Zusammenstellung der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG und daraus resultierende Empfehlungen

Nachfolgend sind die Stellungnahmen wiedergegeben, die während der Anhörungsphase (04.07.2014 bis 08.08.2014) zum Entwurf des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis sowie im Nachgang dazu schriftlich bei der IGDB Verkehrsplanung + Beratung eingegangen sind.

Die Reihenfolge der Stellungnahmen und der ihnen zugeordneten Empfehlungen orientiert sich an den Hauptkapiteln des NVP-Entwurfes und nach dem Datum des Eingangs bei der IGDB.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Stellungnahmen allgemeiner Art		
Gemeinde Berkatal (28.07.2014)	Zwar war es den einzelnen Gemeindevorstandsmitgliedern nicht möglich, auf ehrenamtlicher Basis das vollständige Planwerk komplett zu beurteilen, gleichwohl gibt es einige Auffälligkeiten, welche unsererseits zur Kritik auffordern bzw. noch einmal deutlich gemacht werden müssen. […]	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die weiteren Stellungnahmen und die Kommentierungen sind den Kapiteln III (Anforderungsprofil), IV (Schwachstellenanalyse) und V (Angebotskonzept) zugeordnet (s. u.).
Kommunale Behindertenbeauftragte d. Werra-Meißner-Kreises (29.07.2014)	Von meiner Seite her gibt es keine Einwände gegen den lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis. Jedoch habe ich noch Fragen bzw. Anregungen. […]	Die weiteren Stellungnahmen und die Kommentierungen sind den Kapiteln II (Bestandsaufnahme) und III (Anforderungsprofil) zugeordnet (s. u.).
Gemeinde Herleshausen (30.07.2014)	Im Zuge des Anhörungsverfahrens als anhörungsberechtigte Kommune erstatten wir für die Gemeinde Herleshausen Fehlanzeige.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nahverkehr Schwalm-Eder (31.07.2014)	Nach Prüfung des uns vorgelegten NVP-Entwurfes für den Werra-Meißner-Kreis teilen wir Ihnen mit, dass keine Einwände bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Wartburgkreis (04.08.2014)	Zum vorliegenden Anhörungsentwurf zum lokalen Nahverkehrsplan des Werra-Meissner-Kreises gibt es aus Sicht des Wartburgkreises keine weiteren Ergänzungen bzw. Änderungswünsche.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	In der Anlage erhalten Sie unsere Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) vom Juli 2014, die auch die fachliche Stellungnahme des anhörungsberechtigen zuständigen Ministeriums gemäß § 14 (7) HÖPNVG ist.	Die einleitenden Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	Wir begrüßen die ausführliche und differenzierte Erarbeitung des Entwurfs und betrachten es als wesentlichen Fortschritt, dass mit der jetzt konzipierten Neuaufteilung des Busverkehrs in regionale und lokale Linien ein fachlicher Ansatz für eine seit Gründung der Verbünde unbefriedigende Situation erfolgt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Dass in dem umfangreichen Entwurf, dessen Bearbeitung sich von 2009 bis 2014 erstreckte, allerdings bereits in der Bestandsaufnahme nur partielle und zudem nicht mehr aktuelle Nachfragedaten enthalten sind, erachten wir als Mangel des Entwurfs, zumal eine Prognose der Nachfrage ebenfalls nicht erfolgte.	Für das NVV-Gebiet in seiner Gesamtheit – und somit auch für den Werra-Meißner-Kreis – liegen bedauerlicherweise keine vollständig erhobenen Nachfragedaten für den Busverkehr vor und konnten auch während der Bearbeitungszeit nicht geliefert werden. Diese Aufgabe obliegt der nächsten Generation der NVP. Für eine belastbare Prognose der Fahrgastnachfrage hätten als Basis zudem auch Daten zur Fahrgaststruktur (Alter, Fahrtzweck, Fahrausweis) vorliegen müssen. Zudem war für die Fortschreibung des NVP der Aufbau eines Verkehrsmodells nicht gefordert.
	Ohne Kenntnis der Nachfrage ist es nicht möglich zu beurteilen, ob eine vom ÖPNV-Gesetz geforderte „ausreichende Verkehrsbedienung“ besteht oder nicht. Auch das geplante „nachfrageorientierte Angebot“ kann ohne diese grundlegenden Informationen nicht entwickelt und folglich auch die Effizienz des Mitteleinsatzes nicht beurteilt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Ebenso ist der Verzicht auf die Darstellung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge schon vor dem Hintergrund des postulierten Finanzierungsvorbehaltes nicht nachvollziehbar und er entspricht auch nicht den Anforderungen des HÖPNVG an die Inhalte eines NVP.	Daten zu Kosten und Erlösen weisen i. d. R. eine hohe Sensibilität auf. Diese sind nicht für die Öffentlichkeit bestimmt und können daher auch nicht im NVP in einer belastbaren Ausführlichkeit behandelt werden. Um die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf der Kostenseite bestimmen zu können, müssten schon während der Aufstellung des Rahmenplans alle Fahrpläne und andere Leistungsparameter der Linienbündel zumindest in groben Zügen bekannt sein (Fahrzeugbedarf, Nkm, Fahrplanstunden). …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)		… Eine Prognose künftiger Fahrgelderlöse ist eng an eine Fahrgastprognose gekoppelt, die mangels ausreichender Eingangsdaten jedoch nicht erstellt werden kann (s. o.). Der Verzicht auf die Abschätzung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen der Maßnahmen ist in Kap. VII 2 (S. 273 f.) hinreichend erläutert.
	Angesichts der deutlich anspruchsvolleren Vorgaben des PBefG zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV empfehlen wir, bereits jetzt die Maßnahmen des NVP auf dieses bis 1.1.2022 zu erfüllende Ziel auszurichten.	s. ausführliche Kommentierung der Stellungnahmen von Hessen Mobil zu Kapitel I „Einleitung und Rechtsrahmen“
	Weitere Anmerkungen können Sie der Anlage entnehmen. […]	Die weiteren Stellungnahmen und die Kommentierungen sind den einzelnen Kapiteln zugeordnet (s. u.).
Regierungspräsidium Kassel (12.08.2014)	Gegen den o. a. Nahverkehrsplan bestehen aus regionalplanerischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Eschwege (14.08.2014)	Vom Entwurf der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans haben wir Kenntnis genommen. […]	Die Stellungnahme und die Kommentierungen sind dem Kap. V „Angebotskonzept“ zugeordnet (s. u.).
zu Kapitel I „Einleitung und Rechtsrahmen“		
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 20: Im PBefG ist in § 8 (3) neu geregelt, dass der NVP die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen habe, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.	In Kap. III 3.4 „Barrierefreiheit“ (S. 131) wird explizit die Vorgabe des novellierten PBefG erwähnt und zitiert, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im (straßengebundenen) ÖPNV herzustellen. In der 2. Sitzung der RK am 21.02.2013 wurde auch auf diese Vorgabe eingegangen (s. Anlage I-02; S. 32 bzw. Folie 49) mit der Schlussfolgerung: „Aufgrund der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen kann vollständige Barrierefreiheit nur langfristig erreicht werden!“
	In den Rechtsgrundlagen zum Anforderungsprofil wird zwar das neue PBefG zitiert (S. 131), die anschließenden Anforderungen an die Barrierefreiheit greifen aber offenbar wieder auf die bisherigen schwächeren Regelungen zurück.	In der Tat enthält der NVP keine konsequente Ausrichtung der Maßnahmen auf das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit, jedoch entzieht sich ein Großteil der dafür notwendigen Maßnahmen dem direkten Einfluss des Werra-Meißner-Kreises bzw. der NWM, nämlich bei der kommunalen Haltestelleninfrastruktur und deren Zuwegungen. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)		… Bei den Busfahrzeugen ist die Umsetzung kein Problem, da Neufahrzeuge (Kat. A) stets den aktuellsten Stand hinsichtlich Barrierefreiheit (inkl. FGI) erfüllen (s. Kap. III 3.4, S. 132 f. und Fahrzeug-Matrix Anlage III-1). Bis Anfang 2022 wird dies bei „B"-Fahrzeuge auch so sein.
	Zwar liegt dieses Ziel des neuen PBefG zeitlich jenseits der Gültigkeitsdauer des jetzigen NVP, dennoch wird empfohlen, angesichts länger dauernder Realisierungen die im NVP fachlich zugehörigen Planungen und Maßnahmen bereits an diesem Ziel stringent zu orientieren.	Das Anforderungsprofil wurde noch am 06.12.2012 vom Aufsichtsrat der NWM zur Kenntnis genommen (im Kapitel III wurden im Nachgang die Verweise und Zitate bzgl. der novellierten Gesetze PBefG und HÖPNVG aktualisiert). In 2013/2014 war/ist es aus Sicht von NWM und IGDB noch zu früh, mit allen Akteuren (Städte, Gemeinden) eine Umsetzungsplanung aufzustellen. Dies ist erst mit der nächsten Fortschreibung nach 2019 sinnvoll durchführbar, da bis dahin die bundesweite fachliche Diskussion mit einfließen wird und eventuelle Förderprogramme aufgelegt sind. In 2013/2014 steht der fachliche Diskurs noch am Anfang. Da hätte im vorliegenden NVP „Pionierarbeit" für ländliche Räume geleistet werden müssen.
zu Kapitel II „Bestandsaufnahme"		
Landkreis Eichsfeld (09.07.2014)	Auf der Seite 120 gebe ich zu Punkt 5.3 *Maßnahmen benachbarter Aufgabenträger* folgende Mitteilung bekannt:	Das Kapitel II 5 bezieht sich auf die Umsetzungsgrade der Maßnahmen, die im ersten Lokalen NVP für den Werra-Meißner-Kreis aus dem Jahr 2003 enthalten sind.
	Im Nahverkehrsplan des Landkreises Eichsfeld vom 20. März 2013 (3. Fortschreibung für den Zeitraum 2013 – 2018) sind keine Maßnahme zur Einführung von bedarfsorientierten Verbindungen von Wüstheuterode nach Bad Sooden-Allendorf sowie von Geismar nach Eschwege vorgesehen.	Auf Seite 120 des vorliegenden NVP (2014) wurde lediglich der Umsetzungsstand von Maßnahmen geprüft, die zu dem damaligen Zeitpunkt (2003) aus NVP benachbarter Aufgabenträger in den ersten NVP für den Werra-Meißner-Kreis nachrichtlich aufgenommen wurden. Der damalige, 2002 beschlossene NVP für den Landkreis Eichsfeld sah die genannten Kreisgrenzen überschreitenden bedarfsorientierten Verbindungen vor, die jedoch nie eingerichtet wurden.
	Ich bitte Sie den Text unter Punkt 5.3 zu entfernen.	Statt einer Streichung der Passage wird an der betroffenen Textstelle nochmals herausgestellt, dass auf einen früheren NVP für den Landkreis Eichsfeld Bezug genommen wird.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Kommunale Behindertenbeauftragte d. Werra-Meißner-Kreises (29.07.2014)	Zu II 4.6.1: Werden auch mobilitätseingeschränkte Personen für eine Kundenbefragung ausgewählt?	Beim den turnusmäßigen Umfragen zum NVV-Kundenbarometer werden mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht gezielt als Probanden ausgewählt. Die Auswahl erfolgt nach dem Zufallsprinzip, gestaffelt nach Quoten bezüglich Alter, Geschlecht, Linien und Befragungszeiten (sog. quotierte Stichprobe). Unabhängig davon wären gesonderte Umfragen unter mobilitätseigeschränkten Fahrgästen nach einer vorherigen Definition prinzipiell sinnvoll. Diesen Erhebungen läge ein anderes Design zugrunde.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 36 ff.: Die Darstellung der Einwohner und ihrer Entwicklung ist, offenbar auch aufgrund der langen Bearbeitungsdauer des NVP, veraltet. Dies ist insofern von Bedeutung, als die Einwohnerzahl des Kreises am 31.12.2012 mit 100.913 (Hess. Statistisches Landesamt) nicht nur deutlich unter dem im NVP aktuellsten Wert (105.732 für 2008) liegt, sondern bereits den für das Jahr 2020 prognostizierten Wert des NVP (102.700) unterschritten hat. Vermutlich gilt dies ähnlich für die Beschäftigten- und Schülerzahlen sowie für andere Bestandsdaten (z. B. Pendler).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bestandsaufnahme zur Raumstruktur des Werra-Meißner-Kreises wurde für den vorliegenden NVP Ende 2009 und Anfang 2010 erarbeitet. Zu dem Zeitpunkt waren die Daten aktuell. Aus zeitlichen und finanziellen Gründen ist eine laufende Fortschreibung bzw. Aktualisierung der Bestandsaufnahme bis zum Jahr der Verabschiedung des NVP leider nicht möglich. Während der Erarbeitung der Bestandsaufnahme war die lange Dauer des Gesamtprojektes zur integrierten Fortschreibung des Regionalen NVP des NVV und der Lokalen NVP der fünf Verbundlandkreise noch nicht absehbar.
	Für den straßengebundenen ÖPNV ist die Nachfrage lediglich für einige ausgewählte regionale und lokale Buslinien dargestellt, für die – offenbar anlassbezogen – Daten vorlagen. Dies ist angesichts der Tatsache, dass es (S. 70) im Landkreis 50 Linien gibt, die von NVV (9) bzw. Werra-Meißner-Kreis (41) verantwortet werden, ein eklatanter Mangel des Planentwurfs.	Bedauerlicherweise liegen für den Werra-Meißner-Kreis keine vollständig erhobenen Nachfragedaten für den Busverkehr vor und konnten während der Bearbeitungszeit auch nicht (nach-)geliefert werden. Damit steht im NVV-Gebiet der Werra-Meißner-Kreis nicht alleine da.
	Ohne Kenntnis der aktuellen Nachfrage ist es nicht möglich zu beurteilen, ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ besteht und ein adäquater Einsatz von Finanzmitteln erfolgt. Dies gilt erst recht, wenn ein „nachfrageorientiertes Angebot“ (S. 268) geplant ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)	Es gehört zur Aufgabe (§ 7 HÖPNVG) des Verbundes, derartige Daten zu erheben und vorzuhalten. Auch die Aufgabenträger sollten die Nachfrage in den von ihnen verantworteten Verkehrsmitteln kennen.	Laut Synopse zum Anhörungsverfahren zum Regionalen NVP (2013), Anlage I-05 (S. 20), wird der NVV den Hinweis von Hessen Mobil aufgreifen und ein entsprechendes Konzept für ein Nachfragedatenmanagement erarbeiten. Die NWM prüft, inwieweit sie sich daran inhaltlich anschließen wird, um Nachfragedaten zu den lokalen Buslinien im Werra-Meißner-Kreis zu erhalten.
	S. 112: Da die Ergebnisse des NVV-Kundenbarometers nach Angaben im NVP-Entwurf keine Aussagen für die Zufriedenheit in einzelnen Landkreisen zulassen, wird angeregt, auf das Kapitel 4.6 zu verzichten, zumal die Erhebung bereits aus 2008 stammt.	Zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2009/2010) waren die Ergebnisse des NVV-Kundenbarometers aus dem Jahr 2008 aktuell. Wegen der geringen Stichprobe (verbundweit ca. 500 Probanden) ist eine weitere Unterteilung nach Kreisen nicht sinnvoll. Die Auszüge aus dem Kundenbarometer passen zum Datenstand der Bestandsaufnahme (2009/2010) und bleiben im NVP enthalten.
	S. 115 ff.: Die Darstellung der Umsetzung von Maßnahmen aus dem vorhergehenden NVP gibt offenbar den Status der Bearbeitung (2011) wieder. Da inzwischen vermutlich weitere, wenn auch nur wenige, Maßnahmen umgesetzt worden sind, wird angeregt, dieses Kapitel zu aktualisieren.	Das Kapitel II 5 „Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem lokalen Nahverkehrsplan 2003“ wird für die Endfassung aktualisiert. Die neuerliche Prüfung der Umsetzungsgrade erfolgt dann zum Stichjahr 2013, dem Basisjahr für das Angebotskonzept des NVP.
zu Kapitel III „Anforderungsprofil“		
Gemeinde Berkatal (28.07.2014)	Interessant für uns in diesem Zusammenhang ist auch die Darstellung auf Seite 142, wonach bei Gemeinden unter 2.500 Einwohnern geringere Mindestanforderungen dargestellt werden. Wir finden eine solche Darstellung im lokalen Nahverkehrsplan des Werra-Meißner-Kreises außerordentlich bedauerlich, weil wir an anderen Stellen immer wieder z. B. Ungleichbehandlungen von Ballungsräumen und ländlichen Räumen beklagen und nun selbst im ländlichen Raum noch solche weitergehenden Differenzierungen stattfinden.	Die Differenzierung von Gemeinden im ländlichen Raum nach ihrer Größe über/unter 2.500 Einwohner betrifft im Anforderungsprofil (Rahmenzielsetzungen) nur die Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten innerhalb des Gemeindegebietes. Wegen der äußerst geringen Binnennachfrage im Jedermann-Verkehr im ÖPNV in kleinen ländlichen Gemeinden ist eine Einschränkung des Bedienzeitraumes vertretbar (vgl. Kap. III 6.4.2, Tab. III-4, S. 146 f.). Dies würde in der Folge faktisch Linien betreffen, die schwerpunktmäßig eine innergemeindliche Bedienung vornehmen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Kommunale Behindertenbeauftragte d. Werra-Meißner-Kreises (29.07.2014)	Zu III 4: Inwieweit wird das Fahrpersonal sensibilisiert bzw. geschult, um Hilfestellung zu bieten und evtl. selber auch Hemmschwellen zu überwinden?	In Kap. III 7.6.3 werden Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV gestellt, wozu auch regelmäßige Schulungen und die Hilfestellung offensichtlich mobilitätseingeschränkter Fahrgäste gehören. Das Abhalten von Schulungen und die Auswahl der Inhalte obliegen i. d. R. dem Aufgabenträger (LNO) und den Verkehrsunternehmen. Die Anregung über besondere Schulungsinhalte im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wird bei der Umsetzung der Vorgaben aus dem NVP durch die NWM weiterverfolgt.
	Für mich ein wichtiges Thema sind Fahrkartenautomaten in Zügen und Straßenbahnen. In der heutigen Zeit haben junge Menschen sicherlich kein Problem, sich eine Fahrkarte per Handy oder Internet zu buchen/kaufen. Da wir aber in unserer Region immer mehr ältere und Menschen haben, die mit den modernen Medien überfordert sind und in ihrer Mobilität so eingeschränkt sind, dass sie sich an solch einem Fahrkartenautomaten – insbesondere wenn der Zug/die Tram sofort weiterfährt bzw. anfährt – keine Karte ziehen können, weil sie sich keinen festen Halt verschaffen können, zumal diese Automaten auch einfach in solch einer Situation zu unübersichtlich sind. Leider habe ich hierfür keine Lösungsvorschläge.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Behinderte Menschen, worunter z. T. auch ältere Menschen fallen, haben nach SGB IX, Kapitel 13 (§§ 145 ff.) Anspruch auf eine unentgeltliche Beförderung im ÖPNV. Sie müssen im Besitz eines entsprechenden Ausweises sein, der mit einer gültigen Wertmarke versehen ist. Behinderte Fahrgäste, die regelmäßiger den ÖPNV nutzen, nehmen dieses Angebot zumeist auch an. Den übrigen Fahrgästen stehen im Schienenverkehr – neben den Fahrkartenautomaten in den Fahrzeugen – der personenbediente Vertrieb an einigen Bahnstationen sowie stationäre Automaten (auf den Bahnsteigen) zur Verfügung, wenn auch nicht flächendeckend. Die NWM wird sich künftig in Zusammenarbeit mit den Volkshochschulen dem Thema ÖPNV-Nutzung durch ältere Menschen intensiver widmen.
	Zum Schluss noch eine Anregung zur Hilfe sehbehinderter/blinder Fahrgäste und Analphabeten: Es wäre bestimmt technisch machbar, wenn die Busse mit einem äußeren Lautsprecher versehen werden, damit für diesen Personenkreis eine Durchsage gemacht werden kann (welche Haltestelle und wo geht es hin).	Um Ansagen der Liniennummer, des Fahrtziels und wichtiger Zwischenhaltestellen beim Heranfahren an jede Haltestelle automatisch zu tätigen, müsste das Hintergrundsystem (inkl. Datenstrukturen, Datenversorgung des Fahrzeugs) deutlich erweitert werden. …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Kommunale Behindertenbeauftragte d. Werra-Meißner-Kreises (Forts.)		… Diese Maßnahme wäre mit hohen Kosten verbunden. Im Gegensatz zu Zug und Tram kann sich im Busverkehr jeder Fahrgast beim Fahrer erkundigen. Des Weiteren stellt sich das Thema nach den akustischen Emissionen auf die Umwelt, denn die Durchsagen müssten lauter sein als die sie umgebende Geräuschkulisse.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 129: Das Zitat des § 2 (4) stammt aus dem HÖPNVG vom 2012. Die Definition des regionalen Busverkehrs wurde gegenüber dem Gesetzestext von 2005 entscheidend geändert.	Das derzeit gültige HÖPNVG ist vom 01.12.2005 und wurde zuletzt durch Gesetz vom 29.11.2012 geändert (GVBl. S. 466). Dies wird im Anschluss an das Zitat auf der Folgeseite (S. 130) auch erwähnt. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird unmittelbar zum Zitat der aktuelle Gesetzestand nochmals vermerkt.
	S. 131 ff.: siehe Anmerkungen zu S. 20 „PBefG und Barrierefreiheit“.	s. ausführliche Kommentierung bei Kap. I „Einleitung und Rechtsrahmen“
	S. 146: Es ist zu begrüßen, dass auf die Vorgaben des Regionalplans hinsichtlich der Ausweisung größerer Baugebiete hingewiesen wird. Es sollte geprüft werden, inwieweit hieraus ein Auftrag des Aufgabenträgers abgeleitet wird, bei der Aufstellung von Bauleitplänen entsprechend mitzuwirken, um Fehlentwicklungen zu verhindern, die eine angemessene wirtschaftliche Erschließung verhindern.	Die NWM als LNO des Werra-Meißner-Kreises wird als Trägerin öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bebauungsplänen angehört. Wegen der Auswirkungen des demographischen Wandels wurden im Werra-Meißner-Kreis jedoch in jüngerer Vergangenheit keine neuen Baugebiete ausgewiesen. Dies wird auf absehbare Zeit voraussichtlich so bleiben. Bei der angestrebten Innenentwicklung befinden sich die Siedlungsgebiete bereits im Einzugsbereich bestehender Zugangsstellen.
	S: 173: Sofern die Fußnote keine Gültigkeit mehr hat, sollte sie entfallen und der Text entsprechend angepasst werden.	Der Gesetzgeber hat sich im PBefG (vom 21.03.1961, neugefasst durch Bekanntmachung vom 08.08.1990, zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 07.08.2013) auf den Begriff „eigenwirtschaftlich“ festgelegt. Der Text wird daher angepasst und die Fußnote entfällt.
Regierungspräsidium Kassel (12.08.2014)	Das auf Seite 138-153 dargestellte Anforderungsprofil im Hinblick auf Erschließungs-, Verbindungs- und Bedienungsqualität entspricht weitestgehend den inhaltlichen Vorstellungen des Regionalplans Nordhessen 2009.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
zu Kapitel IV „Schwachstellenanalyse“		
Gemeinde Berkatal (28.07.2014)	So fällt beim Beispiel der Schwachstellenanalyse Verbindungsqualitäten, dargestellt im Nahverkehrsplan Werra-Meißner-Kreis Anlage I-02 RK 2 auf Folie 57, sehr deutlich auf, dass die Anforderungen für die Gemeinde Berkatal nicht erfüllt sind und ein deutlicher Mangel besteht. Dies wird dann auch nochmal in den grafischen Darstellungen des Nahverkehrsplanes Werra-Meißner-Kreis Anlage IV-01 Verbindungsanalyse sehr deutlich.	Anlage I-02 zur 2. Sitzung der Regionalkonferenz vom 21.02.2013 zeigt auf Folie 57 einen Auszug der Matrix zur Analyse von Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten lediglich beispielhaft. Es wurde (noch) auf das Fahrplanjahr 2010 Bezug genommen, als es noch keine regelmäßige AST-Verbindung in die Gemeinde Berkatal gab. Diese wurde im Dezember 2012 eingeführt. In der Anlage I-03 zur 3 Sitzung der Regionalkonferenz vom 16.01.2014, Folien 25 ff. wird ein deutlich differenzierteres Bild der Anbindung der Gemeinde Berkatal auf Basis des Fahrplanjahres 2013 gezeigt. Es verbleiben dahingehend Schwachstellen, dass bei der AST-Linie 229.1 keine innergemeindliche Bedienung zwischen den Ortsteilen der Gemeinden Berkatal und Meißner vorgesehen sind. Dafür bestehen gleichwertige Ersatzverbindungen nach/aus Eschwege, die nur geringfügige Defizite aufweisen (vgl. Anlage IV-01).
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 196: Bei der Darstellung der Verbindungsqualität wird nicht erkennbar, inwieweit die Vorgaben des Regionalplans hinsichtlich der Erreichbarkeit der Oberzentren (nicht wesentlich mehr als eine Stunde) erfüllt sind.	Die integriert fortgeschriebenen Nahverkehrspläne für das NVV-Gebiet setzen die maximale Reisezeit im ÖPNV zwischen Mittel- und Oberzentrum einheitlich auf 90 Minuten hoch. In den Schwachstellenanalysen der NVP wird der Soll-Ist-Abgleich in Bezug auf diesen Wert (90 min) vorgenommen. Eine zusätzliche Prüfung nach den Vorgaben des Regionalplans (60 min +) erfolgt im NVP nicht, zumal diese Reisezeit verbundweit zu „optimistisch“ angesetzt ist. Allein bei der exemplarischen Betrachtung der SPNV-Umsteigerelationen Eschwege – Kassel (ca. 1 h 10 min bis 1 h 30 min) oder Sontra – Kassel (bis ca. 1 h 15 min) kann die Vorgabe „60 Minuten +“ kaum eingehalten werden. Daher wird eine Reiszeitobergrenze bis 90 Minuten als realistischer angesehen.
Regierungspräsidium Kassel (12.08.2014)	Die sich aus dem Anforderungsprofil aufbauende Schwachstellenanalyse von Seite 194-200 erscheint plausibel.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
zu Kapitel V „Angebotskonzept“		
Gemeinde Berkatal (28.07.2014)	Insoweit würden wir es außerordentlich begrüßen, wenn zur Kompensation der festgestellten Defizite noch weitergehende Vorschläge von alternativen Bedienungsformen dargestellt würden bzw. besondere Unterstützungen den betroffenen Kommunen angeboten würden.	Mit der Neuvergabe des Linienbündels 203 „Meißner“ zum Dezember 2012 erhielten die Gemeinden Berkatal und Meißner – neben dem ausbildungsbezogenen Linienverkehr – erstmals eine reguläre, tägliche (Mo-So) Anbindung an das Mittelzentrum Eschwege auch für den Jedermann-Verkehr. Ein Vergleich der Nachfragezahlen aus 2013 und 2014 legt nahe, dass die AST-Linie 229.1 zunehmend genutzt wird. Insofern sieht die NWM im Bereich der beiden Gemeinden Berkatal und Meißner vorerst keinen vordringlichen Handlungsbedarf.
Gemeinde Neu-Eichenberg (01.08.2014)	Zu dem übersandten Entwurf hat die Gemeinde Neu-Eichenberg folgende Anmerkung, die ggf. zu berücksichtigen wäre: Unter Punkt V 3.1 *Anschlusssicherung mittels DFI* werden auf der Seite 246 vorrangige Standorte für DFI-Anzeigen genannt. Als bedeutender Bahnhof ist der Bahnhof Eichenberg hier nicht genannt. Zwar befinden sich auf den vorderen Gleisen bereits Fahrgastinformationen, jedoch nicht auf den Gleisen Richtung Thüringen. Wir bitten daher, den Standort Eichenberg mit in den Plan aufzunehmen.	Für die Fahrgastinformation (optisch und akustisch) auf Bahnsteigen ist das die Verkehrsstation betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen zuständig, im Fall des Bahnhofes Eichenberg die DB Station & Service AG. Die vom NVV noch zu installierenden DFI-Anzeigen werden an Umsteigeknoten Schiene/Bus und Bus/Bus auf öffentlichem Grund außerhalb der Verkehrsstationen errichtet (z. B. auf Bussteigen, Bahnhofsvorplätzen). Der Bahnhof Eichenberg ist trotz seiner großen Bedeutung für den SPNV kein Verknüpfungspunkt zum straßengebundenen ÖPNV (Bus), weshalb keine Notwendigkeit besteht, dort eine DFI-Anzeigetafel des NVV aufzustellen.
Stadt Waldkappel (07.08.2014)	Im Zuge des Anhörungsverfahrens zum Lokalen Nahverkehrsplan möchten wir insofern Stellung beziehen, dass wir, wie mit E-Mail vom 20.12. 2013 bereits geschehen [Stellungnahme zum Entwurf des Regionalen NVP des NVV; Anm. IGDB], nochmals darauf hinweisen möchten, dass die Anbindung der Bahnstation in Wehretal-Reichensachsen von großer Bedeutung ist und diese in jedem Fall aufrechterhalten werden sollte. Von weiteren Stellungnahmen hinsichtlich des NVP-Entwurfes wird abgesehen.	Sowohl der NVV als auch die NWM sind bestrebt, die Verknüpfung zwischen der SPNV-Linie R7 und der Buslinien 200 und 221 am Bf. Wehretal-Reichensachsen für Fahrten auf der Relation Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Bebra dauerhaft beizubehalten. Bedauerlicherweise soll durch den Bau der BAB 44 das nachgeordnete Straßennetz in und um Reichensachsen so verändert werden, dass die Erreichbarkeit des Bf. Reichensachsen erheblich erschwert wird.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (08.08.2014)	Wir möchten zwei Anmerkungen zum Anhörverfahren des NVP des Werra-Meißner-Kreises beitragen: Liniensteckbrief Linie 218 (Anlage V-01, Seite 17): Hier sollte aus unserer Sicht geprüft werden, ob bei einer möglichen Umsetzung der Übertragung der Aufgabenträgerschaft des Linienabschnitts auf dem Gebiet der Stadt Hann. Münden auf den ZVSN aus formalen Gründen die Aufteilung der Linie 218 in zwei Linien erforderlich ist.	Die Linie 218 ist – nach den bis Ende 2012 gültigen Vorgaben des HÖPNVG – bisher regional eingestuft, wird jedoch gemäß dem Regionalen NVP des NVV (2013-2018) mit Beginn der Laufzeit des neuen Verkehrsvertrags ab 13.12.2015 lokal eingestuft werden. Die Linie wird dann ausschließlich von der NWM finanziert. Hintergrund dieser Änderung an der Aufgabenträgerschaft ist, dass der NVV in seinem regionalen Liniennetz bereits die SPNV-Verbindung Hann. Münden – Hedemünden – Gertenbach – Witzenhausen mitfinanziert. Die Linie 218 ergänzt in einem Korridor das regionale Netz zwecks Anbindung kleinerer Stadtteile von Witzenhausen und Hann. Münden. Im Vorfeld der Neuvergabe des Linienbündels 202b „Witzenhausen/Neu-Eichenberg“, zu der die Linie 218 gehört, wird die NWM die vorhandene Fahrgastnachfrage auf dieser Linie eingehend überprüfen. Dabei kann sich herausstellen, dass die bestehenden Nachfragstrukturen keinen nennenswerten Bedarf an ÖPNV-Fahrten über die Kreis- bzw. Landesgrenze hinweg erkennen lassen. Deshalb ist nicht auszuschließen, dass der Verlauf der Linie 218 auf das Gebiet der Stadt Witzenhausen eingekürzt werden wird, zumal damit im LB 202b ein Fahrzeug eingespart werden kann. Dennoch ist weder seitens des NVV noch seitens der NWM per se beabsichtigt, die historisch gewachsene Busverbindung Witzenhausen – Hann. Münden künftig gänzlich aufzugeben. Vor dem o. g. Hintergrund erscheint es aber vertretbar, dass die NWM eine ergänzende Finanzierung aus dem ZVSN-Gebiet erhielte (Stadt Hann. Münden, LK Göttingen), um die durchgehende Busverbindung künftig aufrechterhalten zu können.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (Forts.)	Liniensteckbrief Linie ZVSN 134 (Anlage V-01, Seite 49): Aufgrund der Fahrplanlage der Einzelfahrt ab Hermannrode und der Rückfahrt dorthin ist die verkehrliche Funktion der Verkehr zu/von den (weiterführenden) Schulen in Göttingen und es werden die Schulen in Göttingen angebunden, nicht die in Friedland (in Friedland findet lediglich der Umstieg zu/von der Regionalbahnlinie R 1 bzw. der Regionalbuslinie 130 statt).	Die Informationen im Steckbrief zur Linie ZVSN 134 werden in Bezug auf die morgendliche Einzelfahrt ab Neu-Eichenberg-Hermannrode entsprechend abgeändert.
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 216 ff.: Es wird ausdrücklich begrüßt, dass im NVP eine Neuaufteilung der Linien in regionale und lokale Linien erfolgt ist und damit ein Ansatz für eine seit Gründung der Verbünde unbefriedigende Situation entwickelt worden ist.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	S. 247: „Vorrangige Anlage am Fahrbahnrand“ sollte entsprechend der Richtlinien schärfer formuliert werden, z. B. „Kap-Haltestellen sind die Regel, Ausnahmen sind zu begründen“.	Der Änderungsvorschlag wird übernommen.
	S. 249: Sofern durch den Rückbau des Bahnübergangs als Folge der Umgehung Reichensachsen die Erreichbarkeit und Funktionalität der 2002 in Betrieb genommenen Station Reichensachsen beeinträchtigt werden sollte, ist für einen angemessenen Ausgleich zu sorgen, auch um die eventuelle Rückzahlung von Fördermitteln zu vermeiden.	Sowohl NVV, NWM als auch die Gemeinde Wehretal haben eine Lösung mit Hessen Mobil vor Ort angestrebt. Auf dieser Arbeitsebene konnte jedoch keine grundsätzliche Klärung erreicht werden, bei der die vollständige Funktionalität der Bahnstation Reichensachsen auch künftig gewährleistet wird. Der NVP kann dazu nur den unbefriedigenden Sachstand wiedergeben. Der Werra-Meißner-Kreis war nicht der Fördermittelempfänger.
	S. 250: Der barrierefreie Ausbau der Station Eichenberg ist in der Jahresprojektabstimmung RV-Hessen der DB-Netze enthalten. Es wird darauf hingewiesen, dass Modelle bestehen (Station Bebra), den Kreis der Mitfinanzierer im Verhältnis zum Nutzen zu gestalten, so dass der Finanzierungsbeitrag Eichenbergs in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden kann. Es wird gebeten, auch eventuelle Investitionen der DB AG zu benennen, sofern sie zu einer Verbesserung des ÖPNV im Landkreis beitragen.	Künftige Investitionen in die Eisenbahninfrastrukturen, darunter auch in die Verkehrsstationen, sind im Regionalen NVP des NVV ausführlich enthalten (s. dortiges Kap. VI). Es wird darauf verzichtet, die Investitionsliste nachrichtlich in die jeweiligen lokalen NVP zu übernehmen. Im Gegensatz zum Angebot im SPNV und im regionalen Busverkehr sind diese Informationen für den Entwurf des Rahmenangebotes für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entbehrlich.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Stadt Eschwege (14.08.2014)	Entsprechend unserer Stellungnahme vom Dezember 2013 zum regionalen Nahverkehrsplan halten wir unsere Forderung bzgl. eines Erhalts der Regelbusverbindung von Bad Sooden-Allendorf nach Eschwege aufrecht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird zu Bedenken gegeben, dass auf der Relation Bad Sooden-Allendorf – Eschwege aus wirtschaftlichen Gründen keine parallelen Bahn- und Regelbusverbindungen dauerhaft aufrecht erhalten werden können, zumal sich das Quellpotenzial der betroffenen Stadtteile auf nur knapp 700 Einwohner addiert.
	Da diese Verbindung voraussichtlich aufgrund der parallel laufenden Schienenverkehrsverbindung nicht erhalten bleiben wird, soll für Albungen neben der AST-Anbindung in und aus Richtung Eschwege auch die AST-Anbindung in und aus Richtung Bad Sooden-Allendorf zur Verfügung gestellt und im Lokalen Nahverkehrsplan eingeplant werden.	Dem Vorschlag wird entsprochen. Die AST-Linie 216.1 für das Gebiet der Stadt Bad Sooden-Allendorf wird um den Abschnitt Kleinvach – Albungen verlängert, so dass auch Fahrten in die Kernstadt Bad Sooden-Allendorf und zum dortigen Bahnhof möglich sind. Das Angebotskonzept im NVP und der Liniensteckbrief werden entsprechend angepasst.
	Gleichzeitig bitten wir um Prüfung, ob auf den Zuschlag von 1,- Euro pro AST-Fahrt aufgrund der Sondersituation in Albungen verzichtet werden kann. Sofern dies ohne zusätzliche Kosten für die Kreisstadt Eschwege möglich ist, bitten wir darum, diesen Zuschlag bei den Albunger AST-Fahrten künftig nicht mehr zu erheben	Die NWM kann aus Gründen der Gleichbehandlung aller AST-Linien im Kreisgebiet den AST-Zuschlag nur für Fahrten mit Start oder Ziel Albungen nicht entfallen lassen (Zuschlag entweder auf allen AST-Linien oder auf keiner AST-Linie). Ansonsten könnten woanders auch „Sondersituationen“ geltend gemacht werden. Die NWM hält es aber für umsetzbar, dass die Stadt Eschwege den AST-Zuschlag für die Fahrgäste mit Start/Ziel Albungen übernimmt und die Differenz der NWM erstattet. Die Mehrkosten für die Stadt Eschwege dürften überschaubar bleiben.
zu Kapitel VI „Linienbündelung“		
Nordhessischer Verkehrsverbund (31.07.2014)	Der Nordhessische VerkehrsVerbund spricht sich in Abstimmung mit der NWM dafür aus, die im Entwurf des Nahverkehrsplans des Werra-Meißner-Kreises enthaltene lokale Buslinie 232 von Eschwege über Wanfried nach Treffurt (heutige regionale Linie 231 mit Schulverkehr und Grundangebot zwischen Wanfried und Treffurt) im Linienbündel 2 zu belassen und nicht in das lokale Linienbündel 205 Eschwege/Wanfried zu überführen. Folgende Punkte führen zu dieser Überlegung:	Dem Anliegen des NVV wird entsprochen. Die Linienbündelung wird in Bezug auf die lokale Buslinie 232 für die Endfassung des NVP angepasst.

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Nordhessischer Verkehrsverbund (Forts.)	- Der Verkehr entstammt bereits dem jetzigen Linienbündel 2. - Mit der Linie 232 im Linienbündel 2 hat der NVV in Abstimmung mit der NWM eigene Möglichkeiten, insbesondere auf der Strecke zwischen Wanfried und Treffurt weiterhin Verkehre aus einem vom NVV verantworteten Verkehrsvertrag einzurichten. Dies ist insofern von Bedeutung, falls der Fahrplan der Linie 78 der Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis – welche regional eingestuft ist – nicht in der Weise erweitert werden kann wie vorgesehen. Sofern die Linie 232 im Linienbündel 205 verbleiben würde, müsste der Verkehr im Abschnitt zwischen Wanfried über Altenburschla und Heldra nach Treffurt über den Vertrag des lokalen Linienbündels 205 organisiert werden, in dem keine regionale Mitfinanzierung des NVV erfolgen kann. - Die Einnahmeaufteilung (insbesondere des Schulverkehrs) zwischen Eschwege und Wanfried über die Orte Frieda, Schwebda und Grebendorf wird erheblich leichter, wenn alle Verkehre in demselben Linienbündel enthalten sind. Darüber hinaus bestehen Vorüberlegungen, die Laufzeiten der Linienbündel 2 und 205 so zu gestalten, dass beide Linienbündel gleichzeitig enden, um nach dem Jahr 2025 den Bereich westlich Eschweges mit dem Linienbündel 206 Wehretal zusammenzufassen und den Bereich östlich Eschweges mit dem Linienbündel 205.	
zu Kapitel VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“		
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (08.08.2014)	S. 273: Der Verzicht auf die Darstellung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge ist vor dem Hintergrund des postulierten Finanzierungsvorbehaltes (S. 125) nicht nachvollziehbar und entspricht auch nicht den Anforderungen des HÖPNVG an die Inhalte eines NVP.	Der Verzicht auf die Abschätzung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen der Maßnahmen ist in Kap. VII 2 (S. 273 f.) hinreichend erläutert. Die vorgeschlagenen Maßnahmen – wie die Umstellung einzelner Busfahrten auf alternative Bedienung, Verlängerung einer AST-Linie oder die Umstrukturierung des Busangebotes vor einer Neuvergabe des Linienbündels – sind zu „unbedeutend“, …

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NWM und IGDB
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Forts.)		… als dass deren betriebswirtschaftliche Auswirkungen im NVP beziffert werden könnten, abgesehen davon, dass der NVP keine Fahrplanentwürfe enthält, aus denen die Leistungsdaten ersichtlich sind. Aus vergaberechtlichen Erwägungen heraus können Erwartungswerte für die voraussichtlichen Kosten der Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen nicht veröffentlicht werden. Die NWM nimmt aktuelle Kostenprognosen intern vor, die ihrem Aufsichtsgremium vorgelegt werden.
Regierungspräsidium Kassel (12.08.2014)	Die sich aus dem Anforderungsprofil und der sich daraus aufbauenden Schwachstellenanalyse entwickelte Angebots- und Maßnahmenkonzeption, -wirkung und -bewertung (Seite 260-276), vor allem auch unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung, entsprechen den Vorstellungen des Regionalplans Nordhessen 2009 und sollten nach und nach umgesetzt werden. Weiter sollte angestrebt werden, die noch offenen Erschließungs- und Bedienungsdefizite einzelner Gemeinden durch flexible Bedienungsformen zu beseitigen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es ist beabsichtigt, die im Fahrplanjahr 2013 identifizierten Bedienungsdefizite im Zuge der Neuvergabe der Leistungen in den zuständigen Linienbündeln zu beseitigen. Dies wird voraussichtlich weit überwiegend mit alternativen Bedienungen erfolgen.
Nachträge durch NWM		
-	-	-
Nachträge durch IGDB		
(07.08.2014)	Linienbündel 201 (Gelstertal – Lossetal): Aufgabenträger der lokalen AST-Linie 204 auf dem Gebiet der Gemeinde Helsa ist der Landkreis Kassel und nicht die NWM.	Die fehlerhafte Zuordnung wird im Liniensteckbrief behoben.
(08.08.2014)	In Einzelfällen treten unvollständige oder fehlerhafte Kapitelverweise auf.	Für die Endfassung werden alle Kapitelbezüge überprüft.

Synopse der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG

[eigene Zusammenstellung]