



Verfahrensbegleitende Materialien

3. Sitzung der Regionalkonferenz am 16.01.2014

Protokoll und Präsentation

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
06.12.2013

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

Einladung zur 3. Sitzung der Regionalkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren,

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

**Donnerstag, den 16. Januar 2014 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** Übersicht und Einordnung der Themen
- 3** Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
- 4** Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
- 5** Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV

*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** Tendenzen der Mobilitätsentwicklung und Konsequenzen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV
- 7** Zwischenstand Modellprojekt *Mobilfalt*
- 8** Skizzierung der weiteren Projektschritte
- 9** 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 10. Januar 2014.

Zu TOP 9 „Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen“:

Soweit Sie spezielle Themen in der dritten Sitzung der Regionalkonferenz behandeln 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 **3. Regionalkonferenz (RK)**

Datum / Uhrzeit: 16.01.2014, 16:30 Uhr – 18:30 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. Schmoe, 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>Der Aufsichtsrat der NWM habe, so Herr Landrat Reuß, im Dezember 2012 bereits mit dem Anforderungsprofil Teile des Entwurfes zum Lokalen NVP zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Entwurf zum Lokalen NVP solle im Verlauf von 2014 in den Kreistag eingebracht und beschlossen werden. Als Vorlauf zum Lokalen NVP habe man jedoch den Entwurf zum Regionalen NVP abwarten müssen, der voraussichtlich im Februar vom Aufsichtsrat des NVV beschlossen werde. Der ÖPNV befinde sich in einer Umbruchsphase. Der Bund müsse über die Revision der Regionalisierungsmittel befinden, die an die Länder verteilt werden. Es gehe hier um die Höhe der Mittel, die „unten“ bei den regionalen (Verbänden) und lokalen Aufgabenträgern (Landkreisen) ankämen. Unter Umständen müssten auch Anpassungen am Angebot vorgenommen werden, um mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zurechtzukommen. Die Frage stelle sich, wie sich die neuen Regierungen (Bund, Land Hessen) dazu positionierten. In 2014 müsse über die Höhe der Finanzmittel Klarheit herrschen. Dies wiederum werden Auswirkungen auch auf die Umsetzung der Maßnahmen im Lokalen NVP für den Werra-Meißner-Kreis haben. Darüber hinaus probiere man im Kreisgebiet andere Bedienformen aus (hier: Mobilfalt).</p> <p>Herr Pipper, Geschäftsführer der NWM, begrüßt die Anwesenden und berichtet, dass seit Oktober 2013 der Anhörungsentwurf zum Regionalen NVP des NVV vorliege. Dieser gebe den Rahmen für die lokalen NVP der Verbundlandkreise mit vor. Deshalb musste man bei der Zeitfolge erst den Entwurf des Regionalen NVP abwarten, bevor die Angebotskonzepte im Lokalen NVP für den Werra-Meißner-</p>

Pos.	Beschreibung
	<p>Kreis abgeschlossen werden konnten. Diese Abhängigkeit führte zu längeren Abstimmungen zwischen dem Verbund und den Landkreisen, bis alle Planungen für die regionalen und lokalen ÖPNV-Angebote in Einklang gebracht wurden. Die Sitzungen der Regionalkonferenz dienten der Einbindung der Städte und Gemeinden, der Verkehrsunternehmen und der Verbände. Dadurch würden Anregungen und Wünsche schon vor dem förmlichen Anhörungsverfahren entgegengenommen und diskutiert werden. Letzteres werde in den kommenden Monaten durchgeführt, denn es sei beabsichtigt, den Entwurf zum Lokalen NVP im Herbst 2014 in den Kreistag einzubringen und beschließen zu lassen.</p> <p>Im Folgenden wird auf die Anlage 2 zu diesem Protokoll verwiesen (Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis – 3. Regionalkonferenz – Eschwege-Oberhonne, 16.01.2014“).</p>
2	Übersicht und Einordnung der Themen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 3-7
3a	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Schnittstellen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 8-13
3b	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Haltestellen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 14-24
3c	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Verbindungsqualitäten
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 25-29
4	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung und Konsequenzen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV
	Vortrag durch Herrn Schmechtig, siehe Anlage 2, Folien 30-37
5	Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 38-45
6	Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 46-51
7	Skizzierung der weiteren Projektschritte
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe Anlage 2, Folien 52-53
8a	Von Teilnehmer/-innen angemeldete Beiträge und Themen

Pos.	Beschreibung
	<p>Herr Pipper (NWM) referiert zum Modellprojekt „Mobilfalt“, das im Werra-Meißner-Kreis mit drei Pilotregionen vertreten sei – in/um Herleshausen, Sontra und Witzenhausen. Einleitend erläutert er die Funktionsweise dieses neuen Mobilitätsangebotes (Hinweis: das Prinzip kann unter www.mobilfalt.de oder in der entsprechenden Broschüre nachgelesen werden, weshalb im vorliegenden Protokoll nicht näher darauf eingegangen wird). Mittlerweile habe man in den Pilotregionen einen registrierten Nutzerstamm von 640 Personen, wovon etwa 60 private Anbieter bzw. Fahrer seien.</p> <p>Seit dem Auftakt im April 2013 habe sich herausgestellt, dass private Fahrer nicht im angestrebten Umfang Fahrten zu den Zeiten anböten, an denen Fahrtwünsche seitens der Fahrgäste bestünden. Bei den ca. 20 Fahrtwünschen pro Tag im Werra-Meißner-Kreis gebe es in rund 9 von 10 Fällen kein passendes privates Fahrtenangebot, so dass die Beförderungsgarantie greife und ein Taxi – vergleichbar wie beim „herkömmlichen“ AST – die Beförderung übernehme (Rückfallebene). Es gebe also noch Optimierungsbedarf beim sog. „Matching“, d. h. beim Zusammenfinden von Fahrtwunsch und privatem Fahrtenangebot. In Informationsveranstaltungen vor Ort wolle man die Fahrer dazu bewegen, mehr Fahrten anzubieten. Denkbar sei dabei, einen Zeitkorridor für Fahrtwünsche und angebotene Fahrten zu kommunizieren, so dass sich Fahrer und Mitfahrer nicht an einem starren Zeitschema (Fahrplan) wie bisher orientieren müssten.</p> <p>Die Pilotphase werde noch bis Ende 2014 laufen, man sei noch nicht am Projektende angelangt, weshalb noch Spielraum für weitere Modifikationen bestünde. Es gebe ein bundesweites Interesse an den Projektergebnissen. Zusammen mit dem NVV werde der Werra-Meißner-Kreis bzw. die NWM um eine höhere Akzeptanz dieses Mobilitätsangebotes werben – vor allem unter den privaten Fahrtenanbietern.</p>
8b	<p>Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr von Bültzingslöwen (BUND KV Werra-Meißner) erkundigt sich nach der im Vortrag angesprochenen „subjektiven“ und „objektiven“ Bewertung von Schwachstellen. Was sei in diesem Zusammenhang eine „objektive“ Analyse und ab wann würde ein Mangel von „subjektiv“ auf „objektiv“ heraufgestuft? ➔ Herr Dr. Schmöe (IGDB) versucht die Fragen anhand von Beispielen zu klären. Ein regelmäßiger Nutzer (Berufs- oder Ausbildungspendler) stelle sehr wahrscheinlich andere Ansprüche an eine Verbindung (Häufigkeit, Reisezeiten, Umstiege, Wartezeiten) – z. B. von Eschwege nach Kassel – als ein Gelegenheitsnutzer. Die Schwachstellenanalyse vergleiche den Ist-Zustand (Ist-Fahrplan) mit den Vorgaben (Soll-Zustand) aus dem Anforderungsprofil (Rahmenzielsetzungen zum NVP) und lasse „subjektive“ Wahrnehmungen und Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen außen vor. In der Schwachstellenanalyse wurden nur „harte“ Fakten anhand verbund- bzw. kreisweit einheitlicher Kriterien geprüft, z. B. ob eine Verbindung innerhalb einer vorgegebenen Zeitspanne nutzbar sei oder in welchen zeitlichen Intervallen eine Verbindung nachgefragt werden könne. Vorgaben zum Soll-Zustand (wie Erreichbarkeiten, Reisezeiten) wurden aus dem Regionalplan für Nordhessen (2009) abgeleitet. Der Sprung von einer „subjektiven“ Nutzerwahrnehmung zu einer „objektiv“ gemessenen Systemschwachstelle ließe sich mit Hilfe umfangreicher Nutzerbefragungen identifizieren. Diese seien im Vorfeld der integrierten

Pos. Beschreibung

Fortschreibungen der Nahverkehrspläne für das NVV-Gebiet jedoch nicht vorgesehen gewesen.

- Herr von Bültzingslöwen (BUND KV Werra-Meißner) betrachtet den Zustand des gesamten Bahnhofes Eichenberg als eine eklatante Schwachstelle im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises.
- ➔ Herr Dr. Schmoe (IGDB) antwortet, dass in der vorliegenden Präsentation aus Zeit- und Platzgründen der Zustand des Bahnhofes Eichenberg (und anderer Bahnstationen) nicht explizit aufgegriffen worden sei. Im aktuellen Anhörungsentwurf zum Regionalen NVP des NVV sowie auf der 3. Sitzung der Regionalkonferenz (zum Regionalen NVP) im Juli 2013 sei die Schwachstelle Bahnhof Eichenberg jedoch thematisiert worden.
- Herr von Bültzingslöwen (BUND KV Werra-Meißner) erinnert, dass Prognosen grundsätzlich immer schwierig seien. Im Vortrag würden Rückgänge bei der Nutzung des ÖPNV im Kreisgebiet aufgrund demographischer Entwicklungen vorhergesagt. Inwieweit würden bei den präsentierten Prognosen Faktoren wie Klimawandel, Bewusstseinswandel, Treibstoffteuerungen und andere Kosten beim MIV eingehen?
- ➔ Herr Schmechtig führt aus, dass die vorgenommenen Prognosen auf verkehrswissenschaftlichen Tendaussagen beruhten und sich auf eine bundesweite empirische Datenbasis stützten, wie jener der MiD 2008 (Mobilität in Deutschland). Fern- und Berufspendler sowie weitere Nachfragergruppen in Metropolregionen würden zunehmend mehr das öffentliche Verkehrsangebot (ÖV) nutzen. Es sei ein eindeutiger Trend zum SPNV und zu den großstädtischen ÖPNV-Systemen (S- und U-Bahnen, Stadtbahnen) festzustellen. Diese verzeichneten überdurchschnittliche Nachfragezuwächse. Dem stünden wesentliche Nachfragerückgänge in den ländlichen Räumen gegenüber, vor allem im Busverkehr. Ansonsten sei der Trend zum MIV in der Peripherie weiterhin ungebrochen. Anders ließe es sich nicht erklären, warum weiterhin in großem Umfang Pkw mit hoher Motorisierung verkauft würden. Der monetäre Wirkungsansatz, dass höhere Treibstoffpreise eine Trendumkehr – weg vom MIV und hin zum ÖV – bewirken könnten, sei mit dem Verweis auf die jährlichen Preisanpassungen in den Verkehrsverbänden oberhalb der Inflationsrate leider kein hinreichendes Argument.
- Herr Martin (Kreisschülersprecher) bezweifelt, ob eine Haltestellenanlage an einem großen Schulzentrum wie in Eschwege (Berufliche Schulen, Oberstufengymnasium) mit rund 2.200 Schülern bezüglich Wartebereich, Überdachungen und Sitzgelegenheiten jemals überhaupt ausreichend dimensioniert werden könne.
- ➔ Herr Pipper (NWM) entgegnet, dass gerade große Haltestellenbereiche an Schulzentren i. d. R. abseits der Hauptstraßen angelegt seien. Die Wartezeit auf den Bus werde auch im Schulgebäude verbracht. Nicht alle Schüler des Schulzentrums müssten zeitgleich draußen an den Haltestellenpositionen auf den Bus nach Hause warten. Dennoch sei bei einer so hoch frequentierten Haltestellenanlage die Einstiegshöhe mittels Hochbordsteinen den Fahrzeugen anzupassen. Dies würde nicht nur gehbehinderten Fahrgäste und Fahrgästen im Rollstuhl zugutekommen, sondern auch den Fahrgastwechsel beschleunigen und sicherer machen.
- Herr Nolte (Magistrat der Stadt Bad Sooden-Allendorf) greift die Finanzie-

Pos. Beschreibung

rungsmodalitäten für den ÖPNV in Flächenlandkreisen wie dem Werra-Meißner-Kreis auf. In Ballungsräumen gebe es eine deutlich höhere Fahrgastfrequenz als in ländlichen Räumen. Könne man beim ÖPNV nicht einen finanziellen Ausgleich zwischen Großstädten und ländlichen Räumen schaffen?

- ➔ Herr Schmechtig sieht hierfür keinen realistischen Spielraum. Die jüngsten Entwicklungen bei Infrastruktur und Angebot in vielen Großstädten ließen zunehmend große finanzielle Herausforderungen erahnen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen finanzierten ihre Leistungen u. a. auch über den steuerlichen Querverbund der jeweiligen Stadtwerke. Diese finanziellen Möglichkeiten seien zunehmend ausgeschöpft. Bei Angebotserweiterungen und Kapazitätsausweitungen hinke man den Fahrgastgewinnen der letzten Jahre bereits hinterher, denn den Mehreinnahmen stünden auch höhere Mehrausgaben gegenüber. Aus diesen Gründen sei eine „Umverteilung“ der Finanzmittel von Großstädten auf ländliche Räume gänzlich ausgeschlossen. Dies treffe nicht nur auf Städte wie Kassel zu, sondern auch auf „reiche“ Metropolen.
- Herr Nolte (Magistrat der Stadt Bad Sooden-Allendorf) erkundigt sich nach der Preispolitik im ÖPNV. Ein Fahrgast müsse für eine Zugfahrt – zum Beispiel nach Kassel oder Göttingen – einen hohen Fahrpreis entrichten. Im Vergleich zu den Kosten einer Pkw-Fahrt sei dies nicht zielführend.
- ➔ Herr Schmechtig erläutert, dass in Verkehrsverbänden der Preis für Einzelfahrscheine von den Bürgern i. d. R. als Maßstab der Preisbildung wahrgenommen wird. Der Einzelfahrschein (Gelegenheitsnutzer) ist in seinem Preis jedoch signifikant höher als der Preis für eine Einzelfahrt mit einer Zeitkarte (regelmäßige Nutzer). Darüber hinaus würden für spezielle Zielgruppen stark rabattierte Zeitkarten angeboten, z. B. Schülerfreizeitickets (im NVV „FreeBird“) oder für Seniorentickets (im NVV „Nordhessenkarte 60plus“). Dies sei eine gängige Preispolitik in allen Verkehrsverbänden. Die Einnahmen pro Fahrgast lägen in Verkehrsverbänden bei nur ca. 0,70 bis 0,80 Cent. Bei diesen Beträgen sei der ortsspezifische Fahrkartenmix bereits unterstellt.
- Herr Kulle (Seniorenrat Witzenhausen) bestätigt, dass der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Witzenhausen ein trauriges Bild abgebe. Ebenfalls stark verbesserungsbedürftig sei der Zustand an der Haltestelle „Markt“, hier besonders hinsichtlich ihrer Funktionalität (Anlage, Ausstattung) und ihrer verkehrlichen Bedeutung im Zentrum Witzenhausens. Es fehle an ausreichend bemessenen Warteflächen und Überdachungen. Allein die angrenzenden Einzelhandelsläden schüfen zu den Öffnungszeiten etwas Abhilfe. Die Aufenthaltsqualität ließe viel zu wünschen übrig.
- ➔ Herr Pipper (NWM) betont, dass die Stadt Witzenhausen und nicht der Landkreis bzw. die NWM für diese Haltestelle zuständig sei, auch wenn die NWM den funktionalen Mangel zur Kenntnis nehme. Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV befänden sich in der Planungs- und Finanzierungshoheit der Städte und Gemeinden. Dies betreffe auch Umbaumaßnahmen.
- ➔ Herr Müller (NWM) ergänzt, dass die Haltestellen „Markt“ und „ZOB“ in das Umbauprogramm der Stadt Witzenhausen aufgenommen seien, das 2016/2017 umgesetzt werden solle. Die Stadt bekäme das Gesamtpaket der Maßnahmen gefördert. Die Umbaupläne für diese und andere Haltestellen könnten sicherlich bei der Stadtverwaltung eingesehen werden.
- Frau Erfurth (MdL, Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen) fragt zum Mo-

Pos. Beschreibung

dellprojekt Mobilfalt nach, ob angesichts unzureichender privater Mitfahrgelegenheiten nicht die Gefahr bestehe, dass man sich zu Angebotskürzungen entschließen würde.

- Herr Pipper (NWM) erläutert, dass man bewusst eine große Anzahl fahrplanbezogener Mobilfalt-Fahrten vorhalte, um eine attraktive Mobilitätsdienstleistung anbieten zu können. Je mehr man den Fahrplan ausdünnne bzw. je weniger Fahrten man am Tag anböte, desto höher sei zwar die Wahrscheinlichkeit, dass ein Fahrtwunsch auf das Angebot eines privaten Fahrers treffe. Dieser Schritt vertrage sich aber nicht mit der Intention des Projektes, denn ein ausgedünntes Fahrtenangebot biete nur wenige Fahrtoptionen und generiere somit lediglich eine sehr niedrige Nachfrage. Ein möglicher Lösungsansatz sei es, Fahrgast und Fahrer Zeitfenster für eine Fahrt aufzuzeigen anstatt starre Abfahrtszeiten beizubehalten. Dadurch könne man die Trefferquote, das sog. „Matching“ erhöhen. In Kundengesprächen wolle man diesen Ansatz ausloten. Mobilfalt sei eben ein Modellprojekt, weshalb man Variationen während des laufenden Probetriebes anbringen könne.
- Herr Martin (Kreisschülersprecher) zeigt sich verwundert darüber, dass man in der Schulzeitenstaffelung eine Lösung für den kostenintensiven Fahrzeugüberhang finden wolle, obwohl die Schulanfangszeiten doch schon versetzt seien. Die laufende Fokussierung auf den Busverkehr stoße auf Unverständnis, schließlich wollten Schüler etwas anderes machen als nur Busfahren.
- Herr Landrat Reuß stellt heraus, dass die Schulanfangszeiten bisher noch nicht genug optimal im Hinblick auf einen minierten Fahrzeugeinsatz versetzt seien, so dass man den Schülerverkehr effizienter und damit kostengünstiger abwickeln könne. Bei den Abfahrtszeiten an den Nachmittagen könne nicht jeder individuelle Wunsch berücksichtigt werden, wenn nur rund 15 Schüler je Abfahrt im Bus säßen. Man müsse sich daher auf ein Schulschlusssystem einigen, um die Auslastung zu erhöhen. Zwei An- und zwei Abfahrten müssten ausreichend sein, um die Betreuung an den Schulen sicherzustellen. Eine Schule könne beispielweise nicht um 13 Uhr enden und im Anschluss müsse dann sofort die Abfahrt erfolgen. Es sei zumutbar, dass die Schüler auch 30 Minuten auf die Abfahrt warteten, sofern der Bus zuvor noch andere Schulen bediene oder noch nicht wieder am Ort sei. Es müsse gewährleistet werden, dass Schulstandorte bei der Bedienung zusammengeführt werden. Ziel der Kreisschulpolitik sei der Erhalt möglichst vieler dezentraler schulischer Angebote. Man wolle die ersten Erfahrungen aus Sontra bei der Anbindung der dortigen Schulen auswerten und an anderen Schulstandorten umsetzen. Es dürfe kein Festhalten an starren Zeiten beim Schulbeginn geben, falls damit nachgewiesenermaßen erhöhte Kosten bei der Schülerbeförderung verbunden seien. Manche Schüler hätten lange Fahrzeiten oder auch längere Vorlaufzeiten vor Unterrichtsbeginn. Beides sei realistisch und zumutbar. Wichtig seien verlässliche Unterrichtszeiten. Bisher seien noch nicht genaue Zeiten für den Schulbeginn vorgegeben. Hierzu befinde man sich in der Diskussion mit den Schulen.
- Herr Schmechtig fügt hinzu, dass Veränderungen dieser Art stets im Konsens zu erreichen seien. Die Bedingungen für die Schülerbeförderung fielen in Deutschland nach seiner Projekterfahrung höchst unterschiedlich aus. Im Werra-Meißner-Kreis – wie im übrigen NVV-Gebiet auch – habe man ein vergleichsweise hohes Niveau der Schülerbeförderung erreicht. Dies sei in anderen Regionen nicht der Fall. Besonders dort, wo (private) Verkehrsunterneh-

Pos. Beschreibung

men den Schülerverkehr eigenwirtschaftlich anböten, seien lange Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende keine Seltenheit. Darüber hinaus sei die Qualität der eingesetzten Fahrzeuge in vielen Regionen deutlich niedriger als im Werra-Meißner-Kreis bzw. im NVV-Gebiet.

- Herr von Bültzingslöwen (BUND KV Werra-Meißner) befürchtet eine Ausdünnung des Angebotsniveaus im ÖPNV aufgrund zweifelhafter Prognosen. Als ein Musterbeispiel hinsichtlich Angebot und Nachfrage verweise er auf die Schweiz. Mit Investitionen könne man im Werra-Meißner-Kreis dem Rückgang Einhalt gebieten, dies zeigten Beispiele aus anderen gesellschaftlichen Bereichen.
- ➔ Herr Landrat Reuß antwortet, dass das vorrangige Ziel des vorliegenden NVP sei, den erreichten Stand zu halten. Trotz laufender Kostensteigerungen wolle man vorerst keine Einschränkungen am ÖPNV-Angebot vornehmen. Im Gegenteil, es seien sogar Angebotserweiterungen vorgesehen. Dies schaffe auch einen zusätzlichen Anreiz zum Umstieg vom Pkw. Hinzu kämen alternative Bedienformen wie Mobilfalt für die Nebenverkehrszeiten. Dies stelle bereits eine Attraktivitätssteigerung dar (häufigeres Fahrtenangebot). Sein Fazit zum NVP sei die Sicherung des Vorhandenen und die dauerhafte Aufrechterhaltung alternativer Bedienungen.
- ➔ Herr Schmechtig geht in seinen Ausführungen auf die Mobilitätskulturen in Ländern wie der Schweiz (hohe Affinität zum ÖV) und den Niederlanden (hohe Affinität zum Fahrrad) ein. Man müsse dabei stets im Hinterkopf behalten, dass beide Länder keine eigenen Autoindustrien hätten, weshalb sich in den dortigen Gesellschaften andere Mobilitätskulturen entwickelt und verankert hätten. Auch in Deutschland gebe es vereinzelt Regionen mit sehr hohen Fahrgastmengen und -zuwächsen, z. B. der Großraum München. Generell könne man konstatieren, dass es in Metropolregionen, in denen hohe Steuereinnahmen generiert würden, ein sehr hohes ÖPNV-Niveau sowohl beim Angebot als auch bei der Nachfrage gebe. Bei den vorgestellten Trendprognosen würden Entwicklungskorridore aufgezeigt. Diese lägen den eindeutigen Schluss zu, dass in ländlichen Räumen wie dem Werra-Meißner-Kreis bei der mengenmäßigen Nachfrageentwicklung beim besten Willen keine Trendumkehr zu erkennen sei. Ausgenommen hiervon sei der SPNV. Die im NVP projektierten Maßnahmen seien begrenzt und könnten keine grundlegenden Mobilitätsveränderungen bewirken.
- Herr Nolte (Magistrat der Stadt Bad Sooden-Allendorf) hakt bezüglich der geplanten Einstellung der Regelbedienung auf der Linie 220 zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege nach.
- ➔ Herr Pipper (NWM) antwortet, dass es sich um einen Parallelverkehr zur SPNV-Linie R7 handele. Die betroffenen Stadtteile würden komplementär mit lokalen AST-Fahrten bedient, so dass die wegfallenden Abfahrten der regionalen Buslinie wieder aufgefangen würden und damit die Anbindung zu den jeweiligen Kernstädten sichergestellt sei. Diese Stadtteile seien bereits heute schon in die AST-Bedienung aufgenommen (Bedienlücken Linie 220, Tagesrandlagen, Wochenende).
- ➔ Herr Landrat Reuß erinnert daran, dass mit Anschluss Hessisch Lichtenaus an die Tramlinie 4 (Lossetalbahn) Anfang 2006 die dann schienenparallele Buslinie nach Kassel eingestellt worden sei. Beim Abschnitt Bad Sooden-Allendorf – Eschwege läge ein vergleichbares Beispiel vor. Heute sei es sicherlich kaum

Pos.	Beschreibung
	<p>vorstellbar, parallel zur Tramlinie 4 zwischen Hessisch Lichtenau und Kassel Busse fahren zu lassen. Den zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege liegenden Stadtteilen werde nichts Substanzielles weggenommen, die Anbindung werde zu den betroffenen Zeiten auf eine Bedarfsbedienung umgestellt. Er werbe um Verständnis für diese Maßnahme, da die frei werdenden Finanzmittel zur Bestandssicherung an anderen Stellen dringend benötigt würden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herr von Bültzingslöwen (BUND KV Werra-Meißner) bemängelt den geringen Kenntnisstand zur Ausflugsbuslinie 202 unter potenziellen Nutzern. Obwohl es sich um ein gutes Angebot handle und ein Fahrgastpotenzial vorhanden sei, spiegele sich dies in den Fahrgastzahlen jedoch nicht wider. Über den Hohen Meißner führen 530 Tsd. Pkw pro Jahr. Warum werde der Ausflugsbus nicht angenommen? Wie könnte das Angebot attraktiver werden? ➔ Herr Schmechtig stellt heraus, dass das Marketing für den ÖPNV eine aufwändige Angelegenheit sei. Sowohl NWM als auch NVV hätten für den Ausflugsbus in der Vergangenheit überdurchschnittlich viele Marketingaktivitäten betrieben. Vor diesem Hintergrund ist die geäußerte geringe Wahrnehmung bei vielen Bürgern ein Indiz für die eingeschränkte Wirksamkeit bei der Vermarktung von ÖPNV-Angeboten. ➔ Herr Pipper (NWM) ist der Ansicht, dass die Fahrgastzahlen auf der Ausflugsbuslinie 202 nicht allzu niedrig ausfielen. Die Linie habe schließlich nur an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zwischen April und Oktober ein Fahrtenangebot aufzuweisen. An einem Betriebstag käme man im Schnitt auf ca. 40 Fahrgäste, die sich auf die drei angebotenen Fahrtenpaare verteilten. Dennoch solle der Bekanntheitsgrad des Angebotes gesteigert werden. In früheren Jahren habe es zu dieser Linie eine eigene Broschüre gegeben. Der NVV betreibe ein umfangreiches Freizeitverkehrsmarketing und kommuniziere dabei auch die Ziele, die man mit der Linie 202 erreichen könne. Es sei sicherlich sinnvoll, für die „neue“ Ausflugsbuslinie 290, die die Linie 202 ablösen werde, gezielte Marketingaktionen zu starten und eine eigene Broschüre aufzulegen. Die modifizierte Ausflugsbuslinie 290 werde künftig in der Saison täglich verkehren, nicht nur an Wochenenden und Feiertagen.
9	Abschluss
	<p>Herr Landrat Reuß bedankt sich für das Interesse und für die Diskussion, beendet die 3. Sitzung der Regionalkonferenz und verabschiedet die Teilnehmer/-innen.</p>

f. d. R.

Dreieich, 16.01.2014 / 06.02.2014

Dr. Hinrich Schmöe

IGDB GmbH

Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis – 3. Regionalkonferenz – Eschwege-Oberhone, 16.01.2014“

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

3. Regionalkonferenz

Eschwege-Oberhonne, 16.01.2014

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. Übersicht und Einordnung der Themen**
- 3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
- 4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung**
- 5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)**
- 6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV**
- 7. Skizzierung der weiteren Projektschritte**
- 8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche**

Tagesordnung

1. Begrüßung

2. Übersicht und Einordnung der Themen

3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse

4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung

5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)

6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV

7. Skizzierung der weiteren Projektschritte

8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

3

Aufgabenträgerkonstellationen in Nordhessen

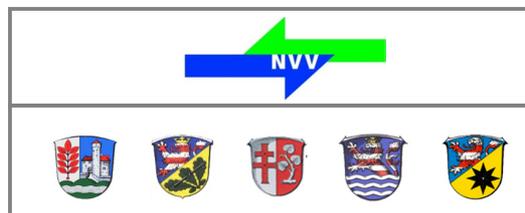
- Die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte) nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).
- Daher nimmt ein LK die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen Verkehr wahr (vgl. § 6 Abs. 1 HÖPNVG).

Verkehr	Aufgabenträgerschaft	
regionaler Verkehr   		NVV
lokale Verkehre  		Werra-Meißner-Kreis
		LK Kassel
		LK Hersfeld-Rotenburg
		Schwalm-Eder-Kreis
		LK Waldeck-Frankenberg
		Stadt Kassel

4

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 nachrichtlich in den lokalen NVP übernommen.
- ➔ Integrierte und zeitparallele Fortschreibung des regionalen NVP für den NVV und der lokalen NVP für die fünf Verbundlandkreise unter fachlicher Begleitung der IGDB und der Mathias Schmechtig Nahverkehrs-Consult.

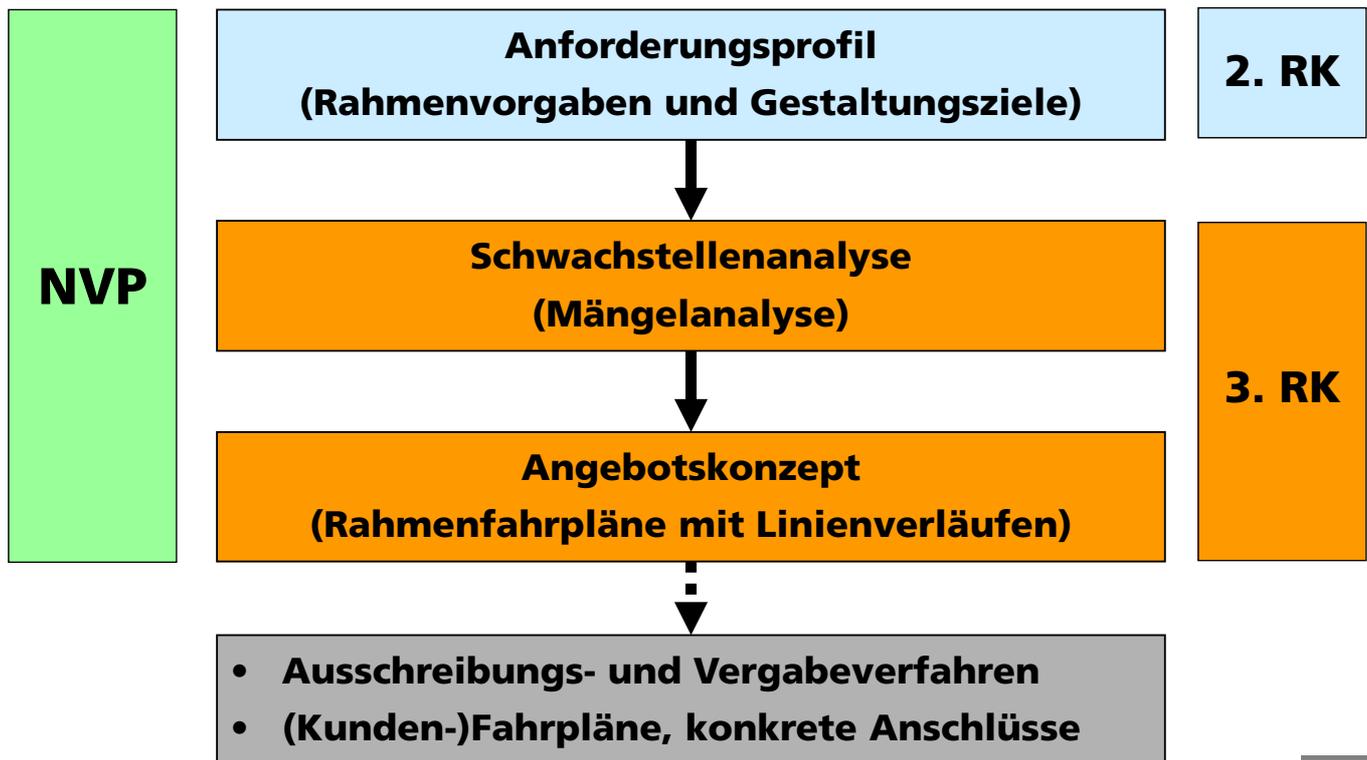


Inhalte eines Nahverkehrsplans

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

Zentrale Kapitel eines NVP



7

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Schnittstellen**
4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung
5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

8

Allgemeines zur Schwachstellenanalyse

- Die Schwachstellenanalyse wird unter Maßgabe des Anforderungsprofils (Rahmenzielsetzung) vorgenommen.
- Es handelt sich um einen Soll-Ist-Vergleich, bei dem der Ist-Zustand (beim Verkehrsangebot das Fahrplanjahr 2013) mit dem Soll-Zustand gemäß Anforderungsprofil in einen Vergleich gesetzt wird.
- Liegt der Ist-Zustand deutlich unterhalb des Soll-Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahme zu erarbeiten sind.
- Für die Aufnahme und Benennung von Schwachstellen gilt das Territorialprinzip (hier: Gebiet des Werra-Meißner-Kreises).
- Nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises werden unabhängig davon betrachtet, welcher Akteur für welchen Teilbereich zuständig ist (z. B. welche Linie des straßengebundenen ÖPNV welchem Aufgabenträger federführend zugeordnet ist).

Schnittstellen zum SPNV (auch Tram)

Die Anlage und Unterhaltung von Schnittstellen an Bahnstationen obliegt den Städten und Gemeinden.

- Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST)
 - Erreichbarkeit und Entfernung Bahnsteig – Bushaltestelle
 - barrierefreie Anlage (Hochborde, taktiles Leitsystem)
- B+R-Plätze (Fahrradabstellplätze)
 - Überdachung
 - Möglichkeiten zum Anschließen des Fahrradrahmens
- P+R-Plätze (Pkw-Abstellplätze)
 - ausreichende Anzahl
 - Beleuchtung
 - Vermeidung von „wildem“ Parken
- K+R-Plätze (Kurzzeitstellplätze zum Bringen und Abholen)

Beispiele für neu angelegte Schnittstellen zum SPNV (I)



**Eschwege Stadtbahnhof
(seit 12/2009)**

**durchgehend taktiler Leitsystem
über Bus- und Bahnsteige
stufenlose Erreichbarkeit über den
Bahnhofsvorplatz**

Foto: MSNC 03/2010



**Eschwege-Niederhone Bahnhof
(seit 12/2009)**

**P+R- und überdachte B+R-
Stellplätze**

**stufenlose Erreichbarkeit des
Bahnsteigs**

Foto: IGDB 12/2012



Beispiele für neu angelegte Schnittstellen zum SPNV (II)



Hessisch Lichtenau Bürgerhaus

**Ergänzung des Bussteigs um eine
optische und akustische Fahrgast-
information (barrierefreie FGI, da
Zwei-Sinne-Prinzip)**

Foto: NVV



Wehretal-Reichensachsen Bahnhof

**P+R-Platz und Bushaltestelle
(Richtung Reichensachsen Mitte)**

Foto: NVV



Beispiele für nicht modernisierte Schnittstellen zum SPNV



Sontra „Breitwiese“

Bushaltestelle über 200 m von Bahnsteig entfernt (Fußweg über Wiese)

Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes in Planung (Stadtumbauprogr.)

Foto: MSNC 11/2010



Herleshausen Bahnhof

B+R-Stellplätze ohne Überdachung und ohne Möglichkeit, den Fahrradrahmen anzuschließen

Modernisierung des Bahnhofsumfeldes bereits in Planung

Foto: NVV

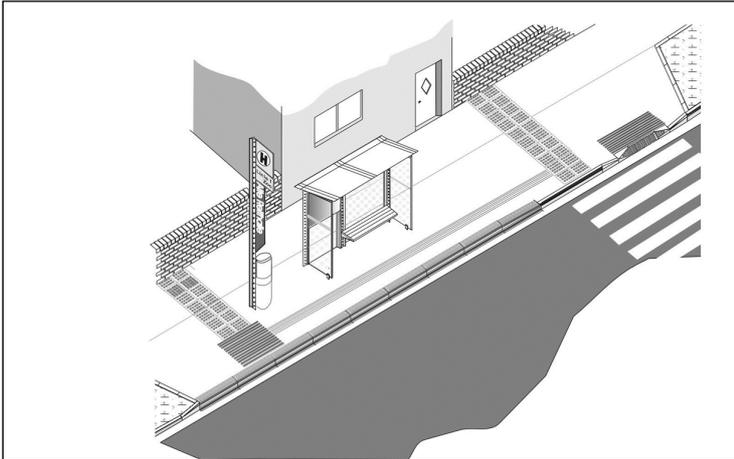
13

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Haltestellen**
4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung
5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

14

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 taktilen 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

15

Ausbauzustand der Haltestellen für den straßengeb. ÖPNV

Werra-Meißner-Kreis*

- ca. 510 Haltestellen
- ca. 800 Haltestellenpositionen
- davon ca. 90 Positionen mit Hochbordstein (11 %)
- davon 16 Positionen mit taktilen Elementen (2 %)
- davon 2 Umsteigehaltestellen mit optischer und akustischer FGI (Eschwege Stadtbahnhof, Hessisch Lichtenau Bürgerhaus)

Quelle: Haltestellenmanagementsystem (HMS) des NVV; Stand: 12/2013

* ohne Tramhaltestellen der KVG auf dem Stadtgebiet von Hessisch Lichtenau



Fotos: NVV

16

Beispiele für ausgebaute Bushaltestellen



Stadtbushaltestelle am Fahrbahnrand in Eschwege-Niederhone mit

- Hochbordstein
- transparentem Wetterschutz,
- taktilem Aufmerksamkeitsfeld,
- breiter Aufstellfläche

Foto: NVV



Regionalbushaltestelle am Fahrbahnrand in Hessisch Lichtenau-Retterode

im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt (B 487) neu angelegt

Foto: NVV



Beispiel für eine unzeitgemäße zentrale Bushaltestelle



Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) in einem nicht mehr zeitgemäßen Zustand – Witzenhausen:

- keine Hochbordsteine
- keine taktilen Leitsysteme
- abgenutzte Wartehallen



Eine grundlegende Modernisierung des ZOB Witzenhausen ist für 2016/17 vorgesehen.

Fotos: MSNC 11/2010

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (I)



**Bushaltestelle an einer anbau-
freien Außerortsstraße ohne
befestigte Aufstellfläche**

Foto: NVV



**... und mit erschwertem Zugang
zur Fahrgastinformation**

**Diese Haltestellen sind jedoch für
die Flächenerschließung unver-
zichtbar (z. B. an Aussiedlerhöfen).**

Foto: NVV

19

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (II)



**Bushaltestelle an einer angebauten
Innerortsstraße ohne befestigte
Aufstellfläche**

Foto: NVV



**regelmäßig angefahrene Halte-
stelle mit einem Mastschild, das
nicht im Corporate Design gehal-
ten ist (betrifft auch provisorische
Masten)**

Foto: NVV

20

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (III)



Haltestellen ohne

- Mast bzw. Mastschild
- Fahrgastinformation (Fahrplankasten)

Fotos: NVV

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (IV)



Haltestellen mit verminderter Aufenthaltsqualität

Fotos: NVV

unzeitgemäßer Wetterschutz

- schlechte Einsehbarkeit
- Vandalismus
- Folge: herabgesetztes subjektives Sicherheitsgefühl
- Stufen

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (V)



ausgebaute Haltestelle an einer publikumswirksamen Einrichtung

- Breite der Aufstellfläche nicht hinreichend bemessen (< 2,5 m)
- kein taktiler Leitsystem

Fotos: NVV



ausgebaute Haltestelle mit Hochbordstein

- keine stufenlose Erreichbarkeit
- für Rollstuhlfahrer unbenutzbar
- keine Aufstellfläche in Höhe der zweiten Bustür

23

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (VI)



gekrümmter Hochbordstein

- kein spaltfreier Übergang zum Fz
 - Beschädigungen an Fahrzeug und Bordstein vorprogrammiert
- OT von Hann. Münden (Linie 218)

Foto: NVV



Hinweis: Bei der Modernisierung von Bestandshaltestellen in Busbuchten die Bemessungshinweise in der RASt 2006 beachten (Fahr- dynamik und Platzbedarf).

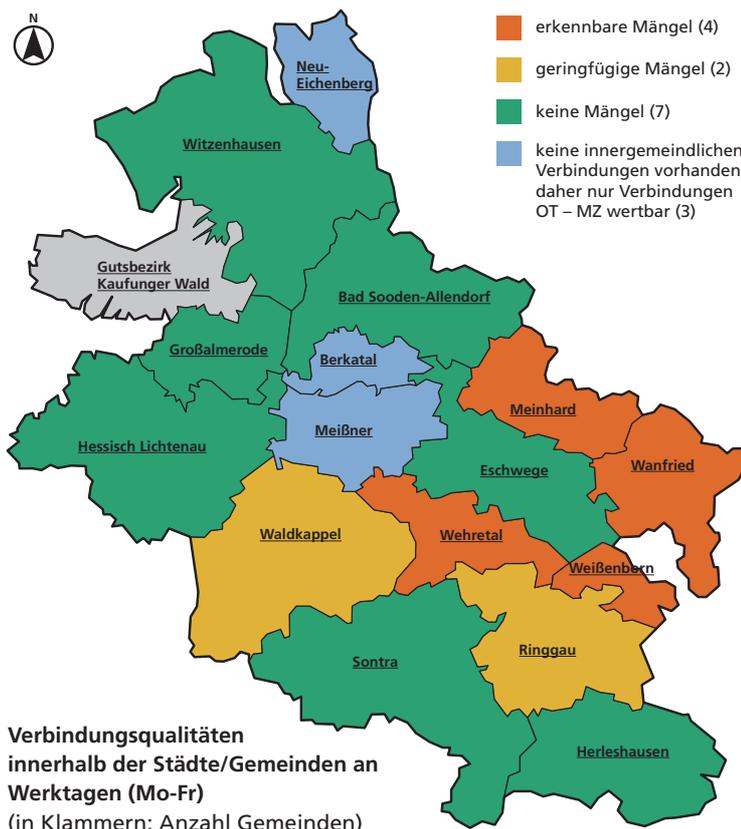
Foto: MSNC 11/2010

24

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Verbindungsqualitäten
4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung
5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

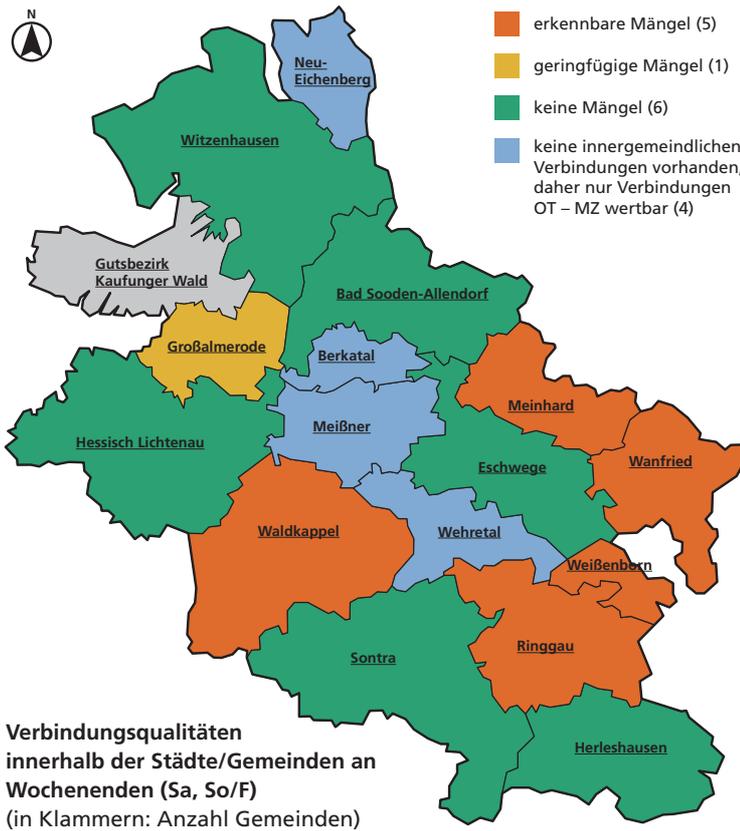
25



Verbindungsanalyse (I): innergemeindlich Mo-Fr

- Analyse innergemeindlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr
- von den Stadt-/Ortsteilen (OT über 200 Einw.) zu den Grundzentren (GZ) bzw. Gemeindehauptorten
- mindestens stündliche Verbindung im Ordnungsraum, 2-stündliche Verbindung im ländlichen Raum
- Anforderung ist bisher nicht innerhalb von Meinhard, Wanfried, Wehretal und Weißeborn erfüllt.

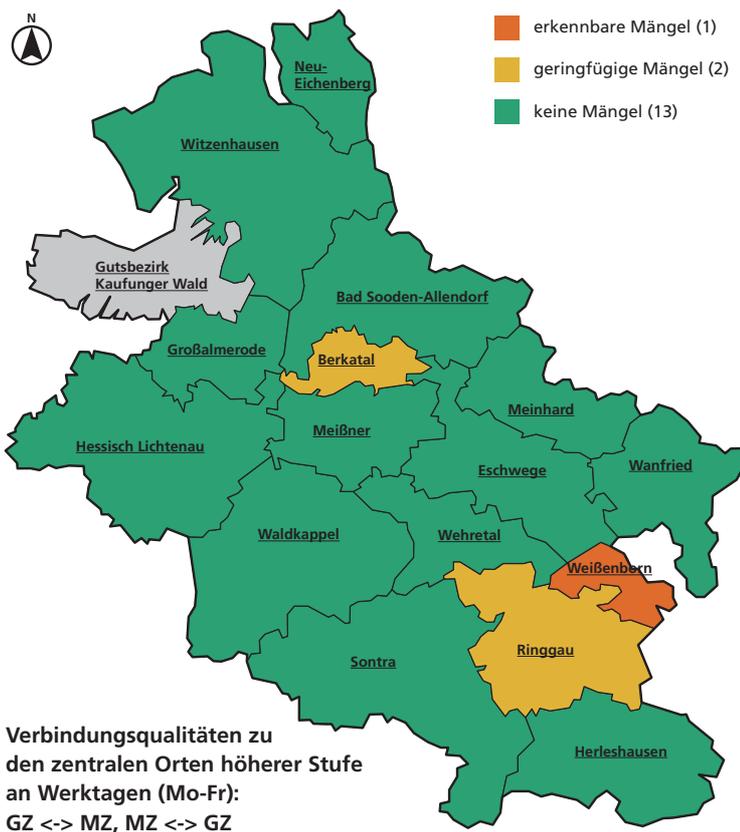
26



Verbindungsanalyse (II): innergemeindlich Sa, So/F

- Im Fall von Berkatal, Meißner und Neu-Eichenberg sind keine innergemeindlichen ÖPNV-Angebote für den Jedermann-Verkehr vorhanden (außer „S“-Fahrten).
- Bei diesen Gemeinden sind alle OT über ein AST an die nächstgelegenen MZ angebunden (ESW, WIZ).
- Es greifen daher die Ersatzverbindung (zu den MZ).
- An Wochenenden sind auch die OT von Ringgau und Waldkappel nicht hinreichend bedient.

27



Verbindungsanalyse (III): ab GZ aufwärts Mo-Fr

- Analyse der Verbindungen für den Jedermann-Verkehr GZ <-> MZ und MZ <-> OZ
- mindestens stündliche Verbindung im Ordnungsraum, 2-stündliche Verbindung im ländlichen Raum
- Verbindungen MZ <-> OZ sind dem regionalen ÖPNV zugeordnet (SPNV, Tram)
- Oberzentrum für den Werra-Meißner-Kreis ist laut Regionalplan Kassel, für das nördliche Kreisgebiet de facto auch Göttingen.

28



Verbindungsanalyse (III): ab GZ aufwärts Sa, So/F

- Entlang regionaler Linien (SPNV, Bus) kaum Schwachstellen vorhanden
- in den Achsenzwischenräumen finden sich an Wochenenden Defizite bei den Verbindungen zu/aus den MZ (Ringgau, Weißenborn)
- seit Dezember 2012 Anbindung der Gemeinden Berkatal und Meißner (jeweils alle OT) mittels AST von/nach Eschwege, weshalb diese Gemeinden ohne Mängel sind

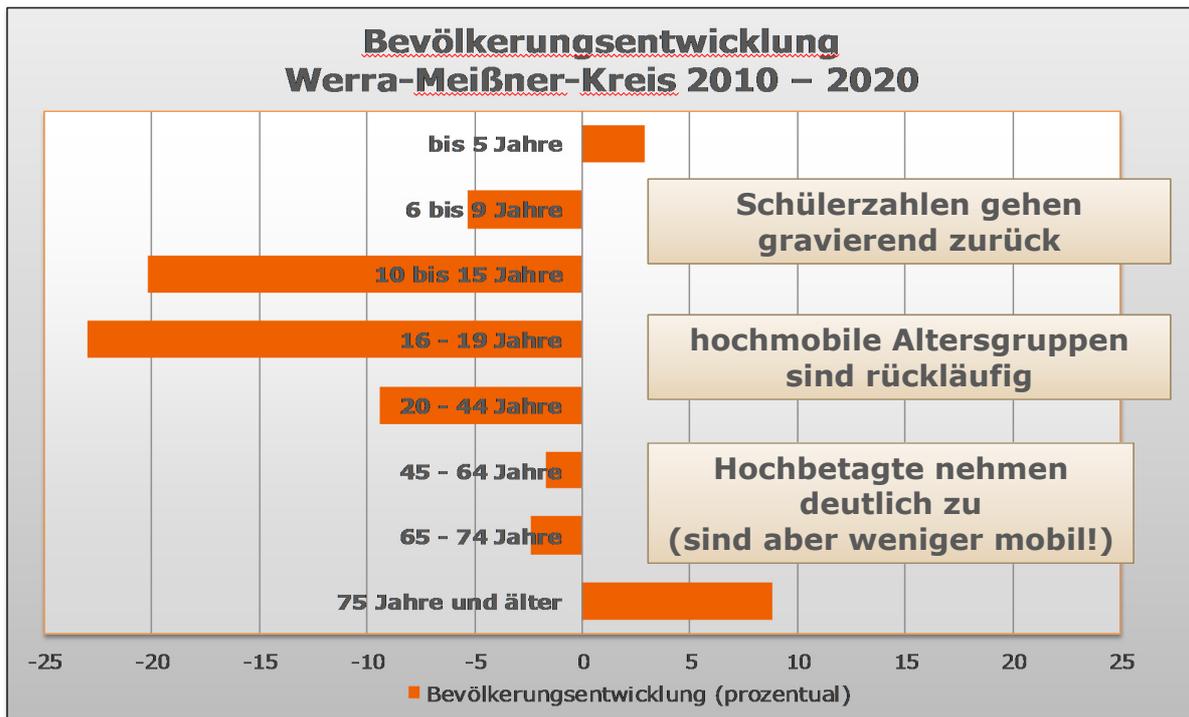
29

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. **Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung**
5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

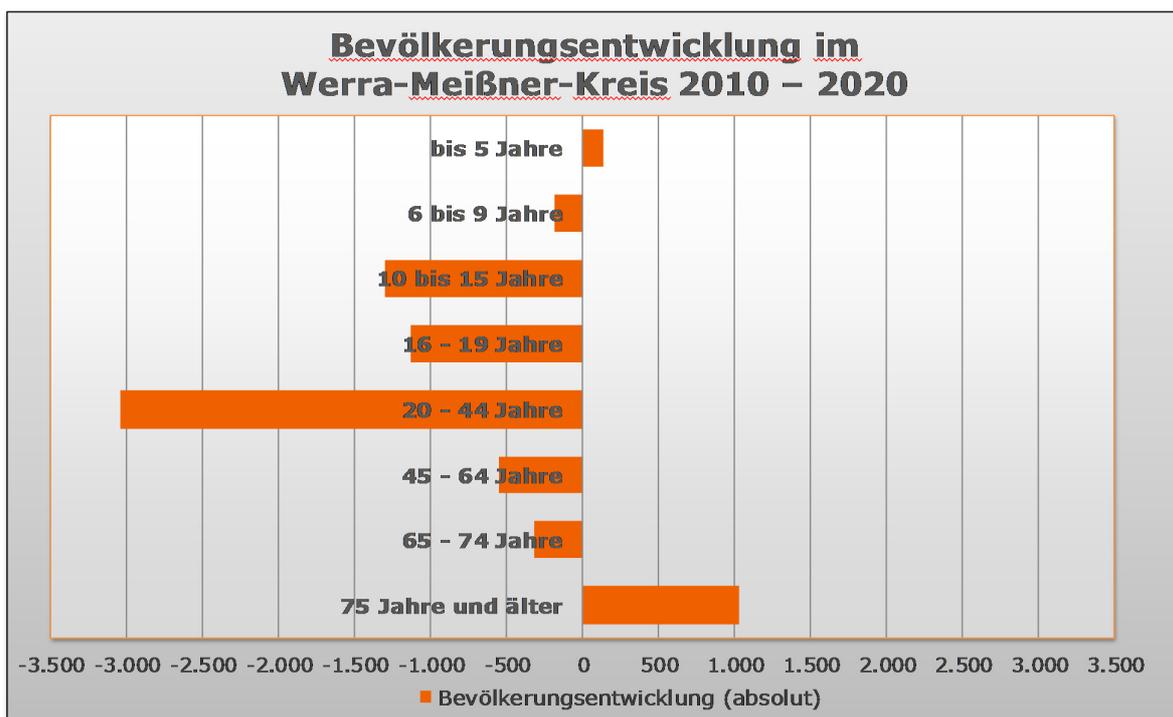
30

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (I)



Eigener Entwurf; Daten nach *Regierungspräsidium Kassel* (2009): Regionalplan Nordhessen 2009

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (II)



Eigener Entwurf; Daten nach *Regierungspräsidium Kassel* (2009): Regionalplan Nordhessen 2009 und *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* (2009): MiD 2008

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (III)

Altersgruppe	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 (Tendenzen)	Entwicklung der ÖPNV-Affinität
0 bis 5 Jahre	→	→
6 bis 9 Jahre	→ / ↘	→
10 bis 15 Jahre	↓	→
16 bis 19 Jahre	↓	→
20 bis 44 Jahre	↘	→ / ↗
45 bis 64 Jahre	↘	→
65 bis 74 Jahre	→ / ↘	↘
75 und älter	→ / ↗	→ / ↘

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (IV)

Nachfrageseitige Konsequenzen:

- Der Berufsverkehr verliert weiter an Bedeutung, insbesondere in den frühen Morgenstunden (vor/in der morgendlichen HVZ).
- Die Verkehrsspitzen werden sich mengenmäßig abflachen, vor allem in den Nachmittagsstunden (mittägliche/nachmittägliche HVZ).
- Der Schülerverkehr geht zwar zurück, der Aufwand für die Leistungserbringung nimmt jedoch absehbar nicht linear ab (anstatt „voller“ Busse nur noch „halbvoller“ Busse).
- Die Nachfrage im Schulverkehr könnte gedämpfter sinken, wenn Schulstrukturen angepasst werden (Anteil der Fahrschüler steigt bei Schulschließungen, längere Fahrtstrecken werden zurückgelegt).
- Prognose: Zunahme des Fahrtenbedarfs an werktäglichen Vormittagen, insbesondere durch ältere Seniorinnen.

→ **Anpassung des Verkehrsangebotes an die sich ändernden Rahmenbedingungen: Demographie, Strukturwandel, verfügbare Einkommen, Mobilitätsverhalten.**

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (V)

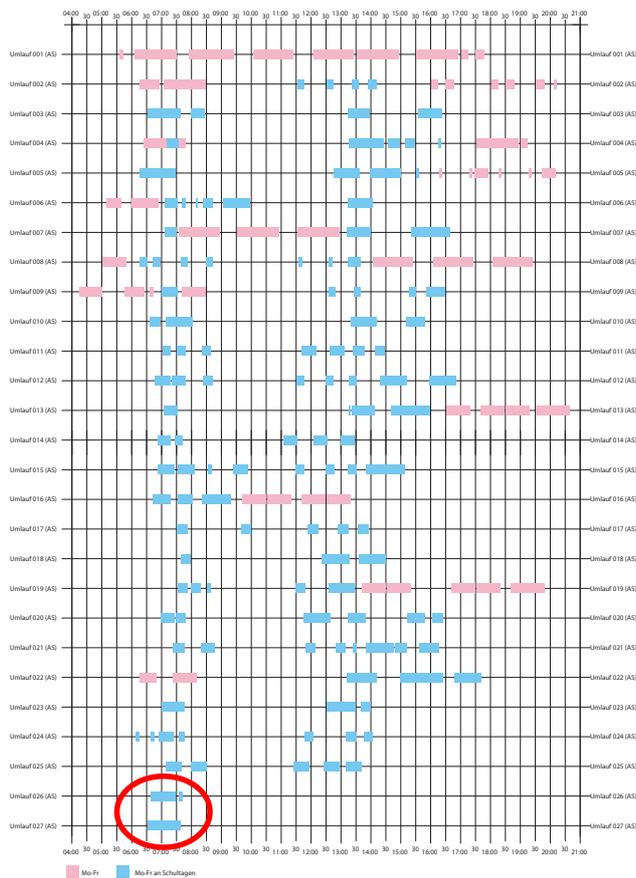
- Die ÖPNV-Nutzung (Fahrgastaufkommen) geht bis zum Jahr 2020 deutlich zurück, voraussichtlich um mehr als -10 % (ggü. 2010).
- Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird die ÖPNV-Nutzung (Fahrgastaufkommen) bis zum Jahr 2020 anteilig stärker zurückgehen als die Einwohnerzahl im Landkreis.
- Begründung: Lediglich in der Altersgruppe der Hochbetagten wird eine Einwohnerzunahme zu verzeichnen sein. Diese Gruppe ist erfahrungsgemäß aber vergleichsweise wenig mobil.
- Die ÖPNV-Affinität bei Senioren und Hochbetagten geht zukünftig zurück (Anteil an Selbstfahrern steigt, Hochbetagte tendenziell eher als Mitfahrer als Umsteiger auf ÖPNV), so dass trotz steigender Bevölkerungszahlen in der Altersgruppe der Hochbetagten die ÖPNV-Nutzung bis zum Jahr 2020 tendenziell gleich bleiben wird.
- Die ÖPNV-Affinität der hochmobilen Altersgruppen der 25 bis 44-Jährigen wird – insbesondere in den Zentren – zukünftig voraussichtlich leicht zunehmen (bedingt durch E-Mobilität, Inter- und Multimodalität).

Konsequenzen für die Finanzierung (I)

Verkehrswirtschaftliche Konsequenzen:

- Rückgang der Fahrschüler bis 2020 im Werra-Meißner-Kreis um bis zu 2.000 Personen.
- Rückgänge bei den Fahrten im Jedermann-Verkehr (unter der Annahme einer gleich bleibenden Nutzungsintensität).
- Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen gehen zurück.
- Produktionskosten werden absehbar weiter zunehmen (Lohnkosten, Fahrzeugstandards).
- Produktionskosten können erst dann erkennbar gesenkt werden, wenn in den Spitzenzeiten an Schulwerktagen weniger Fahrzeuge benötigt werden (Sprungkosten).

→ **zusätzliche Finanzierung zur Absicherung des heutigen Angebotsniveaus erforderlich!**



Konsequenzen für die Finanzierung (II)

- Beispiel für einen Fahrzeugumlaufplan (nach Fahrdiensten gestaffelt; nicht aus dem W-M-K)
- Linienbündel in einem ländlich geprägten Raum mit hohem Schülerverkehrsaufkommen
- blaue und rote Balken: benötigte Fahrzeugumläufe an Mo-Fr an Schultagen: 27 Fz.
- rote Balken: Fahrten finden auch an Ferientagen statt – Bedarf: 8 Fz.
- Fahrzeugspitze an Schulwerktagen verursacht sehr hohe Vorhaltekosten.

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung
5. **Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)**
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

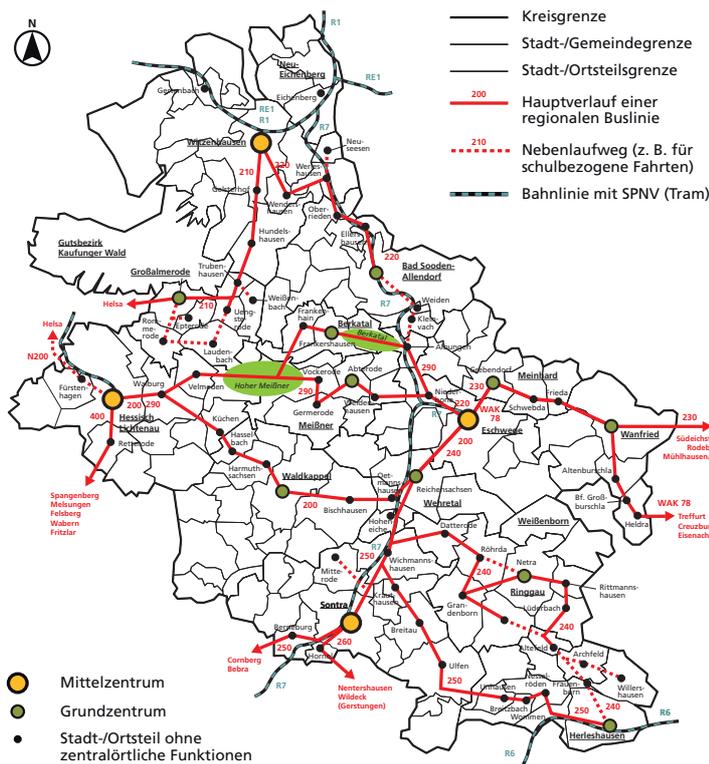
Angebotskonzept SPNV aus Regionalem NVP des NVV: Zielnetz



R Foto: IGDB 04/2012

- RE1 (Erfurt): durchgehender 2-Stunden-Takt seit 12/2013
- R1: mittlerer Handlungsbedarf zur Schließung von Taktlücken an Wochenenden
- R6, R7: Angebot unverändert
- „RT2“: Schnellverbindung Kassel – Hessisch Lichtenau als Tram oder RegioTram

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Zielnetz



BUS Foto: MSNC 03/2010

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (I)

BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
200	Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege		Aufteilung bisherige Linie 200 in zwei Abschnitte (200, 230) Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen Bf. W.-Reichensachsen wird nach Fertigstellung BAB 44 nicht mehr bedient.
210	Helsa – Großalmerode – Witzenhausen		Angebotsausweitungen an Wochenenden
218	Witzenhausen – Hann. Münden		Aufgabenträger NVV -> NWM
220	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf (– Eschwege)		Aufgabenträger NWM -> NVV Einkürzung Regellaufweg (Taktfahrten) auf WIZ – BSA

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (II)

BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
230	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen		Übernahme Abschnitt Eschwege – Wanfried von Linie 200 Neukonzeption des Korridors Eschwege – Mühlhshn./Treffurt Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen
WAK 78	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt – Creuzburg – Eisenach		Übernahme Regelbedienung Eschwege – Wanfried – Treffurt von bisheriger Linie 231 Konzept wie bei Linie 230
240	Eschwege – Wehretal – Ringgau – Herleshausen		Aufgabenträger NWM -> NVV Einkürzung Regellaufweg Bus auf Eschwege – H.-Altefeld H.-Altefeld – Herleshausen mit alternativer Bedienung (AST)

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (III)

BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
250	Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra		Ausweitung Bedienung Mo-Sa Fahrtenangebot auf dem gesamten Linienweg an So/F
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck		wie bei Linie 250
290	Hess. Lichtenau – Hoher Meißner – Meißner/Berkatal – Eschwege		Ausflugsbus (ehem. 202) Einkürzung des Laufweges saisonales Fahrtenangebot auch Mo-Fr (April bis Okt.) Fahrradträger oder -anhänger
400	Hess. Lichtenau – Spangenberg – Melsungen – Felsberg – Fritzlar		Schließung von Bedienlücken an Mo-Fr Einführung einer Bedienung an Sa, So/F bis Hess. Lichtenau

Verknüpfungskonzept Regionaler ÖPNV

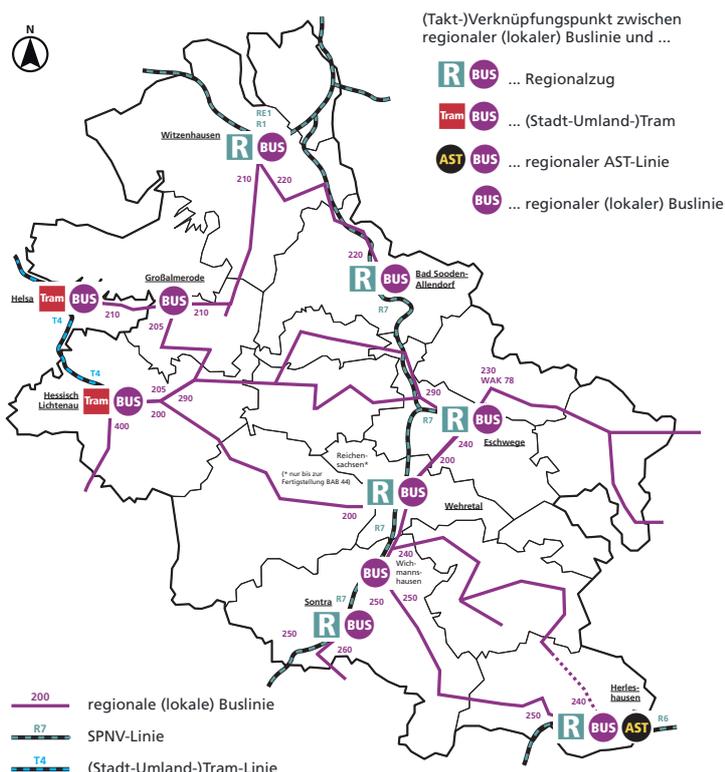
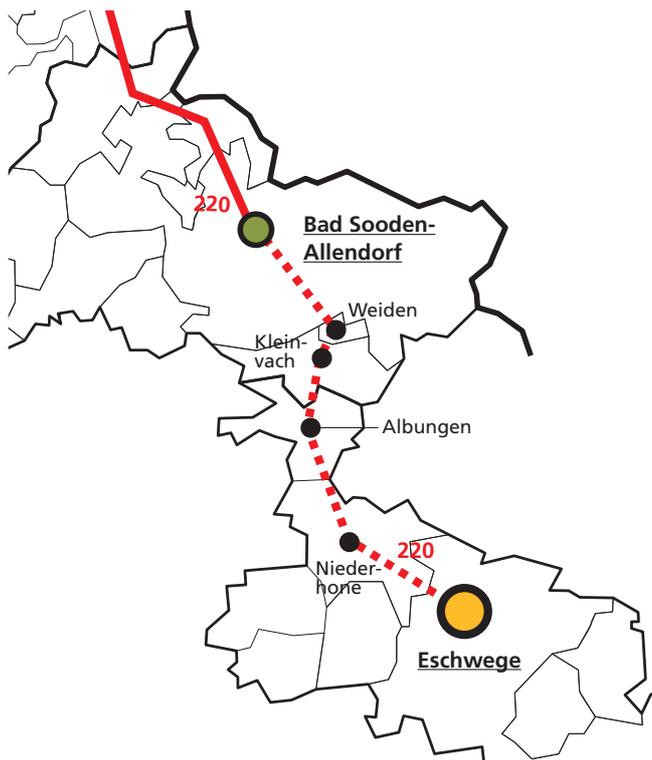


Foto: MSNC 03/2010

- **Bad Sooden-Allendorf:** Anpassen Linie 220 an die versetzten Fahrzeiten der R7
- **Eschwege:** Busanschlüsse zu/ von R7 nur z. T. möglich (s. o.)
- **W.-Reichensachsen:** Aufgabe Anfahrt zum Bf. mit BAB 44

Linie 220: Abschnitt Bad Sooden-Allendorf – Eschwege



- Inbetriebnahme Stadtbahnhof im Dezember 2009: Kernstadt Eschwege wieder direkt per Bahn erreichbar
- Reduzierung Fahrtenangebot ab Dez. 2015 auf regionaler Buslinie 220 im Abschnitt zwischen BSA und ESW (ca. 18-20 km): Entfall der Regelfahrten
- Anbindung von Kleinvach (ca. 270 EW) und Weiden (ca. 30 EW) durch AST-Linie 216.1 an Kernstadt BSA
- Anbindung von Albungen (ca. 370 EW) durch AST-Linie 239.2 an ESW
- Schülerverkehr: 220, 235 (unveränd.)
- Überlegung: Ausflugsbuslinie 290 fährt in die Ortsmitte von Albungen
- Voraussetzung: Schaffung Wendemöglichkeit für Busse im Ort

45

Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Übersicht und Einordnung der Themen
3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung
5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche

46

Beispiel Angebotskonzept im NVP: Rahmenfahrplan

Rahmenfahrplan

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

Hessisch Lichtenau – Großalmerode

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

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr an S	05:00-21:00	60' (120')	Hessisch Lichtenau	4
Mo-Fr an F	05:00-21:00	60' (120')	Hessisch Lichtenau	4
Sa	07:00-21:00	120'	Hessisch Lichtenau	210
SoF	09:00-21:00	120'	Großalmerode	210

verkehrliche Funktionen
 Verbindung zwischen MZ Hessisch 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

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

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

Änderungen gegenüber 2010
 Angebotsverweitungen an Mo-Fr, Sa
 Einführung einer Bedienung an SoF
 Aufnahme von Knüllwald-Hergetsfeld in die Regelbedienungen.



Kundenfahrplan (kein Bestandteil des NVP)

BUS 205

Montag-Freitag

Verkehrsbeschränkungen	Fahrplan														
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	Su	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	Su	Mo
Großalmerode, Gesamtschule ab															
210 von Hessa an	5:39	6:46	6:46	7:34	7:31		9:46	11:46	11:46	12:46					13:46
210 von Witzenhäusern an	5:51	6:48	6:48	7:49	7:51		9:51	11:51	11:51	12:51	12:55				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
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
Abzw Epteroode	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11:55	12:40	-	-	-	13:25
Großalmerode-Epteroode, Mitte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11:58	12:43	-	-	-	13:28
Großalmerode-Rommerode, Tonwerk	5:55	6:55	6:55	7:38	7:53	7:55	9:55	11:55	12:00	12:55	13:00				13:55
Wetterburg	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
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	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12:10	-	-	-	-	-
Großalmerode-Laudenbach/Bürgenhaus	6:02	7:02	7:02	-	8:02	8:02	8:23	10:02	12:02	12:14					14:02
Brückenstraße	6:03	7:03	7:03	-	8:03	8:03	8:24	10:03	12:03	12:15					14:03
Hessisch Lichtenau-Velmeden, Gemeindes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
St Florianenweg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hessisch Lichtenau-Hassen, Gaisersmarkt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hausen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hessisch Lichtenau-Velmeden, Kirche	6:06	7:06	7:08	8:00	8:07	8:06	8:37	10:06	12:06	12:18					14:06
Hessisch Lichtenau-Walburg, Schule	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abzw Bahnhof	6:09	7:09	7:12	8:12	8:09	8:42	10:09	12:09	12:21						14:09
Wehberstraße	6:10	7:10	7:13	8:13	8:10	8:43	10:10	12:10	12:22						14:10
Hessisch Lichtenau, Leipziger Straße	6:14	7:14	7:17	8:17	8:14	8:47	10:14	12:14	12:26						14:14
Biegenstraße	6:16	7:16	7:19	8:19	8:16	8:49	10:16	12:16	12:28						14:16
Hopfelder Straße	6:17	7:17	7:20	8:20	8:17	8:50	10:17	12:17	12:29						14:17
Bathaus	6:18	7:18	7:21	8:21	8:18	8:51	10:18	12:18	12:30						14:18
Bürgerhaus	6:19	7:19	7:22	8:22	8:19	8:52	10:19	12:19	12:31						14:19
nach Kassel ab	6:27	7:27	7:27	8:27	8:27	8:57				12:57					14:27
Gesamtschule an	7:27			8:27											

Bus kommt als Linie 210 von Witzenhäusern

In den Ferien und an schulfreien Tagen

Im Regelfall Einsatz von Niederflerfahrzeugen

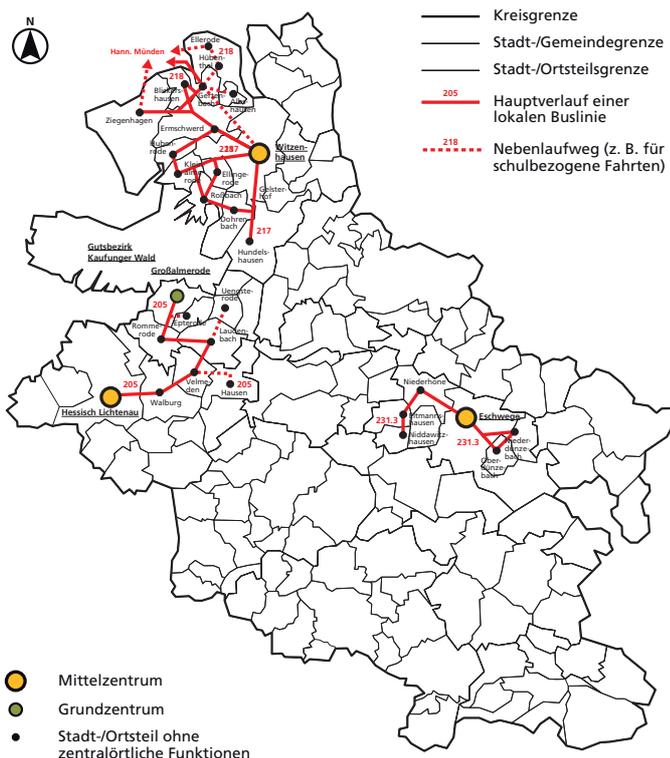
an Schultagen

47

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

IGDB
Verkehrsplanung + Beratung

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: BUS (mit Regelfahrten)



— Kreisgrenze

— Stadt-/Gemeindegrenze

— Stadt-/Ortsteilsgrenze

— 205 Hauptverlauf einer lokalen Buslinie

--- 218 Nebenlaufweg (z. B. für schulbezogene Fahrten)

Mittelzentrum

Grundzentrum

Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen

Linie 218 Witzenhäusen – Hann. Münden

- Linie 218 geht nach Ablauf der Bestandskonzession im Dez. 2015 vom NVV in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises (NWM) über.

48

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: kombinierte Linien **BUS** **AST**



- keine Vorgaben im NVP zum Produkteinsatz (Bus, AST u. a.)

- freie Wahl des Produktes je Fahrt gemäß Nachfrage und Fahrzeugverfügbarkeit

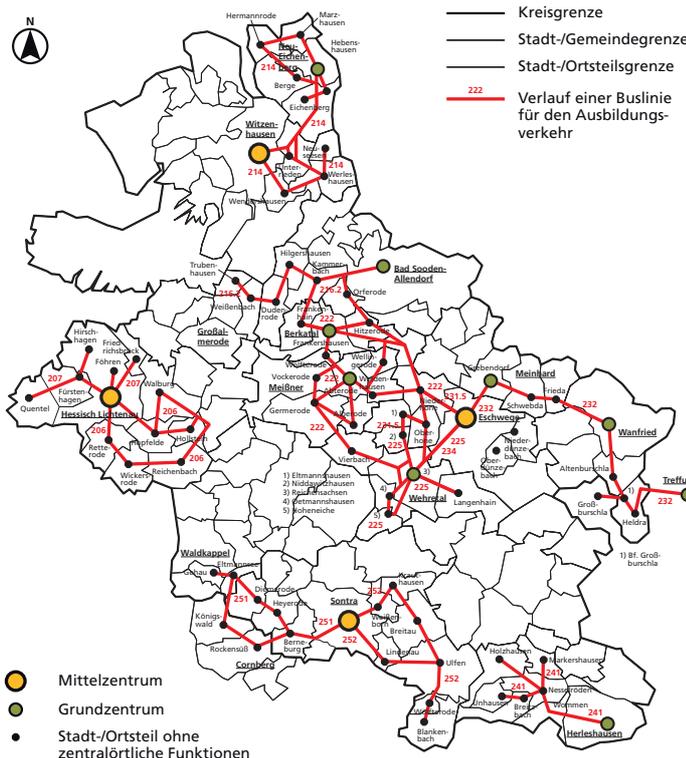
Linie 235 Eschwege – Meinhard

- Erweiterung des Fahrtenangebotes an Mo-Fr
- Einführung einer Bedienung an Sa, So/F

Linie 236 Eschwege – Wanfried – Weißenborn

- Erweiterung des Fahrtenangebotes an Mo-Sa
- Einführung einer Bedienung an So/F

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: **BUS** Schulverkehr



- Verkehrsangebot ist gänzlich auf die Belange der bedienten Schulstandorte ausgerichtet

- Anpassungen beim Rahmenangebot aufgrund von z. B. Schulschließungen, veränderter Einzugsbereiche

- Änderungen bei der Bedienung bei Schulzeitenstaffelungen

- Begrenzung des Angebotes auf i. d. R. 2 An- und 2 Abfahrten

- mögliche Veränderungen aufgrund erweiterter Betreuungszeiten der Schulen

- neue lokale Linie 232 Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt (aus ex. 231)

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: Alternative Bedienung **AST**



- **NVP schreibt für „Alternative Bedienung“ keine Betriebsform vor (AST, Mobilfalt, Bürgerbus)**
- **innergemeindliche Erschließung (Anbindung OT an die Kernstadt): Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Hessisch Lichtenau, Sontra, Witzenhausen**
- **Anbindung von Ortsteilen einer Gemeinde an das benachbarte MZ: Berkatal, Meißner, Neu-Eichenberg, Wehretal**
- **Bedarfsbedienung nur für Zeitlagen ohne fest bediente Busfahrten (Regelfahrten, ausbildungsbezogene Fahrten)**

Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Übersicht und Einordnung der Themen**
3. **Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
4. **Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung**
5. **Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)**
6. **Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche**

Weitere Projektschritte: Rahmenzeitplan

I. Quartal 2014

3. Sitzung der Regionalkonferenz (RK)

**Berücksichtigung der Anregungen aus der 3. RK
inhaltliche und redaktionelle Ausarbeitung der
noch verbleibenden Kapitel zum NVP-Entwurf**

II. Quartal 2014

Entwurfssfassung NVP

**Anhörungsverfahren
(der Kreis der Anhörungsberechtigten setzt sich
vergleichbar der Regionalkonferenz zusammen)**

**Zusammenstellung und Kommentierung der
Anregungen aus dem Anhörungsverfahren**

III. Quartal 2014

Einbringung des NVP-Entwurfs in die Kreisgremien

Beschlussfassung

Endredaktion und Versand

Tagesordnung

- 1. Begrüßung**
- 2. Übersicht und Einordnung der Themen**
- 3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
- 4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung**
- 5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)**
- 6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV**
- 7. Skizzierung der weiteren Projektschritte**
- 8. Aufnahme fachlicher Anregungen und Wünsche**

Von Teilnehmer/-innen angemeldete Beiträge und Themen

Nahverkehr Werra-Meißner (NWM):

- **Zwischenstand Modellprojekt *Mobilfalt***

