle Fälle – die Mobilitätszentrale

In Eschwege soll das **NVV-Kundenzentrum am Stadtbahnhof** zu einer zentralen Informationsstelle für alle Fragen zur Mobilität ausgebaut werden. Dort stehen Spezialisten für alle Fragen rund um die Mobilfalt zur Verfügung. Hier können Sie persönlich oder telefonisch alles über das neue Projekt erfahren.

Der Standort Eschwege liegt räumlich zwischen den Piloträumen und ist deshalb für den Werra-Meißner-Kreis von großer Bedeutung.

Außerdem soll die Mobilitätszentrale auch Informationen zu vielen weiteren Themen geben, zum Beispiel zum Tourismus-Angebot, zu Ausflugszielen, zur Vermietung von Elektrofahrrädern und später ggf. auch Leihwagen und vielem mehr.

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH
WERRA-MEISSNER-KREIS

Mobilfalt – Der Film:

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner

Die Mobilfalt Internet-Homepage unter:

www.mobilfalt.de

Nordhessischer VerkehrsVerbund
Verkehrsverbund & Fördergesellschaft Nordhessen mbH

WERRA-MEISSNER-KREIS

Es geht los mit der Mobilfalt! Sind Sie dabei?

Beginn der Registrierung: 06. April 2013

Offizeller Start-Termin: 19. April 2013

Weitere Informationen:

www.mobilfalt.de und www.nvv.de

Bei Fragen:

mobilfalt@nvv.de

© Nordhessischer VerkehrsVerbund und Nahverkehr Werra-Meißner