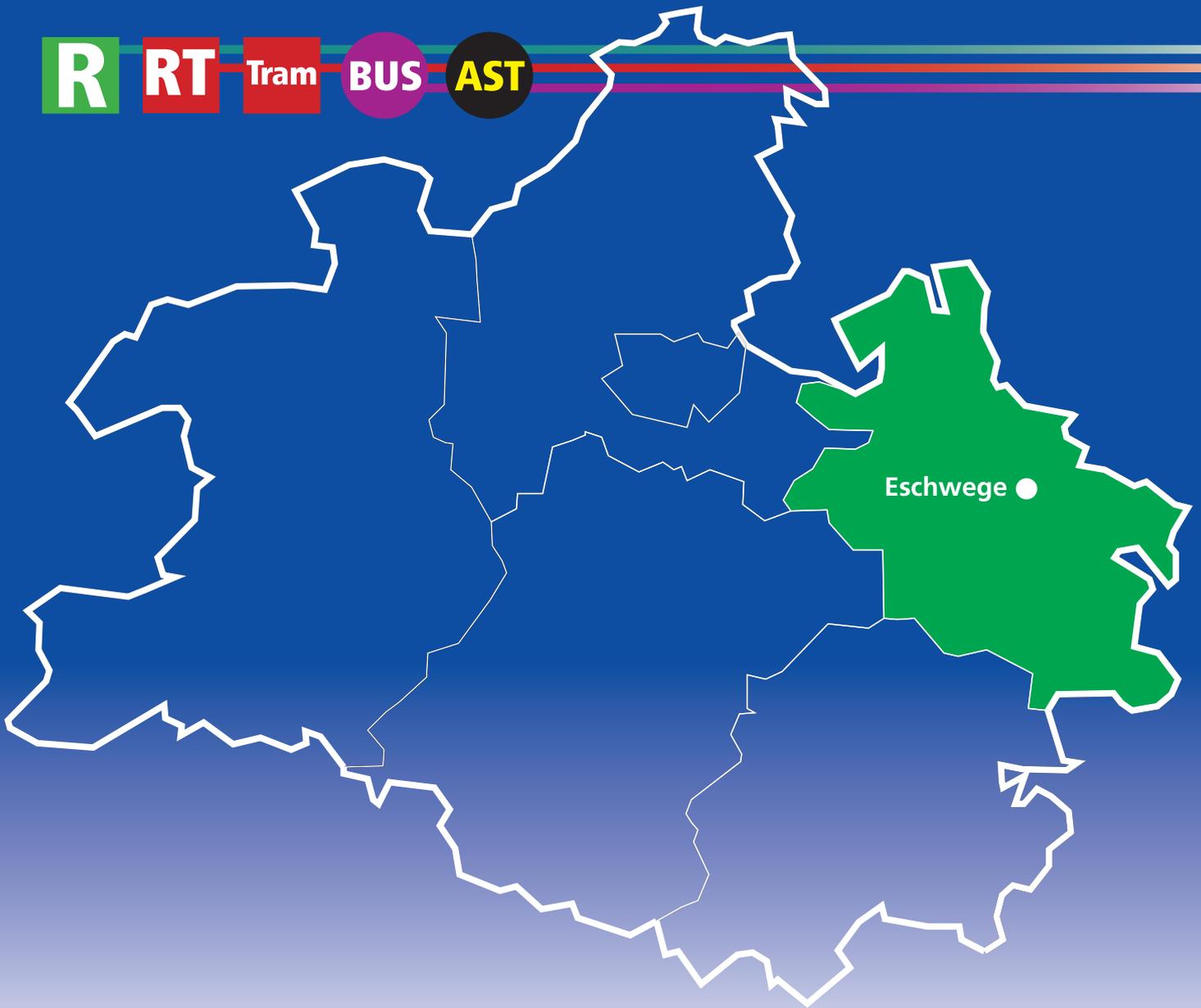


Nahverkehrsplan Werra-Meißner-Kreis 2014-2019



NAHVERKEHRSPLAN WERRA-MEISSNER-KREIS

FORTSCHREIBUNG **2014 – 2019**

Bearbeitung



IG Dreieich Bahn GmbH
63303 Dreieich

Dr. Hinrich Schmöe
Alex Müller
Joachim Lips
Felix-Martin Esselborn



Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
34131 Kassel

Mathias Schmechtig
Kirsten Krasel

im Auftrag der



Nahverkehr Werra-Meißner
Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM)
37269 Eschwege

Dreieich, Kassel und Eschwege, im Dezember 2014



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I Einleitung und Rechtsrahmen	8
1 Einleitung	8
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	8
1.2 Ausrichtung der Vorgaben	9
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans	10
1.4 Beteiligungsverfahren	13
1.5 Beschlussfassung	15
2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV.....	16
2.1 Europarechtlicher Rahmen.....	16
2.2 Bundesrechtlicher Rahmen.....	18
2.3 Landesrechtlicher Rahmen	22
II Bestandsaufnahme	23
1 Raumstrukturanalyse	23
1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum.....	23
1.2 Bevölkerungsstruktur	34
1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte	45
1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen.....	48
1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte	51
1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen.....	56
1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit	58
2 Schienenpersonennahverkehr	62
2.1 Produkte und Besonderheiten	62
2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe.....	63
2.3 SPNV-Linien	64
2.4 Verkehrsstationen.....	66
2.5 Angebotsentwicklung	67
3 Straßengebundener ÖPNV	69
3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen.....	69
3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte	72
3.3 Haltestellen	85
3.4 Qualität der Betriebsdurchführung: Anschlusssicherung.....	87
4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage	88



4.1	Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens	88
4.2	Pendlerverflechtungen	92
4.3	Motorisierungsrate und PKW-Verfügbarkeit	100
4.4	Verkehrsnachfrage im MIV	101
4.5	Verkehrsnachfrage im ÖV	102
4.6	Kundenzufriedenheit im ÖV	112
5	Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem lokalen Nahverkehrsplan 2003	115
5.1	Umsetzungsgrade der aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV 2000 nachrichtlich übernommenen Maßnahmen	115
5.2	Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV	118
5.3	Maßnahmen benachbarter Aufgabenträger	120
III	Anforderungsprofil	121
1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan	121
2	Grundziele und Leitbilder	123
2.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit	123
2.2	Anforderungen durch demographische Entwicklungen	124
2.3	Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen	125
2.4	Finanzierungsvorbehalt	125
3	Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV	128
3.1	Ausreichende Bedienung	128
3.2	Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG	129
3.3	Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger	129
3.4	Barrierefreiheit	131
4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV	134
5	Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming	136
6	Mindeststandards für die Verkehrsbedienung	138
6.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards	138
6.2	Verbindungen zwischen zentralen Orten	140
6.3	Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen	141
6.4	Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur	144
6.5	Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen	149
6.6	Mindestbedienstandards für den SPNV	151



6.7	Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs.....	153
7	Qualitatives Grundangebot.....	156
7.1	Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotsformen	156
7.2	Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG.....	159
7.3	Mindeststandards für die Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel	162
7.4	Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	164
7.5	Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	171
7.6	Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	172
7.7	Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastbezogener Verkehrsinfrastrukturen	178
7.8	Marketing.....	181
7.9	Fahrgastinformation.....	184
7.10	Tarif.....	185
7.11	Vertrieb.....	186
8	Regieleistungen und Vertragsmanagement.....	188
IV	Schwachstellenanalyse	190
1	Funktion der Schwachstellenanalyse	190
2	Vorgaben zur Barrierefreiheit.....	191
3	Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr	194
3.1	Erschließungsqualität	194
3.2	Verbindungsqualität.....	196
4	Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	201
4.1	Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit.....	202
4.2	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität.....	203
4.3	Fehlende Barrierefreiheit	204
4.4	Unzureichender Ausbaustand.....	205
4.5	Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität	207
4.6	Keine durchgängige Außendarstellung	208
4.7	Unzureichende Informationsmöglichkeiten.....	209
V	Angebotskonzept	210
1	Zuständigkeiten und Angebotsformen	210
2	Verkehrsangebot.....	213
2.1	Schienenpersonennahverkehr.....	213



2.2	Regionaler straÙengebundener ÖPNV	216
2.3	Lokaler straÙengebundener ÖPNV	221
2.4	Linien benachbarter Aufgabenträger	232
2.5	Verknüpfungskonzept regionaler ÖPNV.....	234
2.6	Verknüpfungskonzept lokaler ÖPNV	237
2.7	Alternative Bedienformen.....	239
3	Verkehrsinfrastruktur	246
3.1	Anschlussicherung mittels DFI	246
3.2	Haltestellen des straÙengebundenen ÖPNV	247
3.3	Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden	247
3.4	Investitionsplanungen des Aufgabenträgers	250
VI	Linienbündelung.....	251
1	Verkehrliche und rechtliche Grundlagen.....	251
2	Zweck der Linienbündelung	252
3	Informationspflicht der zuständigen Behörde	252
4	Methoden der Linienbündelung	254
4.1	Bildung der Ausschreibungslose	254
4.2	Ermessensspielräume	254
4.3	Rechtsfehlerhafte Kriterien	256
5	Linienbündel im Werra-Meißner-Kreis	258
VII	MaÙnahmenwirkung und -bewertung.....	260
1	Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage.....	260
1.1	Demographischer Wandel und Mobilitätsverhalten	260
1.2	Künftige Senioren generationen und ÖPNV-Nutzung	261
1.3	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV	262
1.4	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung	264
1.5	Konsequenzen für die künftige Finanzierung des ÖPNV.....	266
1.6	Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand	267
2	MaÙnahmenwirkung	269
3	MaÙnahmenbewertung.....	275
3.1	Umgesetzte und vertraglich fixierte MaÙnahmen	275
3.2	MaÙnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen	275
3.3	MaÙnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen	276



3.4	Maßnahmengruppen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen	277
3.5	Maßnahmen nicht zur Umsetzung empfohlen	277
3.6	Maßnahmengruppen ohne Priorisierung	278
Abbildungsverzeichnis		121
Tabellenverzeichnis		282
Literaturverzeichnis		285
Abkürzungsverzeichnis		287
Verzeichnis der Anlagen		291

Anlagen



I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende zweite Nahverkehrsplan (NVP) für den Werra-Meißner-Kreis erhält mit seiner Verabschiedung durch den Kreistag Gültigkeit für die Jahre 2014 bis zunächst 2019.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Die Aufgabenträger – in Hessen die Landkreise, kreisfreien Städte und die Städte über 50.000 Einwohner – haben die Verantwortung zur Ausgestaltung und Finanzierung des lokalen ÖPNV gesetzlich übertragen bekommen. Vom Aufgabenträger, dem Werra-Meißner-Kreis, wurden die verantwortlichen Aufgabenbereiche an die Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) übertragen.

Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträgerschaft im ÖPNV fällt auch die Festschreibung der Rahmenplanung für die kontinuierliche Weiterentwicklung des ÖPNV, die im Nahverkehrsplan ihren Ausdruck findet. Spätestens alle fünf Jahre ist darüber zu entscheiden, ob der Nahverkehrsplan neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbünde (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen Nahverkehrspläne und durch die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte und Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern) die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. In einem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne eines Verbundgebietes aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG). Der NVV und die fünf Verbundlandkreise, darunter auch der Werra-Meißner-Kreis, haben sich 2009 für zeitparallele Verfahren zur integrierten Aufstellung ihrer jeweiligen, zweiten Nahverkehrspläne entschieden. Diese Vorgehensweise bietet den Vorteil, dass das gesamte künftige Verkehrsangebot – regionale und lokale Linien beinhaltend – sowohl territorial als auch angebotsseitig integriert und widerspruchsfrei in den Nahverkehrsplänen entworfen werden kann.

§ 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG ermöglicht eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen. Gleichzeitig trägt der Aufgabenträger die Verantwortung, dass von ihm finanzierte Linien zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit bestellt werden. Er hat ferner dafür Sorge zu tragen, dass eigenwirtschaftliche Betreiber nicht durch „Rosinenpickerei“ lukrative Linien betreiben und der öffentlichen Hand lediglich die Bestellung und Finanzierung stark subventionsbedürftiger Linien verbleibt. In Anpassung an die Erfordernisse eines liberalisierten, europäischen Verkehrsmarkts sowie zur Vermeidung der Übernahme ertragsreicher Linien durch eigenwirtschaftliche Konzessionäre werden daher Betriebsleistungen mehrerer Linien des straßengebundenen ÖPNV vom Aufgabenträger zu wirtschaftlichen Einheiten zusammengefasst, um als „Linienbündel“ definiert betrieben und um erforderlichenfalls in künftigen, ggf. europaweiten



Ausschreibungen beauftragt zu werden. Die Linienbündelung ist daher eine wesentliche Aussage des Nahverkehrsplans.

Die Inhalte der Nahverkehrspläne werden bei der Erteilung von Liniengenehmigungen durch das Regierungspräsidium Kassel als zuständige Genehmigungsbehörde berücksichtigt. Die Inhalte sind zudem Abwägungsbelang bei der Bauleitplanung und Grundlage für Mittelvergaben bei Investitionen in ÖPNV-bezogene Infrastrukturen durch das Land Hessen.

Mit dem zweiten Nahverkehrsplan verfolgt der Werra-Meißner-Kreis die Intention, Perspektiven für eine mit allen Akteuren abgestimmte Weiterentwicklung des ÖPNV innerhalb des gesetzlich verankerten Rahmens zu bieten. Bei allen Vorhaben besitzt die Absicherung ihrer Finanzierung eine zentrale Bedeutung.

1.2 Ausrichtung der Vorgaben

Bei der Erstellung der Nahverkehrspläne sind die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung zu berücksichtigen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG). Hierfür steht der Regionalplan Nordhessen (2009) als Grundlage zur Verfügung, aus dem u. a. die zentralörtliche Gliederung und Einstufung entnommen sind.

Die Inhalte des Nahverkehrsplans müssen mit den allgemeinen Zielen für und den Anforderungen an das ÖPNV-System korrelieren, die in den §§ 3 und 4 HÖPNVG formuliert sind. Des Weiteren muss der Nahverkehrsplan die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung berücksichtigen; er muss den Anforderungen des Umweltschutzes sowie den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entsprechen (vgl. § 14 Abs. 3 HÖPNVG).

Die übergeordnete Ausrichtung der verkehrlich-normativen Vorgaben für die Ausgestaltung des künftigen ÖPNV-Angebotes im Werra-Meißner-Kreis fokussiert in hohem Maße auf

- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit,
- Herausforderungen durch demographische Entwicklungen,
- Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen,
- Anforderungen an die Barrierefreiheit,
- Belange aus Sicht von Gender Mainstreaming,
- Finanzierungsvorbehalte in Bezug auf das projektierte Verkehrsangebot.

Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Verbundgebietes und den je Raumkategorie vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten. Im Werra-Meißner-Kreis sind als Strukturräume der Ordnungsraum (Hessisch Lichtenau, Großalmerode) und der ländliche Raum vorhanden.

Der Nahverkehrsplan macht sich eine Systematisierung des Angebotes zur Aufgabe in Hinblick auf

- die Schaffung eines verbundweiten Integralen Taktfahrplans (ITF), insbesondere den SPNV und den regionalen Busverkehr betreffend,



- die herzustellenden Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen,
- die Zuordnung des ÖPNV-Angebotes in Netzebenen und zu Angebotstypen.

Die Strukturierung des Verkehrsangebotes findet ihren konkreten Ausdruck im zeitlichen und räumlichen Zusammenwirken der Verkehrsmittel bzw. Angebotsformen.

Neben dem SPNV übernehmen auch die regionalen Buslinien die Grundbedienung im Wesentlichen entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen, die i. d. R. eine hohe Verkehrsnachfrage aufweisen. In den Achsenzwischenräumen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird die ÖPNV-Bedienung zwischen fest bedienten Busfahrten und nachfragegesteuerten alternativen Bedienungen aufgeteilt: In der Regel wird eine Fahrt mit dem Bus nur dann durchgeführt, wenn die Höhe des Fahrgastaufkommens dies erfordert, z. B. zu den Zeiten des Ausbildungsverkehrs, oder Busfahrzeuge optimiert eingesetzt werden können. Ansonsten erfolgt die Bedienung mit nachfragegesteuerten alternativen Bedienungen (AST, *Mobilfalt*).

1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

Nahverkehrspläne sollen laut § 14 Abs. 4 HÖPNVG für ihr jeweiliges Geltungsgebiet im Allgemeinen enthalten:

- Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen,
- das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur Verkehrsabwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität,
- Aussagen über Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu den anderen Verkehrsträgern,
- Aussagen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV-Angebotes nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG,
- Verkehrsentwicklungsprogramm, aus dem die angestrebten Maßnahmen zur Angebotsentwicklung und -verbesserung ersichtlich sind,
- Anforderungen an Fahrzeuge und an die sonstige Verkehrsinfrastruktur,
- ein Finanzierungskonzept, das auch eine Kostenschätzung geplanter Projekte und Vorhaben enthält, sowie ein Investitionsprogramm mit Prioritätensetzung und ein Organisationskonzept.

Die Abfolge der Kapitel und deren inhaltliches Zusammenwirken im Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines weit überwiegend im ländlichen Raum gelegenen Verkehrsgebietes.



Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Landkreis analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben soziodemographischen und -ökonomischen Daten auch die Schulstandorte und die Schülerzahlen. Soweit vorhanden, werden Angaben zur Fahrgastnachfrage dargelegt.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems. Das gesamte ÖPNV-Angebot im Status quo (Fahrplanjahr 2010) geht nach Kriterien sortiert aus einer Liniensteckbriefliste hervor, die als Anlage beigefügt ist. In einem abschließenden Kapitel zur Bestandsaufnahme werden die projektierten Maßnahmen und Projekte aus dem ersten Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis aus dem Jahr 2003 hinsichtlich des Grades ihrer Umsetzung bis zum Jahr 2010 eingestuft.

Anforderungsprofil (Kap. III)

Im Anforderungsprofil sind normative Vorstellungen und Zielvorgaben für die künftige Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Territorium des Werra-Meißner-Kreises formuliert (vgl. Kap. I 1.2). Vorgaben zum Schienenverkehr und zum Tarif sind – im Sinne einer integrierten Behandlung – nachrichtlich und verkürzt aus dem Anforderungsprofil des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV übernommen.

Das Anforderungsprofil stellt die übergeordnete Definition der „ausreichenden Bedienung“ für das Kreisgebiet auf, die wiederum in den Mindestbedienstandards ihren quantitativen und qualitativen Ausdruck findet. Ein zentrales Unterkapitel behandelt daher die Erschließungs- und Verbindungsqualitäten; für letztere sind Bedienzeiten, Bedienungshäufigkeiten, Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten die zentralen Größen (unabhängig der Angebotsform und der Zuständigkeit der Aufgabenträger für die Linien).

Über die allgemeinen Grundziele und Leitbilder hinaus werden im Anforderungsprofil maßgebende Aussagen für den straßengebundenen ÖPNV getroffen

- zur Barrierefreiheit,
- zur Typisierung und zum Ausbaustandard von Haltestellen,
- zu Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge (Kategorien A, B und C) und
- an die Betriebsdurchführung.

Schwachstellenanalyse (Kap. IV)

In der Schwachstellenanalyse wird geprüft, inwieweit das Bestandsangebot von den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil abweicht, wodurch Hinweise zum künftigen Handlungsbedarf geliefert werden.

Ein Fokus der Schwachstellenanalyse liegt auf der ortssteilscharfen Prüfung der Erschließungs- und Verbindungsqualitäten, da hier anhand von Fahrplandaten und Kartenmaterialien flächendeckende Aussagen generiert sind. Eventuelle Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten werden unabhängig von der Angebotsform und der Aufgabenträgerschaft an einer Linie benannt.



Hinsichtlich der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV werden Schwachstellen und Mängel exemplarisch aufgezeigt und erklärt. Adressaten sind die Städte und Gemeinden, in deren Planungshoheit und Eigentümerschaft sich diese Infrastrukturen befinden (im Fall der straßenbaulichen Ausgestaltung der Haltestellenbereiche sind die Straßenbaulastträger zuständig). Eventuelle Lücken bei der räumlichen Erschließung durch fehlende Haltestellen sind daher ebenfalls als ein Hinweis an die Städte und Gemeinden zu verstehen.

Angebotskonzept (Kap. V)

Im Angebotskonzept werden die im Anforderungsprofil aufgestellten Vorgaben an das ÖPNV-System konkretisiert. Das entworfene Verkehrsangebot sollte bei vollständiger Umsetzung aller Einzelmaßnahmen keine Schwachstellen gegenüber dem Anforderungsprofil mehr erkennen lassen.

Einleitend wird das Ineinandergreifen der Bestandteile des künftigen ÖPNV-Angebotes umrissen. Hauptbestandteil des Kapitels ist das Angebot auf den einzelnen Linien des regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV, deren Rahmendaten und Bedienggebiete in Liniensteckbriefen festgehalten sind.

Das Verkehrsangebot ist nach funktionalen oder formalen Kriterien strukturiert, d. h.

- Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Stadt-Umland-Tram in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- regionaler straßengebundener ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- lokaler Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. in Regie der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM),
- dito, jedoch lokale Linien mit kombiniertem Angebot aus fest bedienten Busfahrten und alternativer Bedienung (z. B. AST),
- dito, jedoch Stadtbuslinien für Eschwege (Kernstadt, Stadtteile) sowie für die Kernstädte von Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen,
- dito, jedoch lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr,
- dito, jedoch lokale Linien mit alternativer Bedienung (AST, *Mobilfalt*),
- „einbrechende“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbünde oder Landkreise.

Die regionalen und lokalen Angebotstypen sind zu Netzen zusammengefasst, für die – nach zeitlich gestaffelter Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen – ein Zielzustand projiziert ist, der u. a. kartographisch aufbereitet ist.

Ein weiterer Fokus des Angebotskonzeptes ist die Definition von Verknüpfungspunkten mit regionaler und lokaler Bedeutung, an denen vertaktete Anschlüsse zwischen SPNV, Stadt-Umland-Tram, Bus (regional, lokal) und alternativer Bedienung bestehen.

Abschließend wird auf geplante Infrastrukturmaßnahmen und Investitionen eingegangen. Dazu sind Maßnahmen an Schnittstellen zum SPNV und an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in den Städten und Gemeinden des Kreisgebietes aufgelistet, soweit diese von ihnen im Zuge einer Umfrage im 1. Quartal 2013 genannt wurden. Darüber hinaus sind die Investitionsplanungen des Aufgabenträgers Werra-Meißner-Kreis benannt.



Linienbündelung (Kap. VI)

Die Linienbündelung ist ein Verfahren mit Bezug zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), das auf die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle Verknüpfung von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV abzielt und bei der die Konzessionierung eine entscheidende Rolle einnimmt. An diesem Punkt entfaltet der Nahverkehrsplan eine Wirkung auf Dritte, insbesondere auf eigenwirtschaftliche Antragsteller und auf die Genehmigungsbehörde. Daher ist die Linienbündelung – neben dem Anforderungsprofil und dem Angebotskonzept – ein unverzichtbarer Bestandteil eines Nahverkehrsplans.

Hierzu sind neben den verkehrlichen und rechtlichen Grundlagen auch der Zweck der Linienbündelung sowie die Informationspflichten des Aufgabenträgers erläutert. Die Methoden der Linienbündelung sind allgemein gehalten, da die Linienbündelung für den Werra-Meißner-Kreis in einer Fortführung der Bestandsbündel besteht, punktuell verändert um die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die Linienbündel sind in Bündelsteckbriefen aufbereitet und mit Angaben versehen (u. a. enthaltene Linien und deren Führung, Beginn bzw. Ende der Laufzeiten, jährliche Leistungen), die sich auf den Zielzustand nach Umsetzung der Maßnahmen beziehen.

Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VII)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV in überwiegend ländlich strukturierten Kreisen wird nicht nur aufgrund von Veränderungen beim Verkehrsangebot bzw. durch systeminterne Größen beeinflusst, sondern auch durch externe, gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie den Auswirkungen des demographischen Wandels, dem Mobilitätsverhalten einzelner Bevölkerungsgruppen und den Entwicklungen im Schulsystem.

Die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sind in Teilen zu Maßnahmengruppen aggregiert, deren Wirkungen auf die Fahrgastnachfrage abgeschätzt sind (Kapitel VII). Da es sich beim projektierten Verkehrsangebot um eine moderate Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden Nachfrageveränderungen im Jedermann-Verkehr nur sehr gering ausfallen. Ausnahmen, bei denen leicht überdurchschnittliche Nachfragesteigerungen erwartet werden, stehen in Zusammenhang mit den Angebotserweiterungen im regionalen Busverkehr an Wochenenden und in den Tagesrandlagen, die korridorweise auftreten werden. Bei den ausbildungsbezogenen Fahrtzwecken wird es deutliche Rückgänge im Fahrgastaufkommen geben, allein aufgrund der mengenmäßigen Abnahme der Anzahl an Schülern und Auszubildenden.

Die Maßnahmen und Maßnahmengruppen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen (vordringlich, hoch, nicht zu empfehlen, neutral).

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch Erörterungen zwischen

- dem Werra-Meißner-Kreis,
- der Nahverkehr Werra-Meißner (NWM),
- dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) und



- den Planungsbüros IGDB und Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

vorbereitet und abgestimmt. Zwei projektbegleitende Gremien unterstützten die fachliche Erarbeitung des Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan des Aufgabenträgers findet das förmliche Anhörungsverfahren gemäß PBefG und HÖPNVG statt.

1.4.1 Projektbegleitende Gremien

Lenkungskreis

Der Lenkungskreis wurde zur Koordinierung von Grundsatzfragen im Zuge der integrierten Erstellung der Lokalen Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise und des Regionalen Nahverkehrsplanes des NVV ins Leben gerufen. Dieses Gremium bestand aus Vertreterinnen und Vertretern

- der am Gesamtprojekt beteiligten lokalen und regionalen Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen,
- des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL),
- von Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement und
- des Regierungspräsidiums Kassel.

Der Lenkungskreis tagte – in unterschiedlicher Zusammensetzung – am 27.04.2009, 18.11.2010, 24.05.2012, 09.01.2013 und 10.09.2013.

Regionalkonferenz

Die Regionalkonferenz setzte sich zusammen u. a. aus Vertreterinnen und Vertretern

- der politischen Gremien und der Verwaltung des Werra-Meißner-Kreises,
- der Nahverkehr Werra-Meißner (NWM),
- des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV),
- von Hessen Mobil und des Regierungspräsidiums Kassel,
- der Städte und Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis,
- der benachbarten Aufgabenträger (Landkreise, Verkehrsverbände),
- von benachbarten Städten und Gemeinden in Niedersachsen und Thüringen,
- der Unternehmen für den SPNV und für die Stadt-Umland-Tram,
- der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV und deren Verbände,
- der Behinderten-, Fahrgast-, Senioren-, Umwelt- Verkehrs- und Sozialverbände,
- von Verbänden des Tourismus und der regionalen Wirtschaft,
- der Universität Kassel.

Die Regionalkonferenz tagte an drei Terminen: 03.07.2009, 21.02.2013 und 16.01.2014. Die Tagesordnungen, Präsentationen und Protokolle gehen aus den → **Anlagen I-1 bis I-3** hervor.



1.4.2 Förmliches Anhörungsverfahren

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG die nach § 8 Abs. 3 S. 4 a. F. und § 14 Abs. 1 und 2 a. F. PBefG Beteiligten hinzuzuziehen und das für den ÖPNV zuständige Ministerium anzuhören.

Bei den hinzuzuziehenden Beteiligten handelt es sich nach der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG gemäß § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG um

- die vorhandenen (Verkehrs-)Unternehmer,
- Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte (soweit vorhanden),
- Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände.

Hinzu kommen gemäß § 14 Abs. 1, 2 der seit dem 01.01.2013 gültigen Fassung des PBefG

- die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben,
- Städte und Gemeinden,
- bei kreisangehörigen Gemeinden: der Landkreis,
- Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen,
- Träger der Straßenbaulast,
- nach Landesrecht zuständige Planungsbehörden,
- für Gewerbeaufsicht zuständige Behörden,
- die Industrie- und Handelskammern,
- die betroffenen Fachgewerkschaften,
- Fachverbände der Verkehrtreibenden.

Die in das förmliche Anhörungsverfahren zum Lokalen Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind in → **Anlage I-4** aufgelistet.

1.5 Beschlussfassung

Der Kreistag des Werra-Meißner-Kreises hat in seiner Sitzung am 07.11.2014 den vorliegenden Lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis beschlossen, einschließlich der aus dem Anhörungsverfahren resultierenden Stellungnahmen mitsamt den dazugehörigen Empfehlungen (Synopse).



2 Rechtsrahmen für den straßengebundenen ÖPNV

2.1 Europarechtlicher Rahmen

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vom 23.10.2007 wurde am 03.12.2007 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Sie ersetzte die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/1969 und (EWG) Nr. 1107/70, die zuvor die europarechtliche Grundlage für die Erbringung von Personenverkehrsdiensten bildeten. Die neue Verordnung trat am 03.12.2009 in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt hatten die Mitgliedsstaaten die Möglichkeit, ihre nationalen Rechtsrahmen an die neue EU-Verordnung anzupassen.

In der Bundesrepublik Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erst durch Artikel 1 eines Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert und an die Verordnung angepasst worden.

Inhaltlich enthält die VO (EG) Nr. 1370/2007 erstmals für eine ÖPNV-bezogene EU-Verordnung einen speziellen Rechtsrahmen für die Vergabe Öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen.

In der VO (EG) Nr. 1370/2007 bestehen mehrere Möglichkeiten zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Dabei ist jedoch zu beachten, dass zwischen diesen Varianten keine Wahlfreiheit besteht. Vielmehr ist eine abgestufte Vorgehensweise einzuhalten.

Im Einzelnen werden gemäß Artikel 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007 vergeben:

„Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.“

Hierbei bezeichnet laut Artikel 2 lit. i) der VO der Ausdruck „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“

„[...] einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen,



- die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
- die Bedingungen enthalten, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut.“

Falls es sich jedoch um „Dienstleistungsaufträge“ oder „öffentliche Dienstleistungsaufträge“ gemäß den Definitionen in den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG handeln sollte, sind ausweislich Art. 5 Abs. 1 der VO andere Vorschriften anzuwenden (s. o.). Diese Aufträge werden auf Grund der Umsetzung der benannten Richtlinien in deutsches Recht nach vergaberechtlichen Vorschriften vergeben.

Dabei bezeichnet ein „Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/17/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

„[...] Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang XVII, die keine Bau- oder Lieferaufträge sind [...],“

sowie ein „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ i. S. d. Richtlinie 2004/18/EG gemäß deren Artikel 1 Abs. 2 d)

„[...] öffentliche Aufträge über die Erbringung von Dienstleistungen im Sinne von Anhang II, die keine öffentlichen Bau- oder Lieferaufträge sind.“

Die in den vorbezeichneten Anhängen aufgeführten Dienstleistungen sind auszugsweise in Tab. I-1 aufgeführt.

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern	CPV-Referenznummern
2	Landverkehr, einschließlich Geldtransport und Kurierdienste, ohne Postverkehr	712 (außer 71235) 7512, 87304	von 60100000-9 bis 60183000-4 (außer 60160000-7, 60161000-4, 60220000-6) und von 64120000-3 bis 64121200-2
18	Eisenbahnen	711	von 60200000-0 bis 60220000-6

Tab. I-1: Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007

[eigene Zusammenstellung]

Falls keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, ist eine Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 der VO (EG) Nr. 1370/2007 möglich. Für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen kommt dies gemäß Artikel 5 Abs. 1 der VO nur bei der Vergabe von Dienstleistungskonzessionen in Betracht, nicht jedoch bei Dienstleistungsaufträgen.

Sollten die zuständigen örtlichen Behörden beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen (was nach dem HÖPNVG unzulässig sein dürfte) oder öffent-



liche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die sie – oder im Falle einer Gruppe von Behörden: wenigstens eine zuständige örtliche Behörde – eine Kontrolle ausüben, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht, wäre dies grundsätzlich zulässig. Im Einzelfall sind die näheren Anforderungen der Verordnung zu beachten.

Ferner wäre es für den Fall, dass keine vergaberechtlichen Vorschriften Anwendung finden sollten, in bestimmten, in Artikel 5 Abs. 4 der VO definierten Ausnahmefällen (Kleinunternehmerklausel) möglich, Aufträge direkt zu vergeben. Gemäß Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung wird dies regelmäßig in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko.

Mithin sind öffentliche Personennahverkehrsleistungen i. d. R. als (öffentlicher) Dienstleistungsauftrag einzuordnen. Diese sind nach vergaberechtlichen Verfahren zu vergeben. Der Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Beschaffung von Verkehrsleistungen wird daher nur in Ausnahmefällen eröffnet sein.

Für die Erteilung einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Inhaltlich könnten die im Nahverkehrsplan enthaltenen Anforderungen als „Allgemeine Vorschriften“ i. S. v. Artikel 4 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuordnen sein. Gemäß lit. a) dieses Absatzes sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren. Bei einer derartigen „gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ handelt es sich gemäß Artikel 2 lit. e) der VO um eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. Unter diese Definition fallen beispielsweise die im Nahverkehrsplan enthaltenen Vorgaben, wie die Mindestanforderungen an die einzusetzenden Fahrzeugqualitäten sowie die Bedienungsquantität.

2.2 Bundesrechtlicher Rahmen

2.2.1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen.

Aufgrund des Inkrafttretens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 03.12.2009 sowie des Wegfallens der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 am gleichen Tage waren das PBefG zu novellieren sowie das Regionalisierungsgesetz (RegG) anzupassen.

Sowohl die Definition des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), welcher für den Werra-Meißner-Kreis Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung



nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV hingegen sind beibehalten worden.

Als ÖPNV wird in § 8 Abs. 1 S. 1 PBefG die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, O-Bussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (auch Taxen oder Mietwagen) zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr definiert. Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG handelt es sich auch beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der vorstehend genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet, um ÖPNV. § 2 Abs. 1 HÖPNVG bezieht in die Definition auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen.

Diese Definition ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, zu sehen. In diesem Gesetz ist eine entsprechende Regelung enthalten.

Allen genannten Normen ist gemein, dass diese keine Definition des Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrs enthalten. Als Auffangklausel ist lediglich normiert, dass im Zweifel vom Vorliegen eines dieser Verkehre auszugehen ist, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Ohne gesetzliche Definition ist davon auszugehen, dass es sich

- bei Stadtverkehren um Verkehre innerhalb eines Gemeindegebietes handelt;
- bei Vorortverkehren um Verkehre handelt, welche eine Gemeinde mit ihrem benachbarten Umland verbinden;
- bei Regionalverkehren um Verkehre handelt, die eine Gemeinde mit zwar noch in der Nähe liegenden, aber nicht mehr angrenzenden Gemeinden verbinden.

In § 2 Abs. 4 HÖPNVG wird folgende Definition für den regionalen Busverkehr getroffen:

„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr.“

Damit handelt es sich bei den ortsübergreifenden Verkehren dieses Nahverkehrsplans um Regionalverkehr i. S. d. PBefG und lokalen Verkehr i. S. d. HÖPNVG, welcher begrifflich vom regionalen Busverkehr des HÖPNVG zu unterscheiden ist.

Wie unter Ziffer 2.1 bereits angesprochen, wird der Begriff der „ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr“ auch in § 8 Abs. 3 PBefG aufgegriffen: Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenhang mit den Auftraggebern und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen für eine „Integration der Nahverkehrsbedienungen“ (u. a. durch Abstimmung der Fahrpläne) zu sorgen.



Da der Begriff der „ausreichenden Bedienung“ sowohl im Regionalisierungsgesetz als auch im Personenbeförderungsgesetz genannt wird, gilt er nach diesen bundesgesetzlichen Normen einheitlich für den ÖPNV sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße.

Im hessischen Landesrecht sind in § 4 Abs. 1 und 2 sowie in § 5 Abs. 2 HÖPNVG Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung enthalten.

Vom gesetzgeberischen Leitbild her sind Verkehrsleistungen im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 4 S. 1 PBefG eigenwirtschaftlich zu erbringen. Hierbei handelt es sich gemäß § 8 Abs. 4 S. 2-3 PBefG um

„Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt wurden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“

Im Werra-Meißner-Kreis ist nach dem gegenwärtigen Stand der Kostenentwicklung sowie der erzielbaren Einnahmen aus Beförderungserlösen und Ausgleichszahlungen nicht damit zu rechnen, dass sich Verkehrsunternehmen um eine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung bewerben werden. Damit ist gemäß § 8a Abs. 1 S. 1 PBefG die VO (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.

Selbst wenn nicht mit eigenwirtschaftlichen Antragstellungen zu rechnen ist, sollen diese nach den Vorstellungen des Gesetzgebers durch die transparente Veröffentlichung von Informationen über auslaufende Liniengenehmigungen ermöglicht werden. So haben die zuständigen Behörden (hier: die NWM als Aufgabenträgerorganisation) gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabbekanntmachung zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten, wonach ein eigenwirtschaftlicher Antrag spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen ist. Ergänzend ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag gemäß § 12 Abs. 5 PBefG spätestens 12 Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums, d. h. der Betriebsaufnahme, zu stellen.

Da gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 spätestens ein Jahr vor der Einleitung eines Vergabeverfahrens dort aufgeführte Informationen zu veröffentlichen sind und dieses einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden, hier die NWM und mittelbar den Werra-Meißner-Kreis. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabbekanntmachung erfolgen kann.

Dabei ist jedoch zu beachten, dass noch nicht alle über die Anforderungen dieses Nahverkehrsplanes hinausgehenden verkehrlichen Details, insbesondere die Fahrpläne, in



ihrem Endstand vorzuliegen brauchen. Diese müssen erst zur Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens fertig gestellt sein.

Ergänzend zur vorstehenden Vorabbekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 PBefG am Ende jedes Kalenderjahres ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Hierbei sind die Geltungsdauer anzugeben sowie ein Hinweis, dass die Verkehrsleistung im Anschluss eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

2.2.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz (RegG) vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) geändert worden ist, benennt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 1 Abs. 1 RegG).

Gemäß dem Sozialstaatsgebot (Art. 20 Abs. 1 GG) kommt dem Staat eine Pflicht zur Mobilitätsgewährleistung zu. Die Öffentliche Hand hat die Aufgabe, eine Grundversorgung sicherzustellen, die den gewöhnlichen Mobilitätsbedürfnissen der einzelnen Bevölkerungsgruppen entspricht.

2.2.3 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Ein weiterer Schwerpunkt bei der Definition moderner öffentlicher Verkehrssysteme liegt in der Barrierefreiheit, welcher bei der baulichen und betrieblichen Ausgestaltung sowie bei der Informationsdistribution des öffentlichen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zukommt. Grundlage dafür sind das Behindertengleichstellungsgesetz (insbesondere § 4 und § 8 Abs. 2 BGG), § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG und landesrechtlich § 4 Abs. 6 HÖPNVG.

Bundesrechtliche Grundlage der Forderung nach einem barrierefreien Zugang zum ÖPNV ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit in § 4 BGG wie folgt definiert:

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“



2.3 Landesrechtlicher Rahmen

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 01. Dezember 2005, das zuletzt durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I, 466) geändert worden ist, gibt die Rahmenbedingungen für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen vor.

Als Ziel definiert das HÖPNVG in § 3, dass der Öffentliche Personennahverkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems dazu beiträgt, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Der Öffentliche Personennahverkehr soll als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens gestärkt werden. Das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs ist hierzu vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Die Aufgabenträger haben gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des jeweiligen Nahverkehrsplans sicherzustellen. Sie sind ferner zuständig für die Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Hierbei definiert § 5 Abs. 1 HÖPNVG als Aufgabenträger die Landkreise, die kreisfreien Städte und Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern. Diese nehmen die Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs als Selbstverwaltungsaufgabe wahr.

Ferner können gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 HÖPNVG kreisangehörige Gemeinden, die keine Aufgabenträger verkörpern, im Einverständnis mit dem Landkreis und nach Maßgabe des Nahverkehrsplanes freiwillig Aufgaben des Öffentlichen Personennahverkehrs in eigener Verantwortung wahrnehmen.

Ergänzend nehmen Aufgabenträger gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 HÖPNVG die Belange des regionalen Verkehrs, d. h. die Belange des Schienenpersonennahverkehrs, des Verbundbusverkehrs und des regionalen Busnahverkehrs, gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr. An Verkehrsverbänden existieren in Hessen laut § 6 Abs. 2 HÖPNVG der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV). Alle Aufgabenträger in Hessen gehören einem dieser beiden Verbände an. Einzig der südhessische Kreis Bergstraße kann aus Gründen der räumlichen und verkehrlichen Ausrichtung dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) angehören.

Die Aufgabenträger können ihrerseits gemäß § 2 Abs. 6 und § 6 Abs. 1 HÖPNVG für die Belange des lokalen Verkehrs eine Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) einrichten. Der Aufgabenträger kann dieser die Wahrnehmung seiner Aufgaben ganz oder teilweise übertragen. Im Werra-Meißner-Kreis übernimmt die Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) die Aufgaben der LNO. Benachbarte Aufgabenträger können eine gemeinsame Nahverkehrsorganisation (GNO) gründen.

Die Verbände und die Nahverkehrsorganisationen als Aufgabenträgerorganisationen sind zur Zusammenarbeit verpflichtet, insbesondere um über ihre jeweiligen Zuständigkeitsgrenzen hinaus ein durchgängiges Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus haben die Verkehrsverbände gemäß § 7 Abs. 4 HÖPNVG die Nahverkehrsorganisationen bei wichtigen verkehrlichen und tariflichen Vorhaben zu beteiligen.



II Bestandsaufnahme

1 Raumstrukturanalyse

1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum

1.1.1 Kreisgebiet

Der Werra-Meißner-Kreis liegt im Nordosten von Hessen entlang der Grenzen zu Niedersachsen und Thüringen. Im Zuge der hessischen Kreisgebietsreform wurden 1974 die damaligen Landkreise Witzenhausen und Eschwege zuzüglich der Stadt Sontra vom damaligen Landkreis Rotenburg (Fulda) zum heutigen Werra-Meißner-Kreis zusammengeschlossen. Neue Kreisstadt wurde Eschwege, wo sich auch der Hauptsitz der Kreisverwaltung befindet. Eine Außenstelle der Kreisverwaltung hat ihren Sitz in der ehemaligen Kreisstadt Witzenhausen. Der Landkreis gehört dem Regierungsbezirk Kassel an.

Der Werra-Meißner-Kreis bildet gemeinsam mit der kreisfreien Stadt Kassel, den Landkreisen Kassel, Hersfeld-Rotenburg, Waldeck-Frankenberg und dem Schwalm-Eder-Kreis das Gebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV).

Der Werra-Meißner-Kreis grenzt

- im Norden an den niedersächsischen Landkreis Göttingen,
- im Nordosten an den thüringischen Landkreis Eichsfeld,
- im Osten an den Unstrut-Hainich-Kreis, den Wartburgkreis sowie an die kreisfreie Stadt Eisenach (alle Thüringen),
- im Süden an den Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- im Südwesten an den Schwalm-Eder-Kreis und
- im Westen an den Landkreis Kassel.

Der Werra-Meißner-Kreis ist mit etwa 1.025 km² der flächenmäßig kleinste Landkreis Nordhessens. Der Charakter der Mittelgebirgslandschaft wird durch den Wechsel von bewaldeten Höhen mit Fluss- und Bachtälern bestimmt. Im Nordwesten des Landkreises, im namensgebenden Mittelgebirge Kaufunger Wald, befindet sich das gemeindefreie und unbewohnte Gebiet des Gutsbezirkes Kaufunger Wald.

Naturräumlich liegt das Gebiet des Werra-Meißner-Kreises mitten im Osthessischen Bergland. Landschaftlich ist dieses im Wesentlichen durch das Fulda-Werra-Bergland geprägt. Im Osten wird das Kreisgebiet von den Ausläufern des Eichsfeldes, im Nordwesten vom Kaufunger Wald, im Westen von der Lichtenauer Hochebene und im Süden von dem Stölzinger und dem Richelsdorfer Gebirge eingefasst. Neben verschiedenen kleineren Fließgewässern durchzieht die Werra das Kreisgebiet von Südosten nach Nordwesten und bildet im nordwestlich von Witzenhausen liegenden Hann. Münden zusammen mit der Fulda die Weser.



Durch seine zentrale Lage in Deutschland ist der Werra-Meißner-Kreis Teil der logistischen Drehscheibe Nordhessens. Mit den Autobahnen BAB 4, 7, 38 und 44 bestehen sehr gute Verkehrsverbindungen in alle Richtungen. Darüber hinaus sind auch überregional gute Bahnverbindungen in die nähergelegenen Zentren mit Anbindungen an die ICE-Bahnhöfe in Kassel, Göttingen, Eisenach und Fulda sowie die Fernbahnhöfe Bad Hersfeld und Bebra gegeben.

Die topographischen Gegebenheiten und die landschaftliche Vielfalt stellen gute Ausgangsbedingungen für den Tourismus dar und bestimmen abschnittsweise die historisch gewachsenen Verkehrswege, die sich in erster Linie die Flusstäler zunutze gemacht haben. Entlang der Werra verlaufen im Landkreis sowohl einige Bundesstraßen (z. B. B 80, B 27, B 249, B 250) als auch Abschnitte mehrerer Eisenbahnstrecken, z. B. Hann. Münden (GÖ) – Witzenhausen, (Eichenberg –) Bad Sooden-Allendorf – Eschwege sowie Herleshausen – Gerstungen (WAK).

Der Werra-Meißner-Kreis weist insgesamt eine polyzentrale Struktur auf. Eine klare raumstrukturelle Ausrichtung auf einen einzelnen „zentralen“ Ort ist nicht gegeben, gewisse monozentrale Tendenzen weist die Kernstadt Eschwege dennoch auf, die als Kreisstadt eine dominierende Rolle als Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort innehat. Es bestehen gewachsen Strukturen, die – im Wesentlichen bedingt durch die zwei Altkreise – auch heute zum Teil noch Bestand haben.

Überregional kommt der kreisfreien Stadt Kassel sowohl als Arbeitsplatz- als auch als Versorgungsstandort eine dominierende Bedeutung zu; es bestehen ausgeprägte Beziehungen aus dem Werra-Meißner-Kreis in dieses Oberzentrum. Darüber hinaus orientiert sich der nördliche Teil des Kreisgebietes in Richtung Göttingen, die südöstlichen Gemeinden weisen merkbare Beziehungen in Richtung Eisenach auf.

1.1.2 Strukturräumliche Zuordnung des Kreisgebiets

Gemäß dem Regionalplan Nordhessen wird das Gebiet des Regierungsbezirkes Kassel bzw. der Planungsregion Nordhessen raumordnerisch in drei Strukturräume eingeteilt (vgl. *Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 18 ff.*):

- Verdichtungsraum,
- Ordnungsraum und
- ländlicher Raum.

Begrifflichkeiten, Grundsätze und Ziele der einzelnen Räume leiten sich aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 ab (vgl. *Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2000, S. 8 ff.*).

Abb. II-1 gibt einen Überblick über die Strukturräume im gesamten NVV-Gebiet. Mit Ausnahme der Städte Hessisch Lichtenau und Großalmerode, die beide dem Ordnungsraum um die Stadt Kassel herum zugerechnet werden, sind gemäß Regionalplan Nordhessen alle übrigen Gebiete des Werra-Meißner-Kreises als „ländlicher Raum“ definiert.

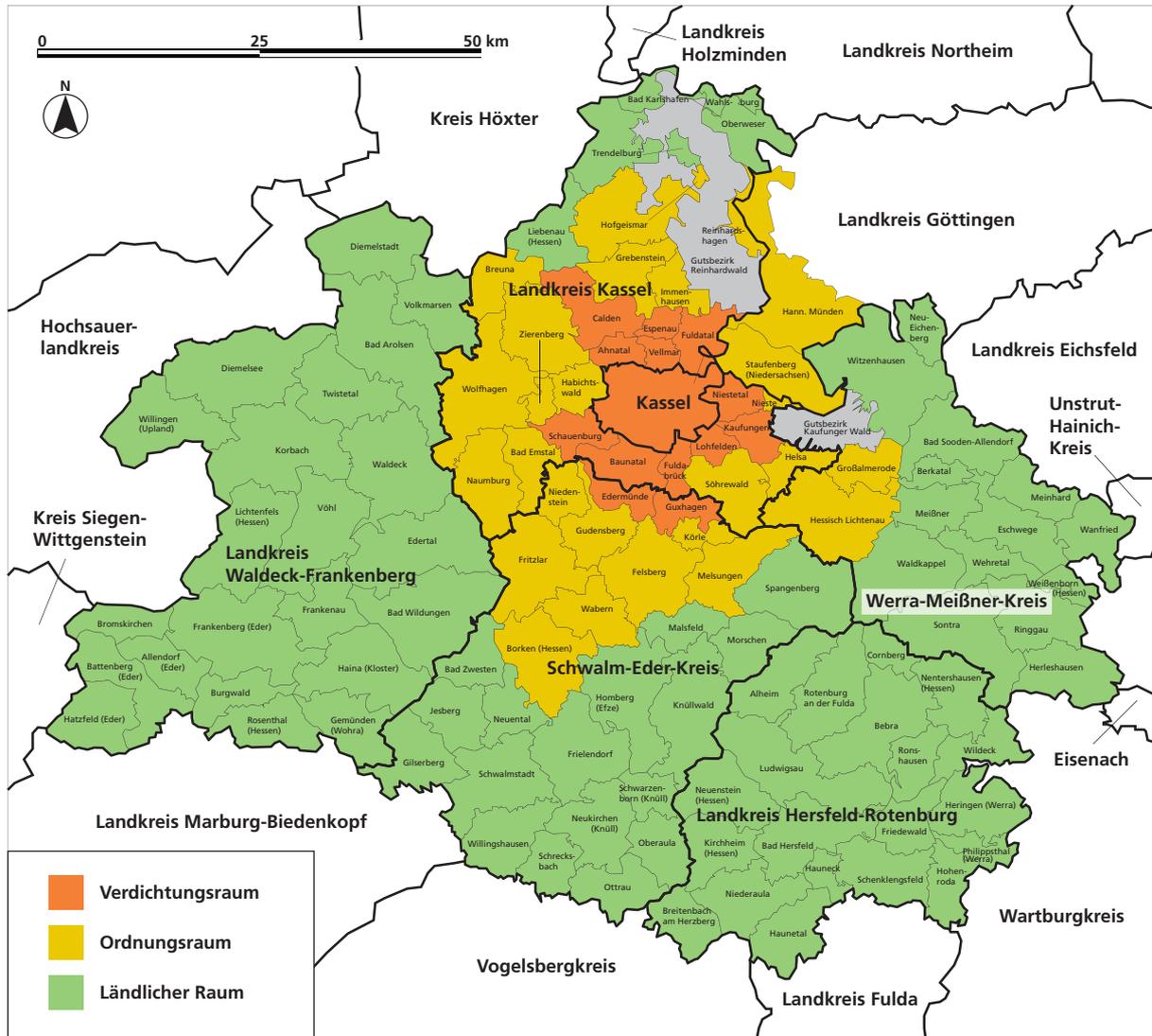


Abb. II-1: Lage des Werra-Meißner-Kreises und Strukturräume im NVV-Gebiet
[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 19]

1.1.2.1 Vorgaben zu den Strukturräumen aus dem Regionalplan

Zu den Grundsätzen für die Entwicklung des Ordnungsraumes um die Stadt Kassel herum heißt es im Regionalplan Nordhessen (Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 20):

„Zur Wahrung dieser Funktions- und Leistungsfähigkeit des Ordnungsraumes soll

- sich die über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungsentwicklung vorrangig im Oberzentrum Kassel sowie in den zentralen Ortsteilen der Mittel- und Grundzentren sowie an den Hauptlinien des ÖPNV als Entwicklungsachsen gemäß dem Siedlungsstrukturkonzept [...] orientieren,
- [...]
- aufgrund der besonderen funktionalen und siedlungsstrukturellen Zusammenhänge und zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs ein leistungsfähiges Verkehrssystem entlang der Entwicklungsachsen gesi-



chert und ausgebaut werden. Dabei sollen zwischen den Mittelzentren in den Randgebieten des Ordnungsraumes und dem Verdichtungskern (Kassel) 60 Fahrminuten im ÖPNV nicht überschritten werden,

- eine Inanspruchnahme von Freiflächen für neue Siedlungsgebiete möglichst nur eingeschränkt und bei einer vertretbaren Verdichtung stattfinden,
- [...].“

Die Entwicklung des ländlichen Raumes als Pendant zum Ordnungsraum soll den hier genannten Grundsätzen folgen (Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 21):

„Zur Wahrung und Stärkung der gegenseitigen Funktionsergänzung zwischen den verdichteten und dünner besiedelten Gebieten der Planungsregion soll für den ländlichen Raum folgendes Entwicklungskonzept verfolgt werden:

- Stärkung der Mittelzentren als Standorte für Versorgungseinrichtungen, Gewerbe, Arbeitsplatz- und Wohnstandorte, insbesondere auch für Einrichtungen der öffentlichen Hand, die nicht an Verdichtungsräume gebunden sind,
- Konzentration der über die Eigenentwicklung hinausgehenden Siedlungsentwicklung vorrangig in den zentralen Ortsteilen der Mittel- und Grundzentren und hier vor allem in den ausgewiesenen Schwerpunkten und entlang der Entwicklungsachsen gemäß Siedlungsstrukturkonzept [...],
- Gewährleistung einer flächendeckenden Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr in Abstimmung auf die Siedlungsstruktur sowie Anbindung auch der randlich gelegenen zentralen Orte an die großräumigen Fernverkehrsachsen von Schiene und Straße,
- [...],
- Sicherung und Weiterentwicklung der teilraumabhängigen Tourismus- und (Nah-)Erholungsangebote als ergänzende Erwerbsquellen.“

Zur Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs als Teil des Gesamtverkehrssystems in den einzelnen Strukturräumen nimmt der Regionalplan Nordhessen ebenfalls Stellung. Im Ordnungsraum Kassel (inkl. Verdichtungsraum) wird dem öffentlichen Verkehrssystem daher eine gesonderte Stellung zugesprochen (Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 23):

„Der Ordnungsraum bildet mit einigen weiteren, ebenfalls stark auf den Verdichtungsraum ausgerichteten Gemeinden einen gemeinsamen Verkehrs- und Planungsraum. In ihm ist ein leistungsfähiges, möglichst umweltschonendes Verkehrssystem bereitzustellen. Der ÖPNV in Verbindung mit dem Schienenverkehr soll so ausgebaut werden, dass er ein möglichst dichtes und attraktives Verkehrssystem bildet und dadurch seinen Anteil am immissionsarmen Gesamtverkehrsaufkommen erhöht.“

Für den ländlichen Raum ist laut Regionalplan das System aller Verkehrsträger zu betrachten (Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 25):

„Hier gilt es der weiteren Entleerung und sozialen Erosion, insbesondere peripherer Bereiche durch quantitativ und qualitativ ausreichende Wohnungen, Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten, Dienstleistungs-, öffentliche



Verkehrs- und andere Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen in wohnortnaher bzw. zumutbarer Entfernung entgegenzuwirken. Das bedeutet auch für dünn besiedelte Gemeinden eine Mindestbedienung durch den ÖPNV sicherzustellen, die es allen Bevölkerungsgruppen ermöglicht, Arbeitsplätze und zentralörtliche Einrichtungen – auch im Verdichtungsraum – unter zumutbarem Zeitaufwand zu erreichen. Ein besonderes Erfordernis besteht hinsichtlich der Anbindung der randlich gelegenen Teilräume durch die Bedienung im überregionalen Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG sowie durch leistungsfähige Fernverkehrsstraßen sowohl zu den inner- als auch außerregionalen Oberzentren und Verdichtungsräumen. Der Erholungsverkehr – auch zwischen Verdichtungsraum und ländlichem Raum – ist dabei bedarfsgerecht zu berücksichtigen. Auf eine gegenseitige Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger ist hinzuwirken.“

1.1.2.2 Strukturräume im Werra-Meißner-Kreis

Im Werra-Meißner-Kreis finden sich zwei der im Landesentwicklungsprogramm Hessen und im Regionalplan Nordhessen genannten Strukturräume wieder. Dem Ordnungsraum werden hierbei die Städte Hessisch Lichtenau und Großalmerode zugeordnet, alle weiteren der insgesamt 16 Städte und Gemeinden im Kreisgebiet werden strukturräumlich dem ländlichen Raum zugerechnet. Das gemeindefreie und unbewohnte Gebiet des Gutsbezirkes Kaufunger Wald umfasst etwa 5 % der Kreisfläche (vgl. Tab. II-1).

Strukturraum	Städte/Gemeinden (Anzahl)	Einwohner		Fläche [km ²]	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Ordnungsraum	Großalmerode, Hessisch Lichtenau (2)	19.833	18,8 %	143,5	14,0 %
ländlicher Raum	Bad Sooden-Allendorf, Berkatal, Eschwege, Herleshausen, Meinhard, Meißner, Neu-Eichenberg, Ringgau, Sontra, Waldkappel, Wanfried, Wehretal, Weißenborn, Witzenhausen (14)	85.899	81,2 %	830,9	81,1 %
gemeindefreie Gebiete	Gutsbezirk Kaufunger Wald	0	0,0 %	50,3	4,9 %
Summe	Werra-Meißner-Kreis (16)	105.732	100,0 %	1.024,7	100,0 %
Stand: 31.12.2008					

Tab. II-1 Strukturräume im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 19 und Hessischem Statistischem Landesamt]



1.1.3 Entwicklungachsen

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll entlang von Achsen stattfinden. Das Landesentwicklungsprogramm Hessen 2000 legt dazu Grundsätze und Ziele fest (*Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2000, S. 8*):

„Für die Verkehrsnetze, die die Siedlungsstruktur des Landes im Rahmen eines zukunftsfähigen Verkehrskonzepts groß- und kleinräumig erschließen und die eine wesentliche Grundlage der siedlungsstrukturellen Weiterentwicklung darstellen, sind Verkehrs- und Siedlungsachsen festzulegen. Die großräumigen Verkehrsachsen (überregional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur) werden im LEP dargestellt, die Ausweisung der regionalen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen bleibt der Regionalplanung vorbehalten (regional bedeutsame Verkehrsinfrastruktur).“

Im Regionalplan Nordhessen wird deshalb auch zwischen „Regionalachsen“ und den nachrangigen „überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen“ unterschieden (vgl. Abb. II-2), wobei unter Nahverkehr in erster Linie ein nicht überregionales Verkehrsgeschehen verstanden wird, denn nicht über alle Achsen dieser Kategorie verkehren auch entsprechend hochwertig eingestufte öffentliche Verkehrsmittel.

Der Werra-Meißner-Kreis ist von überregional bedeutenden Verbindungsachsen durchzogen. Die Regionalachsen verlaufen im Wesentlichen korridorartig im Südwesten und Osten des Landkreises entlang

- der BAB 4 Kirchheimer Dreieck – Bad Hersfeld – Herleshausen – Eisenach – Erfurt (– Dresden),
- der BAB 38 (Göttingen – Nordhausen –) Neu-Eichenberg – Witzenhausen (– Halle – Leipzig),
- der BAB 44 (Dortmund –) Kassel – Herleshausen-Wommen (zwischen Kassel und Herleshausen in Planung bzw. in Bau, Abschnitt Kassel – Hessisch Lichtenau bereits für den Verkehr freigegeben),
- der B 7 (Warburg – Calden –) Kassel – Hessisch Lichtenau – Ringgau (– Eisenach),
- der B 27 (Göttingen –) Bad Sooden-Allendorf – Eschwege – Sontra (– Fulda),
- der B 80 Bad Karlshafen – Hann. Münden – Witzenhausen (– Heilbad Heiligenstadt),
- der KBS 600/611 Kassel – Witzenhausen – Eichenberg (– Nordhausen/Göttingen),
- der KBS 605 Fulda – Bebra – Herleshausen (– Eisenach – Gotha – Erfurt),
- der KBS 613 (Göttingen –) Eichenberg – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege – Sontra – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda und
- der Tramlinie 4 Kassel – Kaufungen – Hessisch Lichtenau („Lossetalbahn“).
- Im Norden wird das Kreisgebiet durch eine Regionalachse entlang der BAB 7 Hannover – Göttingen – Kassel – Bad Hersfeld – Fulda – Würzburg tangiert.
- Die wenigen überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen im Werra-Meißner-Kreis ziehen sich entlang
- der B 249 Eschwege – Wanfried (– Mühlhausen/Thüringen) und
- der B 487 Hessisch Lichtenau – Spangenberg – Melsungen.

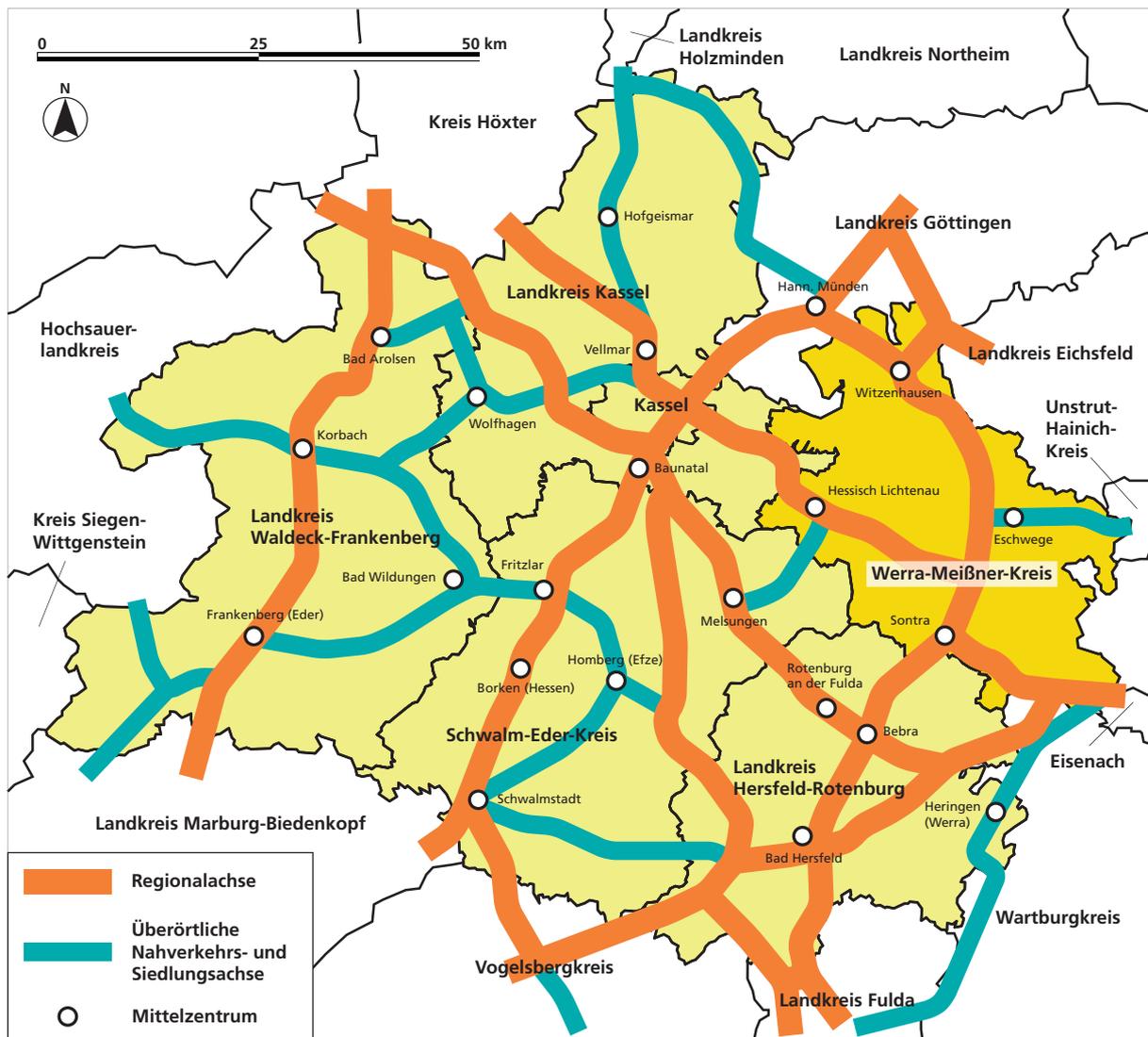


Abb. II-2: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet sowie im Werra-Meißner-Kreis
[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 58]

1.1.4 Administrative Gliederung

Für die Nahverkehrsplanung sind die durch die Gebietsreform Anfang bis Mitte der 1970er Jahre in Hessen entstandenen (Groß-)Gemeinden als kleinste zu betrachtende Einheit in der Regel zu groß und zu heterogen strukturiert. Für einige Fragestellungen eignen sich Stadt- und Ortsteile besser – beispielsweise hinsichtlich der Schulbezirke bzw. Schuleinzugsbereiche, des Fahrgastpotenzials, der Festlegung von Bedienungsstandards, der Anbindung von Siedlungsbereichen, der Gestaltung von Netzen, der Lage von Bahnstationen oder in Bezug auf die zentralörtlichen Funktionen.

In den 16 Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises gibt es 138 Stadt- und Ortsteile. Die Spannweite an Stadt- und Ortsteilen pro Stadt bzw. Gemeinde variiert stark. So besteht die Gemeinde Weißenborn aus nur zwei Ortsteilen, das Stadtgebiet von Witzhausen umfasst neben der Kernstadt weitere 16 Stadtteile unterschiedlicher Größe hinsichtlich Einwohnerzahlen und Fläche. Darüber hinaus ist das gemeindefreie und unbesiedelte Gebiet des Gutsbezirkes Kaufunger Wald Teil des Kreisgebietes.



Abb. II-3: Städte und Gemeinden und deren Unterteilung nach Stadt- und Ortsteilen

[eigener Entwurf; nach *Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation* 2007, verändert und ergänzt]



1.1.5 Zentralörtliche Gliederung

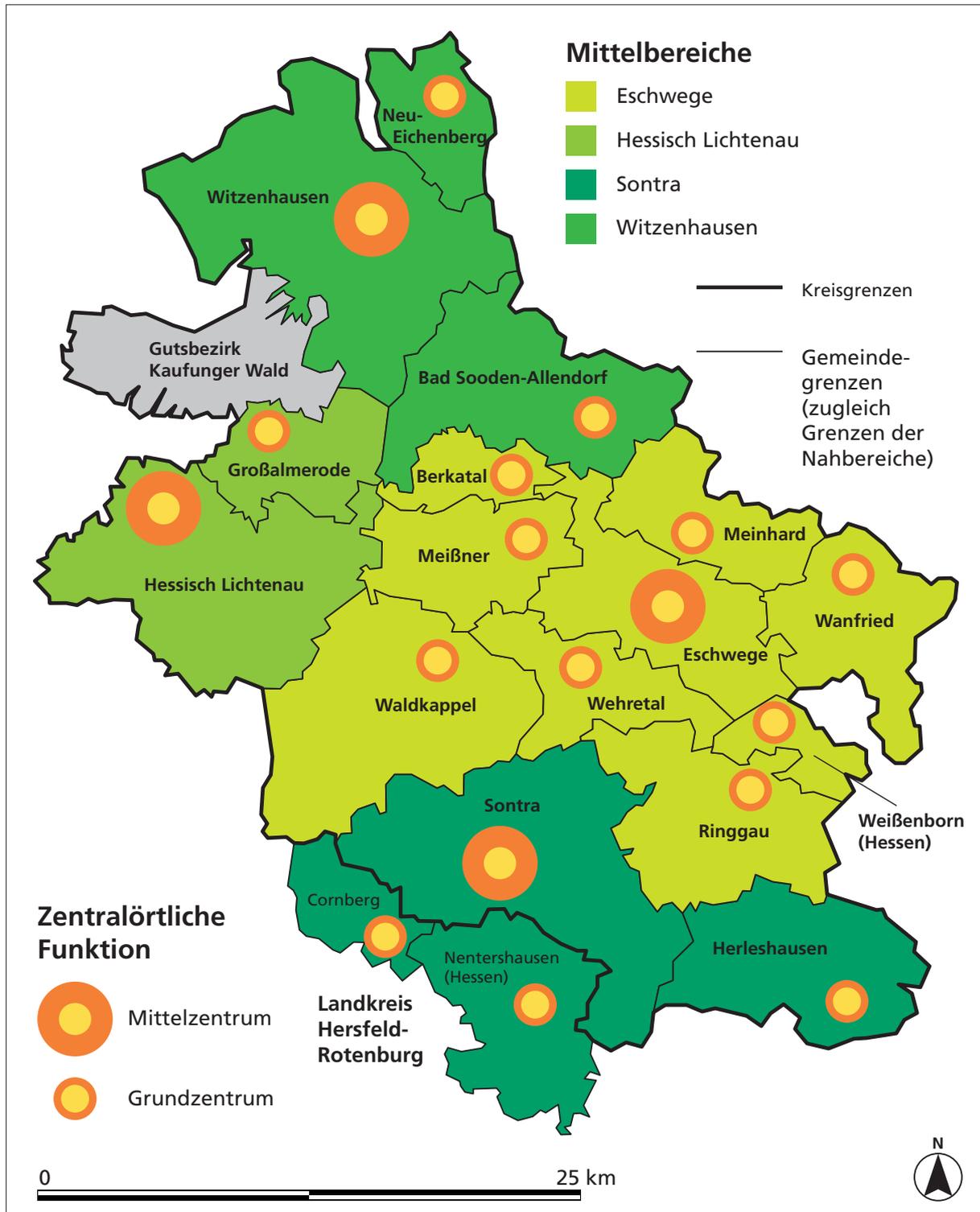


Abb. II-4: Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 30]



Die zentralörtliche Gliederung, die dazugehörigen Verflechtungsbereiche und die konkret zu erfüllenden zentralörtlichen Funktionen der Ober-, Mittel- und Grundzentren sind im Regionalplan Nordhessen festgelegt (vgl. *Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 25 ff.*).

Zum Oberbereich Kassel gehören – über den Werra-Meißner-Kreis hinaus – der Landkreis Kassel, der Landkreis Waldeck-Frankenberg und der Schwalm-Eder-Kreis, des Weiteren der nördliche Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg sowie die Gemeinde Staufenberg und die Stadt Hann. Münden im südlichen Teil des Landkreises Göttingen.

Im Werra-Meißner-Kreis sind vier Mittelbereiche definiert, deren Zuordnungen aus Abb. II-4 ersichtlich werden:

- Mittelbereich Eschwege mit ca. 48.800 Einwohnern,
- Mittelbereich Witzenhausen mit ca. 26.000 Einwohnern,
- Mittelbereich Hessisch Lichtenau mit ca. 19.800 Einwohnern,
- Mittelbereich Sontra mit ca. 15.700 Einwohnern (davon ca. 4.500 Einwohnern auf dem Gebiet des Landkreises Hersfeld-Rotenburg).

Der Mittelbereich Sontra erstreckt sich kreisübergreifend auch auf die Gemeinden Cornberg und Nentershausen im Norden des Landkreises Hersfeld-Rotenburg. Alle übrigen Mittelbereiche sind auf den Werra-Meißner-Kreis begrenzt.

Die Größe der Mittelbereiche ist sehr unterschiedlich. Während der Mittelbereich Eschwege insgesamt neun Nahbereiche umfasst und damit der mit Abstand einwohnerreichste Mittelbereich ist, wird dem Mittelzentrum Hessisch Lichtenau lediglich der Nahbereich der Stadt Großalmerode zugeordnet.

In jeder Gemeinde des Werra-Meißner-Kreises gibt es ein Grundzentrum, d. h., jedes Gemeindegebiet stellt zugleich seinen eigenen Nahbereich dar. Die den Mittelbereichen zugeordneten Grundzentren und die jeweils zentralen Ortsteile sind aus Tab. I-1 zu entnehmen. Die zentralörtlichen Funktionen nehmen i. d. R. die einwohnerstarken, oftmals namensgebenden Ortsteile (Kernstadt, Kernort) wahr.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der zentralen Orte formuliert der Regionalplan Nordhessen anzustrebende Reisezeitobergrenzen, die auch für den ÖPNV gelten (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 15*):

„Die verkehrliche Anbindung der Verflechtungsbereiche an die zentralen Orte soll sowohl angebotsorientiert als auch bedarfsgerecht und zumutbar geregelt werden. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollen Grundzentren innerhalb der jeweiligen Verflechtungsbereiche möglichst in einer halben Stunde und Mittelzentren in einer Stunde erreichbar sein. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.“



Mittelbereich	Mittelzentrum und mittelzentraler Stadtteil	zugeordnete Nahbereiche	grundzentrale(r) Ortsteil(e)
Eschwege	Eschwege Kernstadt	Berkatal	Frankershausen
		Meinhard	Grebendorf
		Meißner	Abterode
		Ringgau	Netra ¹
		Waldkappel	Waldkappel
		Wanfried	Wanfried
		Wehretal	Reichensachsen
		Weißborn (Hessen)	Weißborn
Hessisch Lichtenau	Hess. Licht. Kernstadt	Großalmerode	Großalmerode
Sontra	Sontra Kernstadt	Herleshausen	Herleshausen
		Cornberg (HEF)	Cornberg
		Nentershausen (HEF)	Nentershausen
Witzenhausen	Witzenhsn. Kernstadt	Bad Sooden-Allendorf	Bad Sooden-Allendorf
		Neu-Eichenberg	Hebenshausen

Tab. II-2: Mittelbereiche, zugeordnete Grundzentren und zentrale Ortsteile

[eigene Zusammenstellung; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 26 ff.]

¹ Gemäß Regionalplan ist der grundzentrale Ortsteil der Gemeinde Ringgau Netra; gemäß Masterplan hat sich Datterode zu einem „De-facto-GZ“ für den Ringgau entwickelt (vgl. Kap. II 1.4).



1.2 Bevölkerungsstruktur

1.2.1 Bevölkerungsdichte

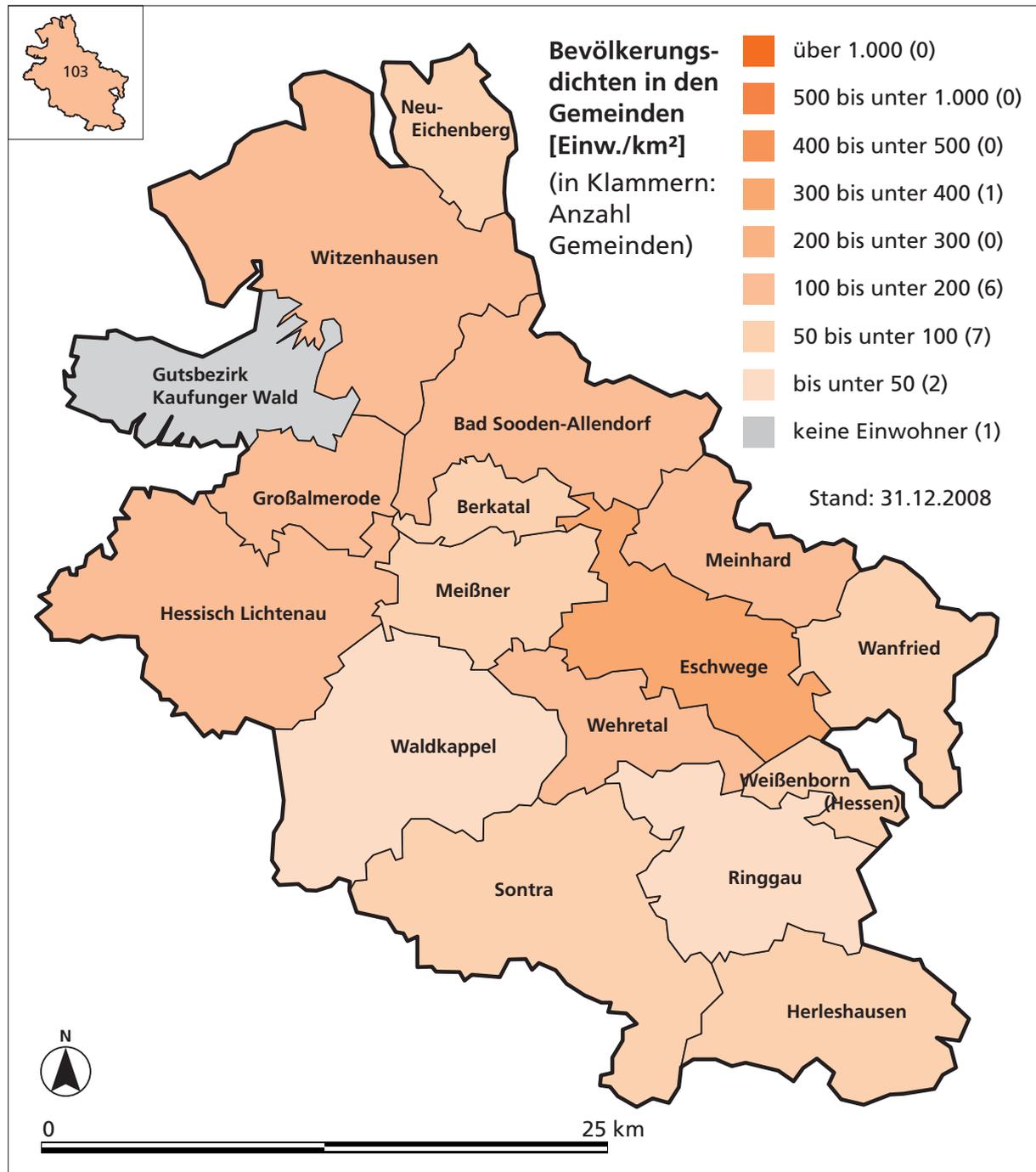


Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden
[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



Die Bevölkerungs- bzw. Einwohnerdichte ist ein Maß zur Beschreibung der Siedlungsstruktur. Aus statistischen Gründen ist dies flächendeckend nur für Gemeinden durchführbar, nicht jedoch ohne weiteres für Stadt- und Ortsteile. In der Abb. II-5 sind die Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden erfasst. Je dunkler die Orangetönung wird, desto dichter ist das Gemarkungsgebiet einer Kommune besiedelt.

Der Werra-Meißner-Kreis ist mit 103 Einwohnern pro km² vergleichsweise dünn besiedelt. Der Wert liegt knapp unterhalb des Durchschnittswertes für das NVV-Gebiet von 122 Einw./km² (Stand: 31.12.2008; ohne Stadt Kassel; der Durchschnittswert für die Bundesrepublik Deutschland liegt bei 231 Einw./km²). Auf dem Gebiet des NVV hat lediglich der Landkreis Waldeck-Frankenberg mit 89 Einwohnern pro km² eine geringere Einwohnerdichte.

Innerhalb des Landkreises gibt es vergleichsweise große Unterschiede (vgl. auch Tabelle in → **Anlage II-1**). Mit etwa 319 Einw./km² ist die Kreisstadt Eschwege mit Abstand die am dichtesten besiedelte Kommune.

Besonders dünn besiedelte Kommunen mit Siedlungsdichten bis 50 Einw./km² sind im Süden bzw. Südwesten des Landkreises zu finden (vgl. Abb. II-5): Die Gemeinden Ringgau (48 Einw./km²) und Herleshausen (50 Einw./km²) sowie die Stadt Waldkappel (49 Einw./km²) sind die am dünnsten besiedelten Kommunen des Landkreises.

Die aggregierten Einwohnerdichten in den Strukturräumen des Werra-Meißner-Kreises belaufen sich in den Städten und Gemeinden

- des Ordnungsraumes auf 138 Einw./km²,
- des ländlichen Raumes auf 102 Einw./km².

1.2.2 Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen

Die Einwohnerzahlen der Stadt- und Ortsteile im Werra-Meißner-Kreis sind in Abb. II-6 kartographisch dargestellt, darüber hinaus in → **Anlage II-2** tabellarisch aufgeführt. Es handelt sich bei diesem Zahlenmaterial nicht um amtlich statistische Daten, dargestellt sind die Angaben aus den Einwohnermelderegistern der Städte und Gemeinden. Der Datenstand richtet sich somit nach dem jeweiligen Abfragedatum (hier zwischen Ende 2008 und Ende 2009). Deshalb weichen diese Einwohnermeldedaten von der amtlich statistischen Einwohnerzahl einer Kommune ab. Für planerische Fragestellungen auf kleinräumiger Ebene wird üblicherweise die Summe aus gemeldeten Haupt- und Nebenwohnsitzen herangezogen.

Der Werra-Meißner-Kreis besteht aus jeweils acht Städten und Gemeinden mit Einwohnerzahlen zwischen ca. 20.200 Einwohnern (Kreisstadt Eschwege) und ca. 1.100 Einwohnern (Gemeinde Weißenborn). Den Landkreis prägen sowohl kleinstädtische als auch dörfliche Strukturen; die Einwohner sind auf eine Vielzahl kleinere Städte und Dörfer verstreut. In den insgesamt 138 Ortsteilen leben jeweils zwischen 13 und maximal etwa 16.300 Personen.

Die Verteilung der Einwohner gemäß der zentralörtlichen Einstufung ihrer Wohnorte geht aus Tab. II-3 hervor. Annähernd die Hälfte der Bevölkerung wohnt in Stadt- bzw. Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen. In den Kernstädten der Mittelzentren leben etwa 31 % der Bevölkerung, auf die grundzentralen Bereiche verteilt sich rund ein Viertel der Einwohner.

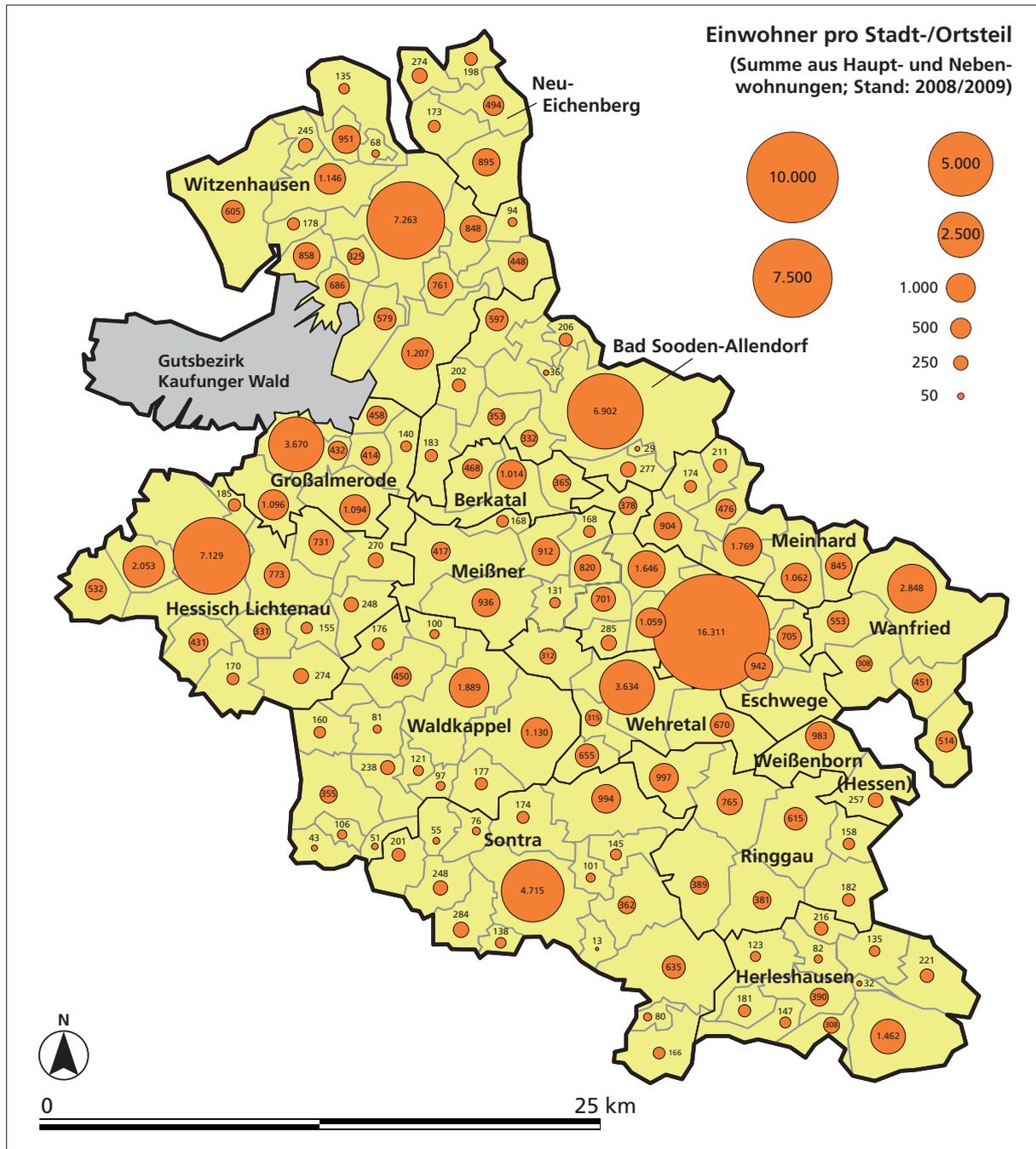


Abb. II-6: Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf; Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand 2008/2009]

Die vier einwohnerstärksten Stadtteile und somit Schwerpunkte der Besiedelung im Landkreis sind die Kernstädte von Eschwege (ca. 16.300 Einw.), Witzenhausen (ca. 7.300 Einw.), Hessisch Lichtenau (ca. 7.100 Einw.) und Bad Sooden-Allendorf (ca. 6.900 Einw.).

Vergleichsweise dicht besiedelt ist außerdem das östliche Kreisgebiet um die Kernstadt von Wanfried bzw. die Kernorte von Wehretal (Reichensachsen) und Meinnard sowie im westlichen Kreisgebiet der Bereich um die Kernstadt von Großalmerode. Punktuell gibt



es darüber hinaus größere Einwohnerkonzentrationen in einigen Stadt- und Gemeindehauptorten (z. B. Sontra, Herleshausen, Waldkappel).

Das südliche, in Teilbereichen auch das südwestliche Kreisgebiet ist mit Ausnahme der Kernstädte von Sontra und Herleshausen weitgehend sehr dünn besiedelt. Ortsteile mit teilweise weit unter 200 Einwohnern sind die Regel. Mit Sontra-Lindenau, Herleshausen-Frauenborn und Waldkappel-Stolzhausen sind hier auch drei der einwohner-schwächsten Ortsteile angesiedelt.

Ort mit Zentralitätsstufe	Anzahl Orte	Verteilung Orte	Einwohner (HW+NW)	Verteilung Einwohner
NZ	122	88 %	51.236	46 %
GZ	12	9 %	26.192	23 %
MZ	4	3 %	35.418	31 %
Summe	138	100 %	112.846	100 %

Tab. II-3: Verteilung der Einwohner auf zentrale Orte im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; nach Einwohnerdaten der Stadt- und Gemeindeverwaltungen mit Stand 2008/2009]

1.2.3 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

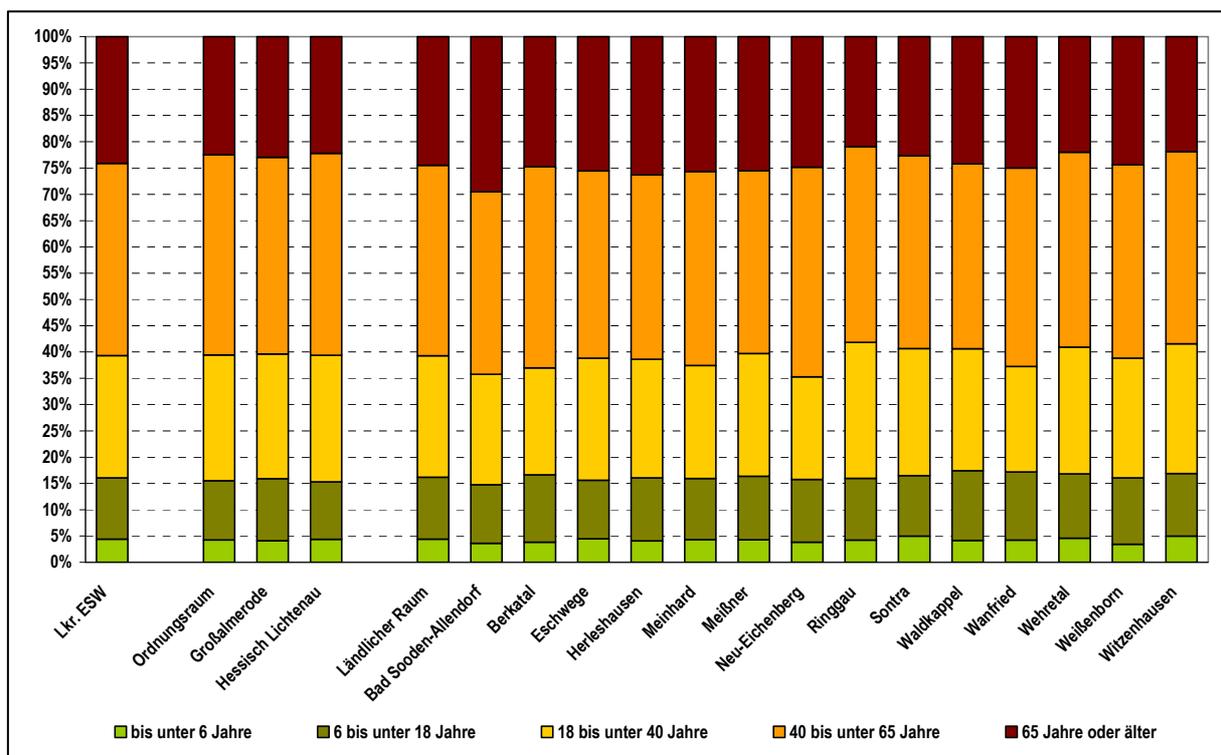


Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen, Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises (Stand: 31.12.2008)

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



Bei der Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrem Altersaufbau wurden fünf Gruppen mit Relevanz für den Öffentlichen Verkehr gebildet (vgl. Abb. II-7). Die Altersgruppen haben – vereinfacht ausgedrückt – unterschiedliche Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV.

Im Vergleich zu anderen hessischen Landkreisen weist der Werra-Meißner-Kreis einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters auf (> 65 Jahre). Während im hessenweiten Durchschnitt der Anteil bei etwa 19,8 % liegt, steigt er im Werra-Meißner-Kreis bereits heute auf etwa 24,1 % (Datenstand 31.12.2008 gemäß *Hessischem Statistischem Landesamt*). Demgegenüber ist der Anteil der Personen im erwerbsfähigen Alter unterdurchschnittlich ausgeprägt.

Die Altersverteilung innerhalb der Städte und Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis weist bei näherer Betrachtung diverse Unterschiede auf. Einen Gesamtüberblick über die Altersstruktur der Wohnbevölkerung im Landkreis gibt die Tabelle in → **Anlage II-3**. Auf Basis amtlicher Bevölkerungsdaten mit Stand 31.12.2008 lassen sich folgende Auffälligkeiten herausstellen:

- Der Werra-Meißner-Kreis ist im Vergleich zu anderen Kreisen bereits stärker vom demografischen Wandel gezeichnet. Die Geburtenrate ist in den meisten Städten und Gemeinden stark rückläufig (Ausnahmen sind Meinhard und Witzenhausen), der Senioren-Anteil ist demgegenüber überdurchschnittlich hoch.
- Etwa 60 % der Wohnbevölkerung des Werra-Meißner-Kreises ist im erwerbsfähigen Alter zwischen 18 und 65 Jahren. Neben den beiden Städten im Ordnungsraum, Witzenhausen und Großalmerode, treten die höchsten Anteile dieser Altersgruppe in der Stadt Sontra sowie in den Gemeinden Ringgau und Wehretal im südlichen Kreisgebiet auf (ab 61 % aufwärts). Die geringsten Anteile mit zum Teil deutlich unter 50 % finden sich in Bad Sooden-Allendorf, Herleshausen und Wanfried.
- Ganz deutlich zeigen sich die Auswirkungen der Überalterung im Landkreis bei der Betrachtung der „jungen“ Bevölkerungsgruppe der unter 18-jährigen. Mit lediglich gut 17 % haben die beiden Städte Waldkappel und Wanfried den kreisweit höchsten Anteil an Kindern und Jugendlichen. Der kreisweite Durchschnitt liegt bei etwa 16 %. Die Gemeinde Berkatal, die mit einem Anteil von ca. 16,6 % derzeit noch zu den „jüngeren“ Gemeinden im Kreis gehört, ist bereits seit einigen Jahren von einer zunehmenden Überalterung gekennzeichnet. Für Berkatal wie auch für die meisten anderen Kommunen des Kreises gilt, dass ohne konsequentes Gegensteuern (u. a. Maßnahmen für die Attraktivitätssteigerung des Wohnortes für jüngere Leute) von Seiten der Gemeinde und des Kreises auch zukünftig die Überalterung voraussichtlich weiter zunehmen wird.
- Die Senioren stellen kreisweit etwa 24 % der Wohnbevölkerung. Städte und Gemeinden mit ausgeprägten Tendenzen zu einer Überalterung, in denen ein überproportional hoher Anteil an Einwohnern jenseits des erwerbsfähigen Alters lebt (> 65 Jahre), sind Bad Sooden-Allendorf, Herleshausen, Meinhard, Eschwege, Meißner und Wanfried. In Bad Sooden-Allendorf ist annähernd ein Drittel der Bevölkerung über 65 Jahre alt.

Ungleiche Altersverteilungen in den Kommunen haben verschiedene Hintergründe. Diese können u. a. auf punktuelle Besonderheiten (z. B. Kurbäder, Touristenorte), auf die Siedlungs- und Baulandentwicklung, die Ausbildungs- und Erwerbsmöglichkeiten, die Erreichbarkeit von Oberzentren und weiterer Arbeitsplatzschwerpunkte sowie – teilweise daraus resultierend – auf sog. Kohorteneffekte zurückgeführt werden, bei denen



aufgrund eines Ereignisses (z. B. einer Zuzugswelle) eine überdurchschnittlich vertretene Generation durch die Altersgruppen „wandert“.

Die eingeschlagenen demographischen Entwicklungspfade werden sich im kommenden Jahrzehnt fortsetzen und deutlicher herausbilden (vgl. auch Kap. II 1.2.4 und II 1.2.5). Dies wird auch Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und auf die Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsmitteln haben. Die bereits heute deutlich sichtbaren Auswirkungen des demografischen Wandels stellen den Werra-Meißner-Kreis – früher als andere Landkreise – auch im Bereich der ÖPNV-Infrastruktur und des Fahrtenangebotes vor besondere Herausforderungen.

1.2.4 Einwohnerentwicklung seit 2000

Bereits seit Anfang der 1980er Jahre erlebte der Werra-Meißner-Kreis deutliche Einwohnerrückgänge, die jedoch zunächst durch die Wanderungsgewinne ab Ende der 1980er Jahre aus Ostdeutschland, Osteuropa und Zentralasien kompensiert werden konnten. Seit 1995 setzt sich der Abwärtstrend jedoch konsequent fort. Im Zeitraum von 2000 bis 2008 ging die Einwohnerzahl des Werra-Meißner-Kreises um etwa 7,2 % von rund 114.000 auf rund 106.000 Einwohner zurück. Auch innerhalb eines demographisch weniger prosperierenden Umfeldes im gesamten Bereich von Nordhessen und Südniedersachsen bedeutet dieser Trend für den Landkreis einen auffällig hohen Einwohnerverlust. Im NVV-Gebiet hatte im angegebenen Zeitraum kein anderer Landkreis ähnlich hohe Einwohnerrückgänge.

Keine der im Landkreis gelegenen Städte und Gemeinden konnte in den letzten Jahren ihre Einwohnerzahlen halten bzw. anheben. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, mussten die meisten Kommunen im angegebenen Zeitraum Einwohnerverluste von teilweise über 6 % verzeichnen. Lediglich Witzenhausen (-4,9 %) sowie die Gemeinden Herleshausen (-4,7 %) und Wehretal (-5,6 %) konnten die Bevölkerungsrückgänge in einem etwas gemäßigeren Rahmen halten und verzeichneten zumindest im Vergleich zum restlichen Kreisgebiet eher unterdurchschnittliche Einwohnerrückgänge.

Von überdurchschnittlich hohen Einwohnerverlusten sind in erster Linie die Gemeinden in den östlichen und südlichen Randbereichen des Landkreises betroffen (Ausnahme: Herleshausen; vgl. Abb. II-8). Aber auch Großalmerode (-9,2 %) und Meißner (-8,4 %) hatten massive Bevölkerungsrückgängen zu verkraften. Die anteilig höchsten Bevölkerungsverluste im Landkreis verzeichnete die Stadt Wanfried (-9,7 %). Die an der östlichen Grenze zum Unstrut-Hainich-Kreis gelegene Kleinstadt hat innerhalb von acht Jahren annähernd ein Zehntel ihrer Wohnbevölkerung verloren. Darüber hinaus wurden zudem auch in Sontra (-9,0 %), Weißenborn (-8,9 %), Meinhard (-8,0 %), Ringgau (-7,7 %), Bad Sooden-Allendorf (-7,7 %) und Hessisch Lichtenau (-7,4 %) überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgänge gemessen. Die Kreisstadt Eschwege liegt mit Einwohnerverlusten von -7,2 % im kreisweiten Durchschnitt.

Ausschlaggebend für die aufgezeigte demografische Entwicklung, die die meisten metropolenfernen, ländlichen Räume in den alten Bundesländern erfasst hat, sind Faktoren wie niedrige Geburtenraten, Abwanderungen junger Menschen, vor allem junger Frauen, und kaum überregionale Zuzüge, die sich gegenseitig verstärken.

Tab. II-4 fasst die stattgefundenen Einwohnerentwicklungen zwischen 2000 und 2008 für die zwei Strukturräume im Werra-Meißner-Kreis nochmals zusammen.

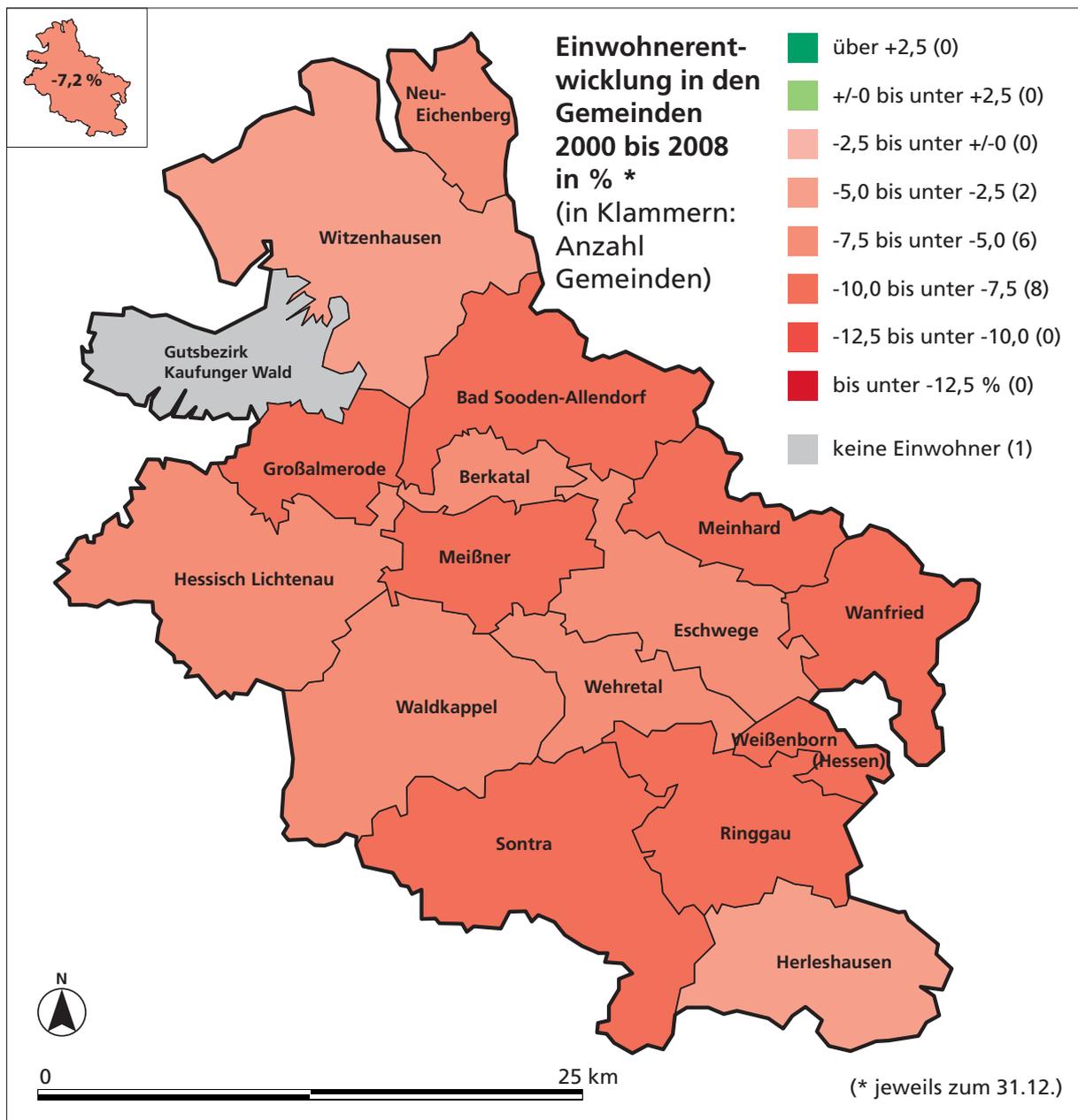


Abb. II-8: Einwohnerentwicklung der Gemeinden von 2000 bis 2008

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Strukturraum	Einwohner am 31.12.2000	Einwohner am 31.12.2008	Entwicklung von 2000 bis 2008
Ordnungsraum	21.569	19.833	-8,0 %
ländlicher Raum	92.393	85.899	-7,0 %
Werra-Meißner-Kreis	113.962	105.732	-7,2 %

Tab. II-4: Einwohnerentwicklung 2000-2008 in den Strukturräumen des Werra-Meißner-Kreises

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]



1.2.5 Einwohnerprognose bis 2020

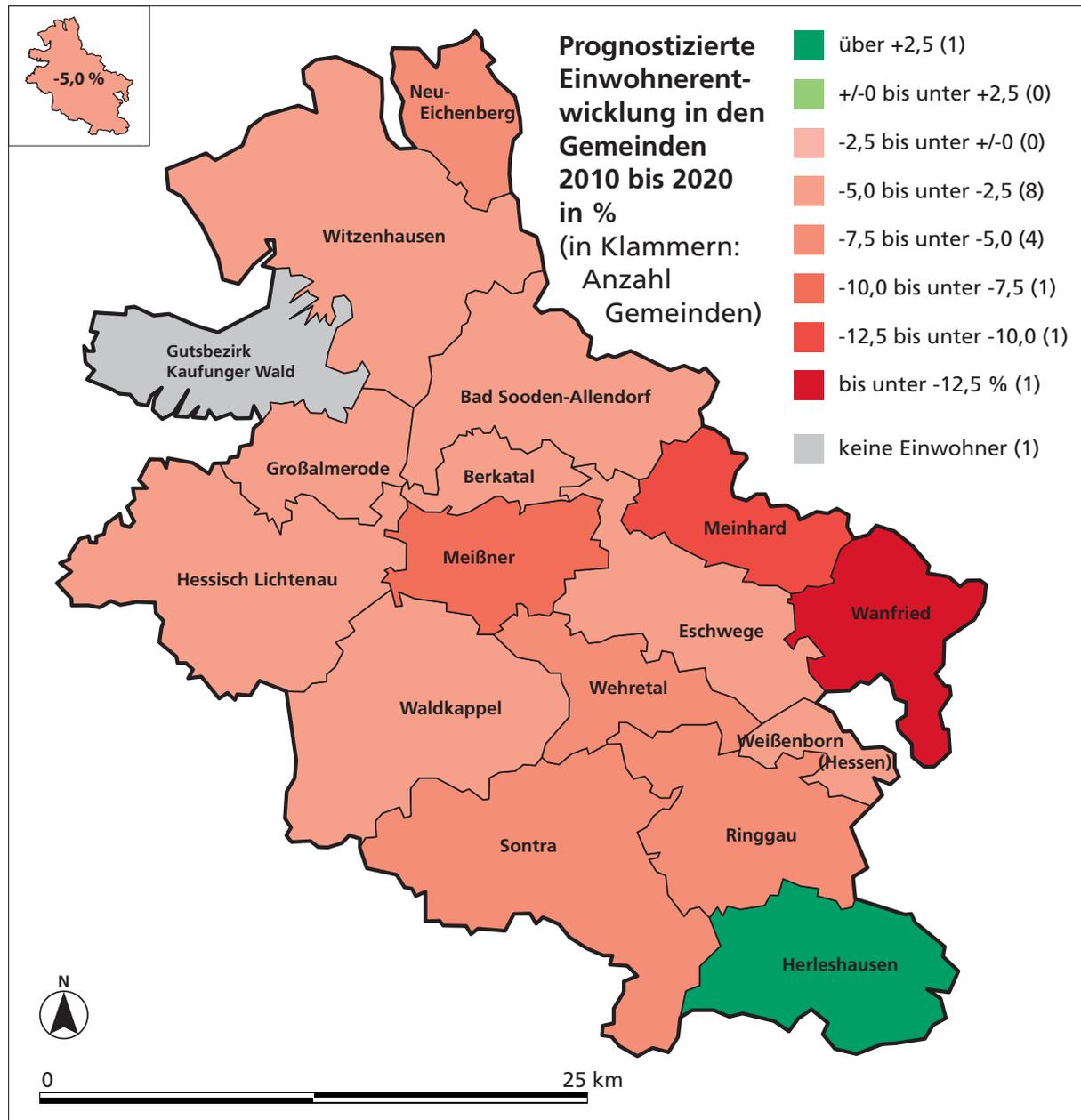


Abb. II-9: Prognose der Einwohnerentwicklung in den Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises 2010-2020

[eigener Entwurf; Daten nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 179 ff.]

Die demographischen Entwicklungen des vergangenen Jahrzehnts (2000-2010) werden sich in der darauf folgenden Dekade (2010-2020) fortsetzen. Das Jahr 2020 ist als Prognosehorizont für den verabschiedeten lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis von Interesse. Die Vorausprojektion der Wohnbevölkerung aus dem Regionalplan Nordhessen beruht auf Prämissen der damals aktuellen 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes 2003 und auf daraus abgeleiteten



Rahmendaten zur Landesentwicklung aus dem Jahr 2004 (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 4 ff.). Somit haben die bis Ende 2008 tatsächlich stattgefundenen Bevölkerungsentwicklungen die Projektionsergebnisse stellenweise bereits ein- oder sogar überholt. Die tatsächlich stattgefundenen Entwicklungen weisen für etliche Städte und Gemeinden höhere Einwohnerverluste auf, als es mit der Datenlage 2003/2004 vorhersehbar war. Aus diesem Grund sind die in diesem Kapitel aufbereiteten Prognosewerte ihren absoluten Werten nach mit Vorbehalten zu interpretieren, auch die vorhergesagte relative Entwicklung zeigt angesichts der tatsächlich stattgefundenen eher optimistische Züge.

Der Regionalplan Nordhessen enthält die einzig flächendeckend verfügbare Einwohnerprognose für das Gebiet des NVV, die alle kreisangehörigen Gemeinden einbezieht. Prognosen zur künftigen Entwicklung der Wohnbevölkerung einer Gemeinde sind im Allgemeinen mit vielen Unsicherheitsfaktoren behaftet, weil eine ganze Reihe endogener und externer Größen mit hineinspielt, die die Entwicklung einer Stadt bzw. Gemeinde beeinflussen. Dies gilt vor allem umso weiter der Prognosehorizont entfernt liegt. Je kleiner eine Gemeinde ist, desto unsicherer ist es, eine verlässliche Prognose abzugeben. Zudem sind einige Einflüsse rein lokal begründet und können zusätzlich kurz- oder mittelfristigen Wendungen unterliegen, wie zum Beispiel das Baulandpotenzial, das Vorhandensein sozialer, bildungsrelevanter und verkehrsbezogener Infrastrukturen, ein wirtschaftsstruktureller Wandel und der damit verbundene Zugang zu einem lokalen Arbeitsmarkt für unterschiedliche Qualifikationsniveaus, Einkaufsgelegenheiten und Zugang zu Dienstleistungen, kulturelle Angebote oder auch die empfundene Lebensqualität.

Der Werra-Meißner-Kreis befindet sich mitten im bundesweit viel diskutierten „demografischen Wandel“. Neben der Abnahme der Bevölkerungszahl, bedingt durch Abwanderungen, sind in den letzten Jahren noch verstärkt die Effekte des seit Anfang der 1990er Jahre eingetretenen, gravierenden Geburtenrückgangs hinzugekommen. In den nächsten Jahren wird es vor diesem Hintergrund zu deutlichen Veränderungen im Aufbau der Alterspyramide kommen.

Für den Werra-Meißner-Kreis wird in der Bevölkerungsprognose des Regionalplans Nordhessen für den Zeitraum von 2010 bis 2020 ein Bevölkerungsrückgang von etwa 5,2 % vorhergesagt, die Entwicklungen in den einzelnen Städten und Gemeinden weichen von diesem Kreiswert aber teilweise merklich ab, wie aus Abb. I-9 hervorgeht.

Maßgeblich betroffen sind auch hiervon wieder die Städte und Gemeinde in den Randbereichen des Landkreises, für die deutliche Einwohnerverluste vorhergesagt werden, die sich schon in der Vergangenheit angedeutet haben. Neben Wanfried (-17 %) und Meinhard (-11 %) werden außerdem für Meißner (-9 %), Wehretal (-8 %), Ringgau (-7 %) sowie für das Mittelzentrum Sontra (-7 %) überdurchschnittliche Bevölkerungsrückgänge vorhergesagt.

Entgegen der Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre scheint sich die Situation in den beiden Städten im Ordnungsraum etwas zu entspannen. Lagen in der Vergangenheit zwischen den Jahren 2000 und 2008 die Einwohnerrückgänge noch bei 8 %, so gehen die Prognosen bis 2020 von etwas gemäßigeren Einwohnerverlusten bis 4 % aus (vgl. Tab. II-5). Auch Hessisch Lichtenau und Waldkappel können zukünftig voraussichtlich ihre Bevölkerungsrückgänge etwas dämpfen.

Die für das Mittelzentrum Sontra und die umliegenden Gemeinden aufgestellte Bevölkerungsvorausberechnung im Rahmen des Regionalplans Nordhessen wurde bereits eingeholt. Insbesondere der Abzug der Soldaten nach der Schließung der Bundeswehr-



kaserne im Herbst 2008 hat die Region schwer getroffen. Viele Arbeitsplätze gingen verloren und infolgedessen verlassen vor allem die jüngeren Menschen den Landkreis. Vor diesem Hintergrund sind die für Herleshausen prognostizierten Einwohnerzuwächse zu relativieren. Der bis zum Jahr 2020 vorhergesagte Bevölkerungsanstieg um etwa 6 % ist darauf zurückzuführen, dass in jeder kleinräumigen Bevölkerungsprognose Einwohnerentwicklungen rechnerisch berücksichtigt werden, die in einem für die Prognose gewählten Stützzeitraum stattfanden. In den Jahren nach der Grenzöffnung gab es in der ehemals innerdeutschen Grenzgemeinde nachweisbare Einwohnergewinne. Demgemäß projiziert eine kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung eventuelle positive Entwicklungen aus der Vergangenheit in die Zukunft oder schreibt diese fort.

Strukturraum	Einwohner am 31.12.2010	Einwohner am 31.12.2020	Entwicklung von 2010 bis 2020
Ordnungsraum	20.500	19.700	-3,9 %
ländlicher Raum	87.600	83.000	-5,3 %
Werra-Meißner-Kreis	108.100	102.700	-5,0 %

Tab. II-5: Prognose der Einwohnerentwicklung in den Strukturräumen des Werra-Meißner-Kreises 2010-2020

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 179 ff.; gerundet]

1.2.6 Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen bis 2030

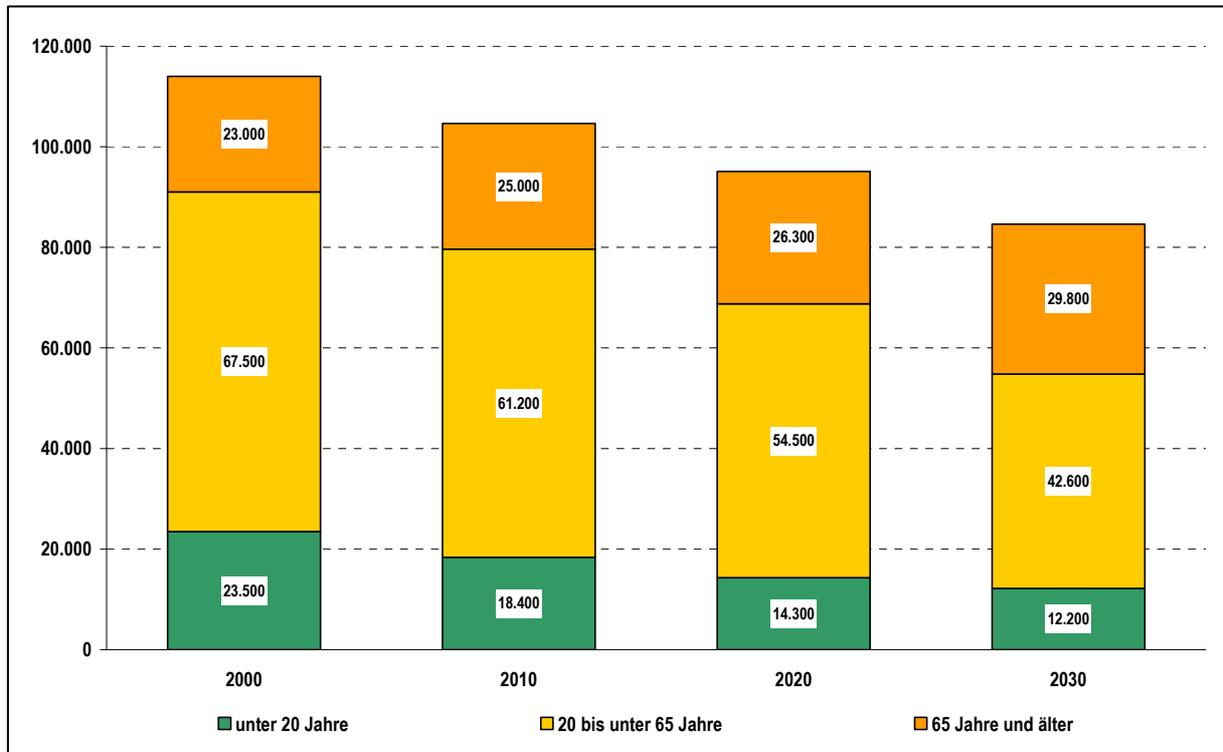


Abb. II-10: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Werra-Meißner-Kreis bis 2030

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 68; gerundet]



Unabhängig von der Frage, wie deutlich die Einwohnerzahlen in den einzelnen Landkreisen Nordhessens in den kommenden Jahrzehnten abnehmen werden (vgl. Kap. II 1.2.5), wird sich der Altersaufbau der Wohnbevölkerung allerdings stetig verschieben. Dieser Aspekt des demographischen Wandels wird allmählich Konsequenzen für alle öffentlichen Dienstleistungen und Infrastrukturen haben, besonders auch auf das öffentliche Verkehrssystem mit schienen- und straßengebundenen Verkehrsmitteln, denn auf sich ändernde Nachfragestrukturen wird man mit Anpassungen beim Verkehrsangebot und bei der Verkehrsinfrastruktur reagieren müssen.

Gemäß der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der *HA Hessen Agentur* (2007) für den Werra-Meißner-Kreis wird die Anzahl der Personen unter 20 Jahre im Zeitraum zwischen 2010 und 2020 um ca. 4.100 (ca. -22 %) zurückgehen, die Anzahl der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren um etwa 6.700 (ca. -11 %). Trotz insgesamt sinkender Bevölkerungszahlen im Werra-Meißner-Kreis wird die Zahl der über 65-Jährigen voraussichtlich um etwa 1.300 Personen (ca. +5 %) zunehmen. Wie aus den Angaben zu der heutigen Bevölkerungszusammensetzung aus Kap. II 1.2.3 hervorgeht, wird die Alterung der Gesellschaft als eine Komponente des demographischen Wandels in den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises mit verschiedenen Geschwindigkeiten einhergehen.

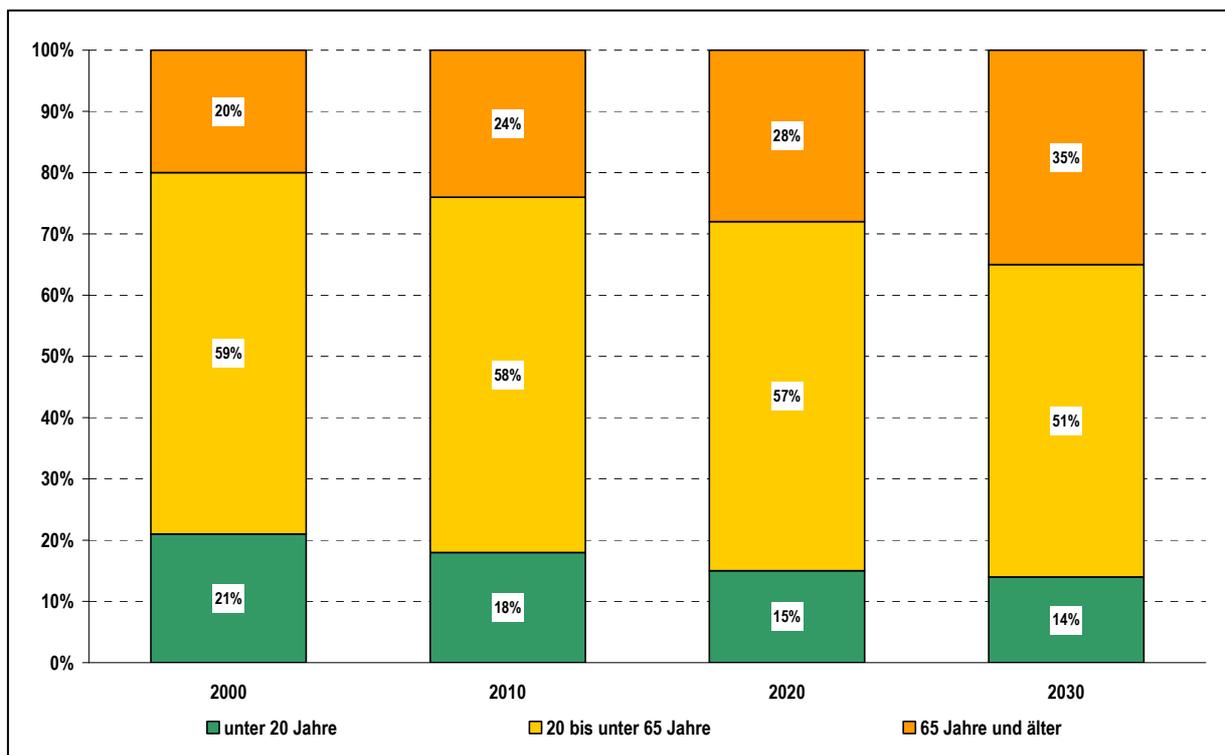


Abb. II-11: Verteilung der Altersgruppen im Werra-Meißner-Kreis 2000-2030

[eigene Zusammenstellung; Daten nach *HA Hessen Agentur* 2007, S. 68]

Abb. II-11 gibt die prozentuale Verteilung der in der Bevölkerungsprognose der *HA Hessen Agentur* (2007) für die kreisfreien Städte und Landkreise Hessens abgehandelten drei Altersgruppen von 2000 bis 2030 wieder. Dabei fällt der stetige Rückgang der Altersgruppe der unter 20-Jährigen (von 21 % in 2000 auf 14 % in 2030) und jener der 20-



bis 65-Jährigen (von 59 % in 2000 auf 51 % in 2030) auf. Gleichzeitig wächst der Anteil der über 65-Jährigen kontinuierlich von 20 % in 2000 auf 35 % in 2030 an.

Besonders gravierend für die Nahverkehrsplanung ist der Rückgang in den Altersgruppen der Jugendlichen und „jungen Erwachsenen“. Diese hochmobilen Altersgruppen sind überwiegend in der Ausbildung (Schule, Lehre, Studium) und somit auch potenziell ÖPNV-affin. Gerade der Rückgang dieser Altersgruppen dürfte sich negativ auf die Entwicklung der Fahrgastpotenziale auswirken.

1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

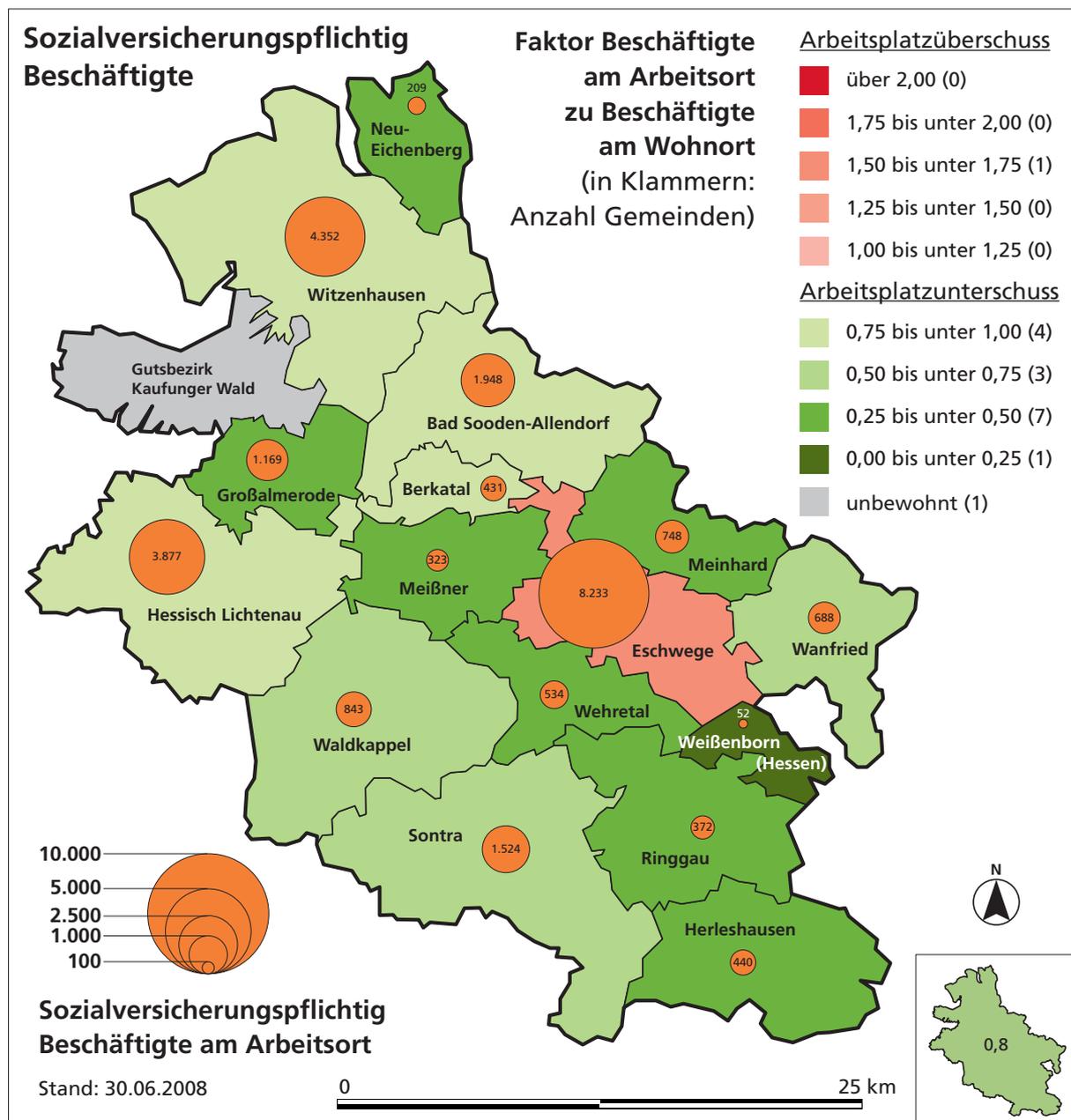


Abb. II-12: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde [eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



Die einzig verfügbare flächendeckende und aktuelle Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten², enthält also keine (räumlich verortbaren) Angaben zu Beamten, Landwirten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten oder mithelfenden Familienangehörigen. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dienen als ein Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte auf Gemeindeebene. Für alle erwerbstätigen Personen (im Sinne der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung – VGR) weist die amtliche Statistik nur jene am Arbeitsort auf Kreisebene auf, nicht jedoch auf Gemeindeebene.

Zum 30.06.2008 waren im Werra-Meißner-Kreis gut 25.700 Beschäftigte am Arbeitsort registriert, am Wohnort etwa 31.600 (Stand: 30.06.2008). Im Vergleich zum Jahr 2000 ging die Zahl der Beschäftigten im Landkreis somit deutlich zurück, für jene am Wohnort um etwa 7 % (um ca. 2.300 Beschäftigte). Der Wert für die Beschäftigten am Arbeitsort sank noch deutlicher um rund 15 % (ca. 4.600 Beschäftigte weniger). Dies spiegelt die Auswirkungen der in Kapitel I.1.2.4 dargestellten Entwicklungen wider. Einzelwerte für die Beschäftigten und Entwicklungen seit 2000 auf Gemeindeebene gehen aus der Tabelle in → **Anlage II-4** hervor.

Die Arbeitslosigkeit lag im Oktober 2010 im Werra-Meißner-Kreis bei insgesamt 6,4 % und somit leicht über dem hessischen Durchschnitt von 6,1 %. Innerhalb des Landkreises gibt es dabei eine Zweiteilung: Während die Arbeitslosigkeit im Raum Eschwege mit etwa 6,2 % im angegebenen Zeitraum etwas niedriger war, wies der Raum Witzenhausen mit 6,7 % einen deutlich höheren Wert auf. Die vergleichsweise hohe Arbeitslosigkeit bedingt Abwanderungen vor allem bei der jungen und besser qualifizierten Bevölkerung und verstärkt somit die voranschreitende Überalterung des Landkreises (vgl. Kap. I 1.2.6).

Vor allem in kleineren Städten und Gemeinden kann durch Eröffnung oder Abwicklung einzelner Firmen oder Betriebsstandorte, durch Standortverlagerungen und Umstrukturierungen innerhalb weniger Jahre die Zahl der Beschäftigten bei geringem absoluten Niveau starken Schwankungen unterliegen. Veränderungen der Beschäftigten am Wohnort hängen nicht nur mit der Wirtschaftsentwicklung in einer Kommune zusammen, sondern auch mit der demographischen Situation.

In Abb. II-12 sind die Beschäftigten am Arbeitsort (Kreisdiagramm) und das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu jenen am Wohnort (Flächendiagramm) für die Städte und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises aufbereitet. Je dunkler der grüne Farbton wird, desto höher ist der „Überhang“ von Beschäftigten am Wohnort gegenüber jenen am Arbeitsort (Arbeitsplatzunterschuss). Je dunkler der rote Farbton ist, desto mehr dominiert die Arbeitsplatz- gegenüber der Wohnfunktion (Arbeitsplatzüberschuss).

Dominierender Arbeitsplatzschwerpunkt im Werra-Meißner-Kreis ist die Kreisstadt Eschwege mit rund 8.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Stand: 30.06.2008), aber auch Witzenhausen und Hessische Lichtenau sind Beschäftigungsschwerpunkte mit überörtlicher Bedeutung. Das vierte Mittelzentrum im Landkreis, Sontra, weist bereits seit 10 Jahren hohe Einbußen in der Arbeitsplatzstatistik auf. Etwa 1.200 Arbeitsplätze hat der Landkreis insgesamt verloren, etwa die Hälfte davon im Zuge des Abzuges der Bundeswehr im Herbst 2008.

² Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.



Eschwege ist die einzige Stadt im Landkreis mit einem Arbeitsplatzüberschuss. In allen anderen Städten und Gemeinden übertrifft der Anteil der Berufsauspendler die Zahl der Einpendler.

Typisch für den Landkreis sind zumeist kleine bis mittelständische Unternehmen, die die breit gefächerte Wirtschaftsstruktur des Landkreises prägen. Besonders hervorzuheben sind die Bereiche Umwelttechnik und –dienstleistungen, der ökologischer Landbau, das Gesundheitswesen sowie die Transport- und Logistikwirtschaft. Darüber hinaus bildet der Bereich Forschung – begünstigt u. a. durch die Außenstelle der Universität Kassel in Witzenhausen – einen wesentlichen Bestandteil des Wirtschaftsspektrums im Landkreis.

In Innenstädten von Kommunen sind gemeinhin verhältnismäßig hohe Konzentrationen von Arbeitsplätzen des tertiären Sektors angesiedelt (Einzelhandel, öffentliche und private Dienstleistungen). Im Werra-Meißner-Kreis sind dies vor allem die gewachsenen Innenstädte der Mittelzentren Eschwege, Hessisch Lichtenau und Witzenhausen, aber auch die historischen Kerne der Zentren von Bad Sooden-Allendorf und Großalmerode. Für eine Stadt mit der zentralörtlichen Funktion eines „Mittelzentrums“ ist der Arbeitsplatzbesatz in der Innenstadt von Sontra vergleichsweise gering ausgeprägt.

Hervorzuheben sind die Wirtschafts- und Erwerbsstrukturen folgender Städte und Gemeinden sowie deren Anbindung an das ÖPNV-Netz (in Klammern ist die Anzahl der Beschäftigten am Arbeitsort mit Stand 30.06.2008 für die gesamte Stadt bzw. Gemeinde angegeben, eine weitere Unterteilung nach Stadt-/Ortsteilen ist nicht möglich):

- Absoluter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Landkreises ist, bezogen auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die Kreisstadt Eschwege (ca. 8.200). Verschiedene Wirtschaftssektoren bestimmen das Arbeitsplatzangebot in dem Mittelzentrum. Neben dem Klinikum Werra-Meißner bieten die Pacoma GmbH, die Stiebel Eltron GmbH & Co. KG, die Präwema Antriebstechnik GmbH, die Georg Sahn GmbH & Co. KG sowie die SUET Saat- und Erntetechnik GmbH als größte Arbeitgeber in der Stadt ein breit gefächertes Arbeitsplatzangebot. Darüber hinaus sind etliche soziale und öffentliche Dienstleister (Betreuungseinrichtungen, Behörden) sowie die entsprechenden Ausbildungsstätten angesiedelt. Alle innerstädtischen Arbeitsplatzschwerpunkte sind an den StadtBus Eschwege angebunden und teilweise auch mit Regionalbuslinien erreichbar. Einige der wichtigsten Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe haben ihren Sitz im Gewerbegebiet Eschwege Niederhoner Straße. Neben den StadtBus-Linien 3 und 4 wird dieses Gewerbegebiet durch mehrere Buslinien im Regionalverkehr erschlossen.
- Die Stadt Witzenhausen ist ein wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt im nördlichen Kreisgebiet (ca. 4.400). Mit der REGE Motorenteile GmbH (ca. 430 Mitarbeiter) hat einer der größten Arbeitgeber des Werra-Meißner-Kreises seinen Sitz in der Stadt. Weitere, weltweit agierende Betriebe in der Stadt sind die Procter & Gamble Manufacturing GmbH sowie die SCA Packaging Containerboard GmbH im Gewerbegebiet Unterrieden. Das Krankenhaus Witzenhausen, das zusammen mit jenem in Eschwege das Klinikum Werra-Meißner bildet, zählt zu den kreisweit wichtigsten Arbeitgebern im Gesundheitswesen. Alle innerstädtische Arbeitsplatzschwerpunkte sind an das StadtBus-System angebunden, die im Gewerbegebiet Unterrieden angesiedelte SCA GmbH sowie diverse sonstige Unternehmen sind durch die Haltestellen „Abzweig Dohrenbach“ bzw. „Gelsterhof“ mit den Buslinien 210 und 217 an das ÖPNV-Netz angebunden. Zur Stadt Witzenhausen gehört der Stadtteil Hundelshausen, in dem mit der VG-Orth GmbH & Co. KG ein überregional gefragter Arbeitgeber im



produzierenden Gewerbe angesiedelt ist. Hier verkehren ebenfalls die Linien 210 und 217 (zeitweise).

- Im westlichen Kreisgebiet hat die Stadt Hessisch Lichtenau mit ca. 3.900 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten eine hohe Bedeutung für den Arbeitsmarkt der umliegenden Gemeinden. Im Gewerbegebiet „Am Hambacher Wege/Im Senkefeld“ sind neben verschiedenen Firmen des produzierenden Gewerbes(z. B. die Maschinenfabrik Richter) weiterhin größere Firmen aus der Logistikbranche sowie aus dem Bereich Umwelttechnik ansässig. Das Gewerbegebiet ist durch verschiedene Regionalbuslinien im ÖPNV erschlossen. Die Innenstadt sowie die Orthopädische Klinik Hessisch-Lichtenau sind außerdem durch die Straßenbahnlinie 4 direkt an das Oberzentrum Kassel angebunden.
- In Bad Sooden-Allendorf (ca. 1.950) prägen in erster Linie der Gesundheitssektor sowie der Tourismus die Wirtschaftsstruktur. Die insgesamt sieben Krankenhäuser und Kliniken, vorrangig im Kur- und Reha-Betrieb, bieten ein hohes Arbeitsplatzangebot, welches auch für den benachbarten Landkreis Eichsfeld von Bedeutung ist.
- Die Firma Friedola in Meinhard-Frieda (ca. 750) ist von vergleichsweise hoher Bedeutung für das östliche Kreisgebiet.
- In mehreren Kommunen des Kreisgebietes sind kleinere Arbeitsplatzkonzentrationen zu verzeichnen, die u. a. auf die dortige Forschung zurückzuführen sind (inkl. fachspezifischer Ausbildungseinrichtungen):

1.4 Versorgungsstrukturen und Einkaufsorientierungen

Die Attraktivität der einzelnen Städte und Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis als Einkaufs- und Versorgungsstandorte und damit deren Bedeutung als anzubindende Ziele im ÖPNV-Netz ist unterschiedlich zu bewerten.

Wesentliche Versorgungs- und Einkaufseinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV konzentrieren sich überwiegend auf die Zentren des Landkreises. Die vier Mittelzentren in der Planungsregion weisen jedoch in Teilbereichen eine sehr differenzierte Struktur und somit eine unterschiedliche Bedeutung als Zielorte für den ÖPNV auf.

Die Kreisstadt Eschwege wirbt unter dem Motto „Ihre freundlich Einkaufsstadt im Werratal“. In deren Innenstadt gibt es qualifizierte Fachgeschäfte, es ist ein breiter und teilweise tiefer Branchenmix an Bedarfsgütern vorhanden, der den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf im Wesentlichen deckt und nur in wenigen Bereichen noch Sortimentslücken aufweist. Ein regional bedeutsamer „Einkaufs-Magnet“ fehlt, einzelne großflächige Betriebe mit Leitfunktion sind in den Randbereichen der Innenstadt bzw. in den Stadtteilen ansässig (z. B. SB-Warenhaus Herkules, Kaufland Eschwege).

Neben der Innenstadt mit den Haupteinkaufslagen sind außerdem die Fachmärkte an der Peripherie der Kernstadt von Bedeutung. Hier ist insbesondere die Fachmarkttagglomeration entlang der Niederhoner Straße und der Thüringer Straße mit Standorten unterschiedlicher Branchen zu nennen, der eine gewisse ÖPNV-Affinität zuzusprechen ist. Ergänzende Funktionen, jedoch mit eher geringer ÖPNV-Relevanz, übernehmen die Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe im Gewerbegebiet Hessenring. Der StadtBus Eschwege fährt sowohl die Innenstadt als auch Teile der Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel an.



Auch die Mittelzentren Witzenhausen und Hessisch Lichtenau besitzen innerhalb des nördlichen bzw. westlichen Kreisgebietes Bedeutung für die Versorgung im kurz- und mittelfristigen Bedarf. Neben typischen Discountern bieten beide Städte auch diverse Einzelhandelsbetriebe mit einem hochwertigen Warenangebot.

Das Mittelzentrum Sontra ist hinsichtlich seiner Einzelhandelsstrukturen im Vergleich zu den übrigen Mittelzentren von nachrangiger Bedeutung. Die Schließung der Kaserne in 2008 bewirkte einen Strukturwandel in der Stadt, der sich nachhaltig auch auf das Einzelhandelsangebot ausgewirkt hat und immer noch auswirkt.

Das Warenangebot in den Grundzentren ist im Wesentlichen auf Einrichtungen und Angebote für den allgemeinen, täglichen Bedarf ausgerichtet. Herauszustellen sind die Grundzentren Bad Sooden-Allendorf und Großalmerode, die – gerade im Vergleich zum Mittelzentrum Sontra – überdurchschnittliche Versorgungsstrukturen aufweisen. Das Zentrum von Großalmerode bietet den Bewohnern gute Einkaufsmöglichkeiten im Bereich Kasseler Straße/Großer Kirchrain, in Bad Sooden-Allendorf gibt es entsprechend der alten Stadtstrukturen unterschiedliche Schwerpunkte.

Auch in Wanfried sind für eine Gemeinde dieser Größenordnung vergleichsweise gute Versorgungsstrukturen zu erkennen. Mehrere Geschäfte reihen sich entlang der Marktstraße, darüber hinaus hat sich in nördlicher Randlage zum Siedlungsbereich eine Einzelhandelsagglomeration angesiedelt.



Abb. II-13: „marktwert“ in Ringgau-Datterode

[Quelle: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, November 2010]



Die Gemeinde Ringgau setzt mit dem Projekt „marktwert“ Zeichen. Im Juli 2010 eröffnete der Markt in Ringgau-Datterode als eine Art integriertes dörfliches Versorgungszentrum mit den Bereichen Lebensmittel, Dienstleistungen und Integration. Schwerpunkte sind neben der Nahversorgung mit Lebensmitteln die Sicherstellung einer medizinischen Grundversorgung sowie die Förderung von Kommunikation und Schaffung von Arbeitsplätzen für Menschen mit und ohne Behinderung. Es handelt sich somit um ein ganzheitliches Projekt zur Sicherung von Lebensqualität in einer kleineren Gemeinde und einen Ansatz, den Auswirkungen des demografischen Wandels entgegenzuwirken. Somit übernimmt der Ortsteil Datterode de facto Funktionen eines Grundzentrums für den Ringgau, die im Regionalplan Nordhessen dem Gemeindehauptort Netra zugewiesen sind.

Ähnliche Beweggründe stehen auch hinter dem „Lädchen für alles“-Projekt im Witzenhausener Stadtteil Gertenbach. In Zusammenarbeit zwischen der Bevölkerung, der Stadt, dem Kreis und der Handelskette „tegut“ entstand ein Konzept zur Sicherung der Nahversorgung in Gertenbach und den benachbarten Stadtteilen. Unter Beteiligung eines Fördervereins konnte im September 2010 ein kleiner Dorfladen im Ort eröffnet werden. Auch an dieser Stelle wird der Einsatz des Werra-Meißner-Kreises deutlich, auf die Herausforderungen der demografischen Entwicklungen mit innovativen und zukunftsfähigen Projekten einzugehen.

Nennenswerte Verflechtungen über die Landkreisgrenzen im Einkaufsverkehr des kurz- und mittelfristigen Bedarfs mit ÖPNV-Relevanz sind kaum erkennbar. Lediglich in Richtung der direkt angrenzenden Mittelzentren Hann. Münden (Landkreis Göttingen), Rotenburg an der Fulda und Bebra (beide Landkreis Hersfeld-Rotenburg) bestehen Beziehungen aus den nördlichen bzw. südlichen Bereichen.

Im langfristigen Bedarf richtet sich das Kreisgebiet im Wesentlichen auf Kassel, die nördlichen Bereiche auch auf Göttingen aus. Weiterhin ist davon auszugehen, dass seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplans 2001 die Orientierung, insbesondere des südöstlichen Kreisgebietes, in das Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums Eisenach sukzessive zugenommen hat.

Auch im Werra-Meißner-Kreis ist der weit verbreitete Trend erkennbar, dass sich der Einzelhandel immer mehr aus den zentralen Bereichen der Städte und Gemeinden zurückzieht und zu den Siedlungsrändern hin orientiert. Während in den Mittelzentren und in Großalmerode auch innerorts gute Einkaufsmöglichkeiten zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs bestehen, zieht es in vielen Gemeinden die Discounter immer mehr an die Ortsränder.

Diese Standortproblematik wirkt dem Bestreben entgegen, den ÖPNV auch außerhalb des Berufs- und Schülerverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung zu stärken. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung der Städte und Gemeinden und jede beliebige Verbindung gewährleistet ist, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Die Nachteile gegenüber dem MIV werden an dieser Stelle nicht nur für den ÖPNV im Besonderen, sondern für den Umweltverbund im Ganzen besonders deutlich.



1.5 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

1.5.1 Schulstandorte

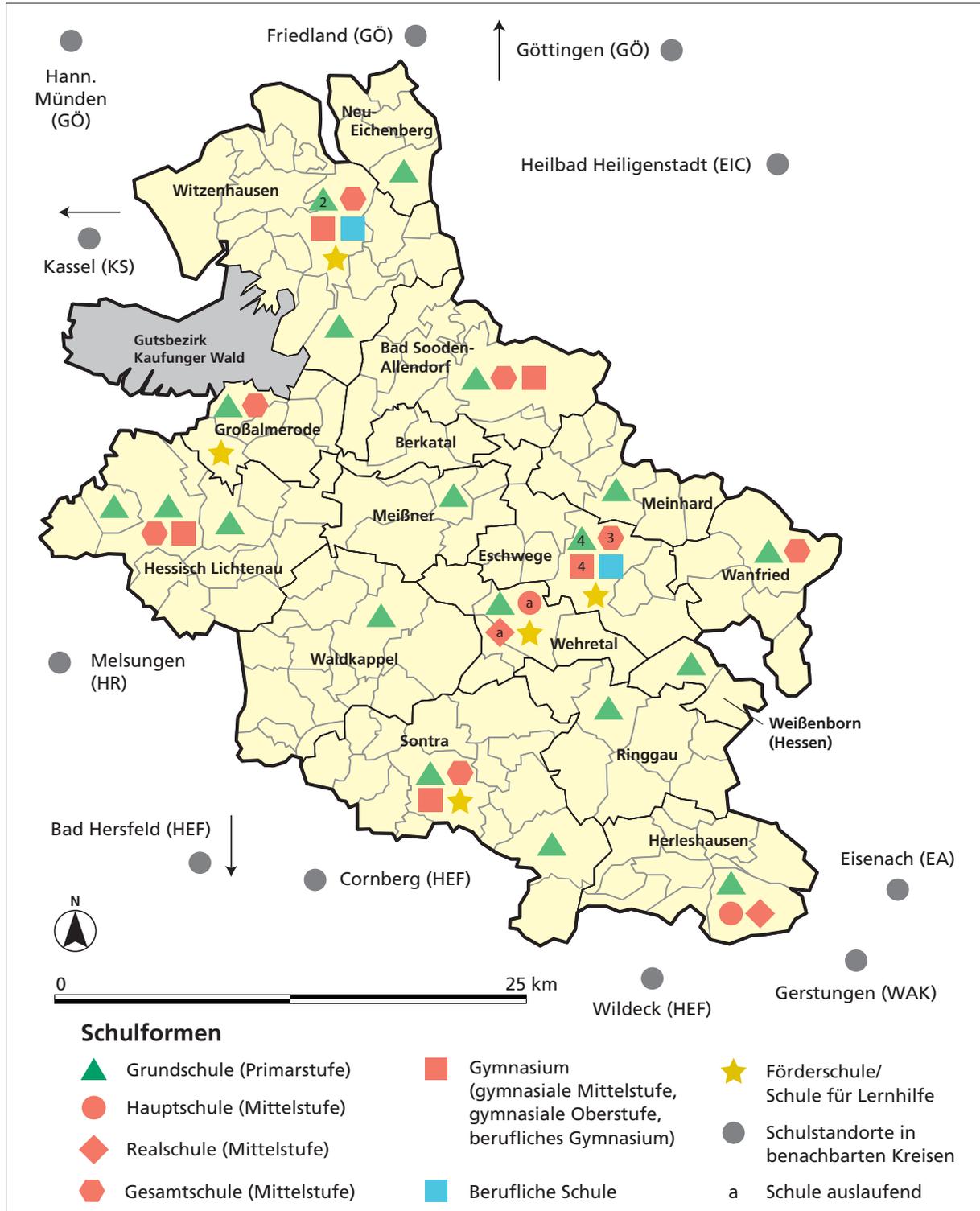


Abb. II-14: Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf; Angaben nach Amt für Lehrerbildung, Städte, Gemeinden und Schulen]



In Abb. II-14 sind alle Schulstandorte auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises stadt- bzw. ortsteilscharf eingezeichnet, darüber hinaus in der Tabelle in → **Anlage II-5** ausführlich aufgelistet (ohne Aus- und Fortbildungsstätten spezieller Fachrichtungen). Da der Ausbildungsverkehr vor allem außerhalb der großstädtischen Ballungsräume das dominierende Nachfragesegment im straßengebundenen ÖPNV darstellt, sind Schulstandorte und deren Entwicklung für die Nahverkehrsplanung von unmittelbarem Interesse, sofern nicht die Beförderung durch Fahrten im freigestellten Schülerverkehr vorgezogen wird.

Im Gültigkeitszeitraum dieses lokalen Nahverkehrsplans werden die Auswirkungen des demografischen Wandels im dünn besiedelten Werra-Meißner-Kreis mit am deutlichsten zu Tage treten (vgl. Kap. II 1.2). Vor diesem Hintergrund sind Veränderungen in der Schullandschaft des Landkreises wahrscheinlich, konkrete Auswirkungen sind derzeit jedoch noch nicht absehbar.³ Der Werra-Meißner-Kreis hat im aktuellen Schulentwicklungsplan seine Absicht bekräftigt, nach Möglichkeit alle Schulstandorte in ihrer derzeitigen Form zu erhalten. Veränderungen bei den Schulstandorten und deren Angeboten (Förderstufen, Vorklassen, Außenstellen) haben Auswirkungen auf das ÖPNV-Angebot, sofern nicht die Schülerbeförderung mit freigestellten Fahrten vorgenommen wird (vgl. Kap. II 3.2.8).

1.5.1.1 Grundschulen

Im Werra-Meißner-Kreis sind im Schuljahr 2009/2010 insgesamt 50 Schulstandorte vorhanden, wovon 24 Grundschulstandorte sind. Mit Ausnahme der Gemeinde Berkatal haben alle Städte und Gemeinden des Landkreises auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten mindestens eine Grundschule, die sich in der Kernstadt bzw. im Kernort oder im einwohnerstärksten Stadt- bzw. Ortsteil befindet. Lediglich die vier Mittelzentren im Landkreis verfügen über mehr als einen Grundschulstandort in verschiedenen Stadtteilen, in allen anderen Städten und Gemeinden gibt es einen zentralen Grundschulstandort für das gesamte Stadt- bzw. Gemeindegebiet.

In Hessen bezieht sich die freie Schulwahl dem Gesetz nach nicht auf Grundschulen, Abweichungen vom Schulbezirk müssen daher beantragt und genehmigt werden. Kindern im Primarstufenalter aus Stadt- bzw. Ortsteilen ohne Grundschule wird entweder eine Grundschule in ihrer Wohngemeinde oder in einer Nachbargemeinde zugewiesen. Die gesetzlich verankerte Notwendigkeit einer Beförderung greift bei Grundschulern in der Regel erst ab einer Distanz von zwei Kilometern zwischen Wohnort und Schule (vgl. § 161 Abs. 2 HSchG). Der Träger der Schülerbeförderung entscheidet darüber, ob die Beförderung mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV (Ausgabe von Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs), im freigestellten Schülerverkehr oder mittels privatem Kraftfahrzeug (gegen Kostenerstattung) erfolgt (vgl. § 161 Abs. 4 HSchG).

Im Werra-Meißner-Kreis gibt es zehn Grundschulen, die gemäß Schulentwicklungsplan einen erweiterten, über die Gemeindegrenzen hinausreichenden Schulbezirk haben (vgl. *Werra-Meißner-Kreis 2006*):

- Der Grundschulzweig der Freien Waldorf Schule in Eschwege weist ein kreisweites Einzugsgebiet auf (außerdem Kreisgrenzen überschreitend).
- Im Schuljahr 2008/2009 besuchten 15 Schüler aus dem Ortsteil Renda der Gemeinde Ringgau die Löwenzahnschule in Herleshausen-Nesselröden. Nach der Auflösung

³ Quelle: Aussagen Werra-Meißner-Kreis, Fachbereich 6



dieser Schule zum Ende des genannten Schuljahres erweiterte sich der Bezirk der Südringgauschule in Herleshausen, zu dem der Schulbezirk der Löwenzahnschule zugeschlagen wurde, auch um diesen Ortsteil.

- Die Meißnerlandschule in Hessisch Lichtenau-Walburg ist zugleich auch die Grundschule für die Stadtteile Laudenbach und Rommerode von Großalmerode (ca. 90 Schüler).
- Die Meinhard-Schule in Meinhard-Grebendorf nimmt die Schüler aus dem Eschweger Stadtteil Albungen auf (ca. 15 Schüler).
- Die Gemeinde Berkatal verfügt über keine Grundschule. Die Schüler von dort besuchen weitestgehend die Frau-Holle-Schule in Meißner-Abterode (ca. 60 Schüler).
- Die Ernst-Reuter-Schule in Neu-Eichenberg nimmt die Grundschüler aus den Witzenhausener Stadtteilen Neuseesen, Unterrieden und Werleshausen auf (ca. 55 Schüler).
- Die Karl-Heinz-Böhm-Schule in Waldkappel nimmt die Grundschüler aus kleineren Stadt- und Ortsteilen der umliegenden Kommunen auf: Hessisch Lichtenau-Küchen, Wehretal-Oetmannshausen, Sontra-Stadthosbach, Sontra-Thurnhosbach (zusammen ca. 15 Schüler).
- Die Gerhart-Hauptmann-Schule in Wanfried nimmt Grundschüler aus dem Eschweger Stadtteil Niederdünzebach (ca. 10 Schüler) und den Ortsteilen Frieda und Schwebda der Gemeinde Meinhard (ca. 45 Schüler) auf.
- Die Friedrich-Ebert-Schule in Wehretal-Reichensachsen nimmt die Grundschüler aus den Eschweger Stadtteilen Eltmannshausen, Niddawitzhausen und Oberhone auf (ca. 60 Schüler).
- Die Gelstertalschule in Witzenhausen-Hundelshausen nimmt die Grundschüler aus den Großalmeroder Stadtteilen Trubenhausen, Uengsterode und Weißenbach auf (ca. 30 Schüler).

Kreisgrenzen überschreitende Abweichungen von den Grundschulbezirken gibt es aus Sontra: ca. 25 Grundschüler aus Sontra (ESW) besuchen die Eichendorff-Schule in Cornberg (Landkreis Hersfeld-Rotenburg). Sie wohnen in den Stadtteilen Berneburg, Heyerode und Diemerode und sind die einzigen systematischen Schulauspendler aus dem Werra-Meißner-Kreis im Primarstufenbereich.

1.5.1.2 Weiterführende Schulen

Weiterführende Schulen im Landkreis liegen in Eschwege, Hessisch Lichtenau, Witzenhausen, Sontra, Bad Sooden-Allendorf, Großalmerode, Wanfried (bis Ende Schuljahr 2011/2012), Herleshausen und Wehretal (OT Reichensachsen). In der Kernstadt von Eschwege befindet sich mit der Friedrich-Wilhelm-Schule das einzige Gymnasium in Trägerschaft des Werra-Meißner-Kreises, das auch eine gymnasiale Mittelstufe umfasst.

Der Haupt- und Realschulzweig der Friedrich-Ebert-Schule in Wehretal wird seit dem Schuljahr 2007/08 auslaufend aufgehoben. Nach Ablauf des Schuljahres 2011/12 ist dieser Prozess beendet, so dass die Schule zum Schuljahr 2012/13 als reine Grundschule betrieben wird. Im laufenden Schuljahr existieren noch die Klassen 8 bis 10.

Der Werra-Meißner-Kreis als Schulträger hat mittelfristig nicht vor, das Schulangebot im Bereich der weiterführenden Schulen grundsätzlich zu verändern, ggf. können Modifikationen im Angebot einzelner Gesamtschulen vorgenommen werden.



Generell besteht im Land Hessen bei den weiterführenden Schulen freie Schulwahl – unter Ausnahme der beruflichen Schulen. Somit stehen den Schülern aus dem Werra-Meißner-Kreis auch die weiterführenden Schulen in Trägerschaft der angrenzenden Landkreise und jene freier Träger grundsätzlich offen. Umgekehrt werden die gymnasialen Oberstufen und beruflichen Schulen in Trägerschaft des Werra-Meißner-Kreises auch von Schülern besucht, die in den benachbarten Landkreisen ihren Wohnsitz haben.

Durch die Konzentration der weiterführenden Schulen der gymnasialen Oberstufe auf die beiden Städte Eschwege und Bad Sooden-Allendorf und der beruflichen Schulen auf die beiden Standorte Eschwege und Witzenhausen kommt es im Ausbildungsverkehr zu Gemeindegrenzen überschreitender Nachfrage erheblichen Ausmaßes.

Darüber hinaus bestehen zwischen den beruflichen Schulen Witzenhausen, der Gesamtschule Witzenhausen und der Rhenanus-Schule in Bad Sooden-Allendorf Kooperationsvereinbarungen. Aus dem sich ergebenden Einzugsgebiet kann ein Bedienungsgebiet für ausbildungsbezogene ÖPNV-Linien zum Schulstandort abgeleitet werden.

Bei Mittelschulen greift die Notwendigkeit einer Beförderung bzw. deren Kostenerstattung durch den Träger der Schülerbeförderung bereits ab einer Distanz zwischen Wohnung und Schule von drei Kilometern (vgl. § 161 Abs. 2 HSchG).

Obwohl es bei allgemein bildenden Schulen ab der Mittelstufe in Hessen eine freie Schulwahl gibt, sind in den Schulentwicklungsplänen in der Regel Einzugsgebiete der Mittelstufenschulen stadt- bzw. ortsteilscharf vorgesehen (abgeleitet aus den Grundschulbezirken), aus denen der Großteil der Schülerschaft stammt. Dies gilt analog auch für die gymnasialen Oberstufen, deren maßgebende Einzugsbereiche sich wiederum über die Mittelstufen ergeben. Dadurch ist das Bedienungsgebiet für schulbezogene ÖPNV-Fahrten zwar abgesteckt, aber bei den meisten Schulen liegt ein erweitertes Einzugsgebiet vor. Von Vorteil ist, dass die größeren Schulstandorte in Städten mit einem konzentrierten SPNV- und ÖPNV-Angebot liegen (vorrangig Eschwege, Witzenhausen und Hessisch Lichtenau), wodurch die Erreichbarkeit der Schulen erleichtert und entlang dieser Achsen auch das Einzugsgebiet erweitert wird.

Insgesamt stellt die seit Wegfall der Förderstufenbezirke herrschende freie Schulwahl bei den Gesamtschulen den Landkreis jedoch vor einige Probleme bei der Schülerbeförderung (vgl. Kap. II 4.2.2).

Weiterführende Schulen mit nennenswerter Relevanz für die grenznahen Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises sind sowohl das staatliche als auch das katholische Gymnasium Bergschule St. Elisabeth in Heilbad Heiligenstadt (Landkreis Eichsfeld), das Philipp-Melanchthon-Gymnasium in Gerstungen sowie die staatliche Regelschule in Treffurt (beide Wartburgkreis). Zu allen genannten Standorten bestehen örtlich ausgeprägte Verflechtungen, so dass Quelle-Ziel-Beziehungen über die Ländergrenzen hinweg entstehen, für die entsprechende Beförderungsangebote vorgehalten werden, sofern nicht die Regelleistungen ausreichen (z. B. SPNV). Zusätzliche weiterführende Schulen für grenznahe Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises liegen im benachbarten Landkreis Göttingen in der Stadt Hann. Münden sowie in der Stadt Kassel (vgl. auch Kap. II 4.2.2).

1.5.1.3 Zweiter Bildungsweg und Hochschulen

Für den zweiten Bildungsweg stehen in Kassel und Bad Hersfeld Abendschulen sowie in Kassel das Hessenkolleg (Fachabitur, Abitur) zur Auswahl. In den erstgenannten Einrichtungen können vom Hauptschulabschluss bis zur allgemeinen Hochschulreife alle Schulabschlüsse erlangt werden.



Die Stadt Kassel ist mit der gleichnamigen Universität der einzig größere Hochschulstandort in Nordhessen. Im Wintersemester 2009/2010 waren dort ca. 19.650 Studierende immatrikuliert. Alle Studierenden haben ein Semesterticket, das auch für Fahrten über das Tarifgebiet des NVV hinaus gültig ist.

Ein Nebenstandort der Universität Kassel befindet sich in Witzenhausen. An einem der kleinsten Universitätsstandorte Deutschlands wird der bundesweit einzige Studiengang „Ökologische Agrarwissenschaften“ angeboten.

In Bad Sooden-Allendorf ist ein Standort der DIPLOMA Hochschulen, an dem schwerpunktmäßig wirtschaftliche bzw. gesundheitsorientierte Studiengänge als Präsenz- bzw. als Fernstudiengänge absolviert werden können.

Darüber hinaus gibt es eine Vielzahl von weiteren Bildungseinrichtungen für die berufliche Qualifikation, u. a. in den Bereichen Metall, Elektronik, Bauwesen, Steuerrecht, Gesundheitswesen und Agrartechnik.

Neben der Universität Kassel befinden sich die dem Landkreis nächstgelegenen Universitäten und größeren Fachhochschulen im Umkreis von 100 km in Erfurt, Fulda, Gießen, Göttingen, Marburg, Paderborn und Würzburg. Weitere kleinere Hochschulstandorte im näheren Einzugsbereich sind in Rotenburg an der Fulda, Hann. Münden, Holzminden und Nordhausen.

1.5.2 Schülerzahlen

Die Tabelle in → **Anlage II-5** enthält die Schülerzahlen aller Schulen im Werra-Meißner-Kreis unabhängig von ihrem Wohnort. Dies gilt analog für Abb. II-15, in der die Schülerzahlen kumuliert über alle Schulformen für jeden Schulstandort wiedergegeben werden. Datenstand ist das Schuljahr 2008/2009.

Insgesamt wurden im Schuljahr 2008/2009 ca. 14.200 Schüler gezählt. Davon entfielen auf

- Grundschulen ca. 3,650 (25 %),
- Mittelstufenschulen ca. 6.330 (42 %),
- gymnasiale Oberstufen (inkl. berufliches Gymnasium) ca. 1.280 (6 %),
- berufliche Schulen (ohne berufliches Gymnasium) ca. 2.530 (23 %) und auf
- Förderschulen oder Schulen für Lernhilfe ca. 410 Schüler (4 %).

Herausragender Schulstandort des Landkreises ist die Kreisstadt Eschwege mit insgesamt gut 5.500 Schülern verteilt auf vier Grundschulen, vier Mittelstufenschulen, drei gymnasiale Oberstufenschulen, eine berufliche Schule und einer Förderschule für Lernhilfe.

Mit mehr als 2.600 Schülern an drei Grundschulen, einer Gesamtschule, einer gymnasialen Oberstufe, einer beruflichen Schule und einer Förderschule ist die ehemalige Kreisstadt Witzenhausen der wichtigste Schulstandort im nördlichen Kreisgebiet.

Im westlichen Kreisgebiet konzentriert sich die schulische Bildung auf Hessisch Lichtenau (ca. 1.500 Schüler), hier sind von der Grundschule bis zur Gymnasialen Oberstufe alle Schulformen vertreten. Darüber hinaus gibt es ein Bildungsangebot bis hin zur gymnasialen Oberstufe in Sontra und in Bad Sooden-Allendorf. Die Adam-von-Trott-Gesamtschule (mit gymnasialer Oberstufe) in Sontra wird auch von Schülern aus dem angrenzenden Landkreis Hersfeld-Rotenburg, hier vorrangig aus den Gemeinden Cornberg und



Nentershausen, besucht. Rund ein Viertel aller Schüler der Gesamtschule haben ihren Wohnort im Nachbarlandkreis.

Die Gemeinden Weißenborn und Ringgau sind mit jeweils weniger als 100 Schülern an ihren Grundschulen die kleinsten Schulstandorte des Werra-Meißner-Kreises.

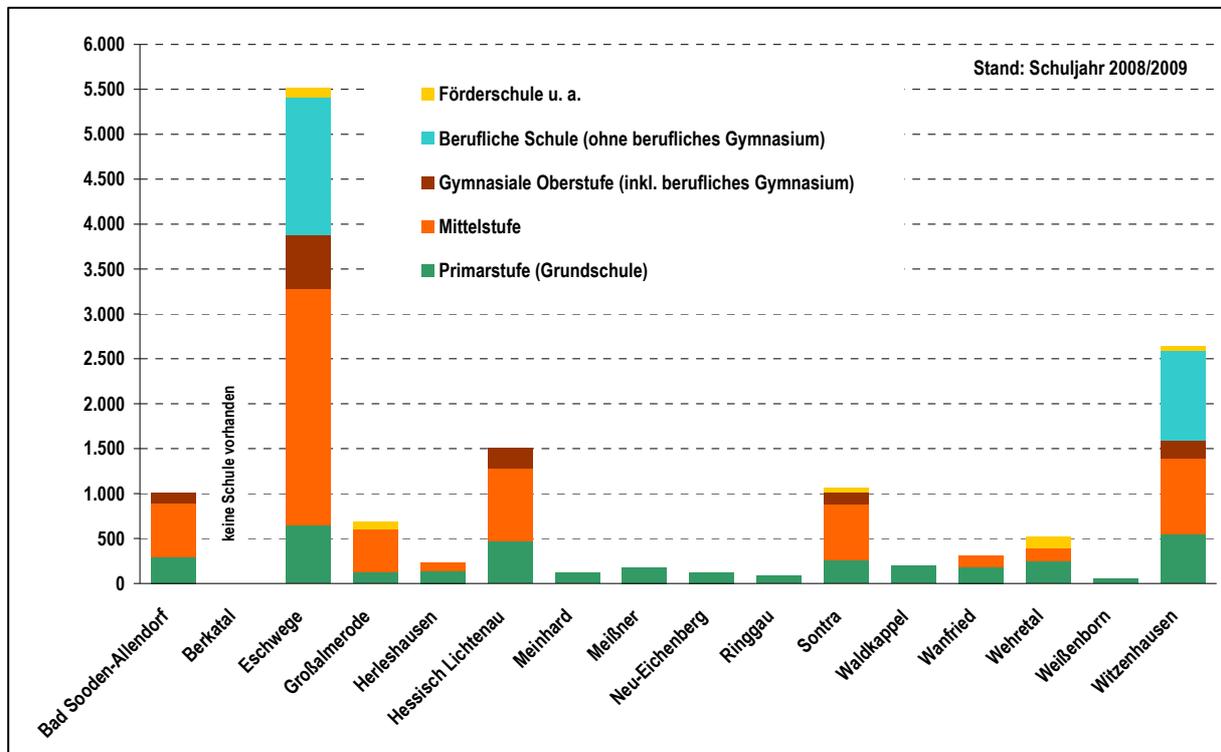


Abb. II-15: Schüler an den Schulstandorten im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

1.6 Gesundheitliche und soziale Einrichtungen

Der Gesundheitssektor stellt einen wesentlichen Schwerpunkt in der Wirtschaftsstruktur des Werra-Meißner-Kreises dar. Dementsprechend ist die Region vergleichsweise gut mit Einrichtungen der medizinischen Versorgung und Betreuung ausgestattet. Wesentlichen Anteil hieran haben die beiden Städte Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen, deren medizinischer Ruf überregional anerkannt ist.

Für die Nahverkehrsplanung ist eine unmittelbare Anbindung dieser Einrichtungen mit dem straßengebundenen ÖPNV dahingehend von Bedeutung, da Beschäftigte, Besucher und Patienten bzw. Bewohner zusammen ein nicht zu vernachlässigendes Fahrgastpotenzial bilden. Außerdem wird durch die kleinräumige Anbindung an den ÖPNV die Lagegunst einer Einrichtung erhöht. Alle im Landkreis ansässigen Kliniken haben eine dem Strukturraum adäquate Anbindung an den ÖPNV (vgl. Tab. II-6).

Das Klinikum Werra-Meißner, ein Zusammenschluss der Krankenhäuser Eschwege und Witzenhausen, ist Akademisches Lehrkrankenhaus der Georg-August-Universität Göttingen und stellt als solches die medizinische Grund- und Regelversorgung in der Region und darüber hinaus sicher.



Standort	Name der Klinik	Bettenzahl	Anbindung im ÖPNV
Eschwege	Klinikum Werra-Meißner GmbH, Standort Eschwege	ca. 320	Stadtbus 2
	Tagesklinik für Kinder- und Jugendpsychiatrie	ca. 30	
Hessisch Lichtenau	Orthopädische Klinik Hessisch Lichtenau gGmbH	ca. 170	Tram 4, AST 209.1
Witzenhausen	Klinikum Werra-Meißner GmbH, Standort Witzenhausen	ca. 160	Stadtbus 2
Bad Sooden-Allendorf	Balzerborn-Kliniken BSA GmbH	ca. 200	Stadtbus B
	Mutter-Kind-Kurhaus „Elisabeth Selbert“	ca. 80	Stadtbus B
	Klinik Hoher Meissner (Reha-Klinik)	ca. 285	Stadtbus B
	Klinik Kurhessen	ca. 180	Stadtbus B
	Klinik Werra (Reha-Zentrum)	ca. 255	Stadtbus B, Bus/AST 216
	Sonnenberg Klinik	ca. 255	Stadtbus B
	Werraland (Kurzentrum f. Mütter u. Kinder)	ca. 120	Stadtbus B
Meißner	Haus Germerode (Vorsorge und Rehabilitation)	ca. 33	Bus 222

Tab. II-6: Krankenhausstandorte im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

Auch im Bereich der häuslichen und stationären Pflege hinterlässt der demografische Wandel deutliche Spuren im Werra-Meißner-Kreis. Trotz sinkender Einwohnerzahlen verfügt der Landkreis über eine vergleichsweise hohe Zahl an Pflegeeinrichtungen. Insgesamt existieren im Bereich der Altenpflege mit Stand 2008 23 Pflegeeinrichtungen sowie mehr als 30 ambulante Pflegedienste mit zum Teil mehreren Standorten (z. B. Gemeindepflege der Diakonie) – Tendenz steigend.

Darüber hinaus bieten die Werreland Werkstätten e. V. mit Sitz in Eschwege und Witzenhausen sowie die Gemeinnützigen Werkstätten Eschwege (GWE) unter Trägerschaft des Aufwind Vereins für seelische Gesundheit e. V. insgesamt rund 500 Menschen mit Behinderung einen Arbeitsplatz und somit die Möglichkeit, am beruflichen und gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Die Standorte sind mit den jeweiligen Stadtbuslinien erreichbar.

Hinsichtlich der wohnortnahen hausärztlichen Versorgung zeichnet sich eine deutliche Verschlechterung der ehemals guten Situation im Landkreis ab. Zurzeit steht der Landkreis mit rund 717 Einwohnern je Arzt im Vergleich zu den anderen nordhessischen Kreisen noch geringfügig günstiger dar, allerdings gibt es bereits heute Probleme bei



den Versorgungsstrukturen in den ländlichen Gemeinden.⁴ In weiten Teilen des Kreisgebietes ist eine Verschärfung der Situation vor allem durch die Überalterung vieler Hausärzte vorhersehbar.

1.7 Tourismus, Naherholung und Freizeit

Mehrere Teilräume des Werra-Meißner-Kreises stellen Ziele für den (Nah-)Erholungstourismus dar. Insbesondere die vielfältige Mittelgebirgslandschaft mit den Flusstälern der Werra, Fulda und Weser ist eine große (touristische) Stärke der Region. Das Waldhessische Werratal zeugt traditionell von Handwerk und Landwirtschaft, von Naturnähe, Schlössern und Sakralbauten. Mehr als 40 % des Kreisgebietes bestehen aus überwiegend großflächig zusammengewachsenen Mischwäldern, etwa 80 % stehen unter Natur- bzw. Landschaftsschutz. Zahlreiche Rad-, Wander- und Reitwege unterstreichen zusätzlich den Erlebnistourismus in der Region, besondere Bedeutung kommt hierbei dem Naturpark Meißner-Kaufunger Wald zu. Darüber hinaus laden die Fachwerkstätte und Dörfer, die den Landkreis auch heute noch prägen, zum Verweilen ein.

Eine gewisse Konzentration wichtiger touristischer Ziele mit (über-)regionalen Einzugsgebieten ist im nördlichen und östlichen Kreisgebiet entlang von Werra und Wehre sowie im Bereich des Naturparks Meißner-Kaufunger Wald auszumachen. Beliebte Ausflugsziele sind hier unter anderem die Werratal Therme in Bad Sooden-Allendorf, der Werratalsee und das Freizeit- und Erholungszentrum „Meinhardsee“ zwischen Eschwege und Meinhard, das espada Freizeitbad in Eschwege, der Hafen Wanfried, der Freizeit- und Erlebnispark bei Witzenhausen-Ziegenhagen, der Bilstein bei Großalmerode, der „Frau-Holle-Teich“ am Meißner, Grube Gustav und Besucherbergwerk bei Meißner-Abterode, der Wild- und Erholungspark sowie das Waldmuseum bei Meißner-Germode. Der Naturpark Meißner-Kaufunger Wald erfüllt Naherholungsfunktionen für die umliegenden Städte und Gemeinden und genießt partiell auch überregional Anerkennung als Naherholungsziel. Auch für Wintersportler stellt der Naturpark Meißner-Kaufunger Wald mit dem Hohen Meißner als höchste Erhebung mit gespurten Loipen, Skiliften, alpinen Abfahrtsstrecken sowie Rodelbahnen ein attraktives Ziel dar.

Zu weiteren publikumswirksamen Einrichtungen mit überwiegend lokaler Bedeutung zählen auch Stadtparks, Hallen- und Freibäder in einwohnerstarken Kommunen (Bad Sooden-Allendorf, Witzenhausen, Hessisch Lichtenau, Sontra), wobei reine Frei- und Naturbäder nur saisonale Freizeitziele sind.

Neben einzelnen Punkten besonderen Interesses wie Bauwerke oder Freizeitanlagen sind vor allem die historischen Innenstädte Ziele für die alltagsbezogene Freizeit (Aufenthalt, Gastronomie, Treffen), gepaart mit Einkaufen, Inanspruchnahme von Dienstleistungen oder Besuch von Veranstaltungen. Hierzu zählen besonders die historischen Innenstädte von Eschwege, Witzenhausen, Bad Sooden-Allendorf, Großalmerode und –bedingt– Sontra. Nicht nur deshalb sollten die Altstädte auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowohl aus den eingemeindeten Ortschaften (Nahbereich) als auch aus den Nachbargemeinden (Mittelbereich) gut erreichbar sein. Zugleich stellen die Innenstädte auch Arbeitsplatzschwerpunkte des tertiären Sektors dar (vgl. Kap. II 1.3).

Für die Naherholung interessante Gegenden im weiteren Untersuchungsraum sind der Reinhardswald im Landkreis Kassel im Nordwesten oder der Nationalpark Hainich (Unstrut-Hainich-Kreis) im Osten.

⁴ HNA, Ausgabe vom 28.02.2009: „Ärzte wollen nicht aufs Land“



Durch den Werra-Meißner-Kreis – besonders entlang der Flusstäler – verlaufen mehrere regionale Radwege, die immer weiter steigende Nachfrage verzeichnen. Die Anbindung dieser Radrouten an die Bahnstationen ist sowohl für den Fahrradtourismus als auch für den auf öffentliche Verkehrsmittel bezogenen Freizeitverkehr von Bedeutung (vgl. Tab. II-8). Darüber hinaus bietet auch die zwischen Kassel, Hessisch Lichtenau, Hohem Meißner und Eschwege verkehrende Ausflugsbuslinie 202 die Möglichkeit, Fahrräder zu befördern (Fahrradanhänger).

Radroute	Verlauf im Werra-Meißner-Kreis	Anbindung an Bahnstationen
Hessische Radfernweg R5: Nordhessenroute Eder-Fulda-Werra (von Willingen/Upland bis Wanfried/Werra)	Sontra – Wehretal – Eschwege	R7: Sontra, Wehretal-Reichensachsen, Eschwege-Niederhone, Eschwege
Meißner-Radrundtour	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege – Waldkappel – Hessisch Lichtenau – Witzenhausen	RE1, R1: Witzenhausen R7: Wehretal-Reichensachsen, Eschwege-Niederhone, Eschwege, Bad Sooden-Allendorf
Werratalradweg: Siegmundsburg (Thüringen) – Hann. Münden	Herleshausen – Wanfried – Eschwege – Bad Sooden-Allendorf – Witzenhausen	R1: Witzenhausen (auch RE1), Witzenhausen-Gertenbach R6: Herleshausen R7: Eschwege, Eschwege-Niederhone, Bad Sooden-Allendorf
Herkules-Wartburg-Radwanderweg: Kassel– Eisenach	Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Ringgau	RE1, R1: Witzenhausen R7: Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Eschwege-Niederhone, Wehretal-Reichensachsen, Sontra Tram 4: Hessisch Lichtenau
Werra-Fulda-Radrundtour: Witzenhausen – Hann. Münden (Witzenhausen und Eschwege über R5 nach Rotenburg und Fulda-Radweg, dann R1 bis Hann. Münden)	Witzenhausen – Eschwege	R1: Witzenhausen (auch RE1), Witzenhausen-Gertenbach R7: Wehretal-Reichensachsen, Eschwege, Eschwege-Niederhone, Bad Sooden-Allendorf
Werratal-Ringgau-Tour: Eschwege – Kreuzburg – Eschwege	Eschwege – Wehretal – Ringgau	R7: Wehretal-Reichensachsen, Eschwege-Niederhone, Eschwege
Lossetal-Radweg: Kassel – Hessisch Lichtenau	Hessisch Lichtenau	Tram 4: Hessisch Lichtenau
Region Waldhessen R13, R14, R16: Sontra – LK HEF-ROF – LK Fulda	Sontra	R7: Sontra

Tab. II-7: Radrouten durch den Werra-Meißner-Kreis und deren SPNV-Anbindung
[eigene Zusammenstellung]



Die Tabelle in → **Anlage II-6** enthält die amtlich statistischen Summen für Gästeankünfte und Übernachtungen je Gemeinde im Werra-Meißner-Kreis für das Kalenderjahr 2008. Daraus ist die mittlere Verweildauer berechnet, ein Indikator für die Gästestruktur (Geschäftsreisende, Kurzurlauber, Urlauber und Kurgäste). Die Quotienten aus Gästeankünfte bzw. Übernachtungen und Einwohner sind Indikatoren für die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus und für das touristische Potenzial einer Gemeinde. Aufgrund des Datenschutzes werden Gästeankünfte und Übernachtungszahlen aus Gemeinden mit weniger als drei Beherbergungsbetrieben, die mehr als neun Betten aufweisen, nicht veröffentlicht. Aufgenommen in die Statistik sind ebenfalls Angaben der Rehabilitationseinrichtungen und der Campingplätze (ohne Dauercamper).

Für den ÖPNV sind Standorte mit touristischem Charakter in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz, in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen. In Tab. II-8 wird eine Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen in den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises getroffen, die als verkehrsanziehende Orte bzw. Einrichtungen eine gewisse Bedeutung für den ÖPNV haben. Dazu wird auch deren Anbindung an das ÖPNV-System genannt.

Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV	ÖPNV-Anbindung im Jedermann-Verkehr
Bad Sooden-Allendorf	Altstadt Allendorf	R7, 216, 220, EIC13 (H) Bahnhof/ZOB Stadtbus 215A
	Kurzbezirk mit Werratal-Therme	R7, 216, 220, EW13 (H) Bahnhof/ZOB Stadtbus 215B
	Freibad	Stadtbus 215A, 216 (H) Schwimmbad
	Grenzmuseum „Schiffersgrund“	AST 215
Berkatal	-	-
Eschwege	Altstadt mit Landgrafenschloss, Werratal	R7, 200, 202, 220, 231, 240, WAK 78, Stadtbuslinien 230.1-4, AST 239.1-2
	Kletterwald	Stadtbus 1-4 (H) Stadthalle (Fußweg)
	Botanischer Garten	Stadtbus 1 (H) Arbeitsamt oder Stadtbus 2, 4 (H) Humboldt-Schule
	Sophiengarten	Stadtbus 1-4 (H) Woolworth
Eschwege (Forts.)	espada Freizeitbad	200, 221, 234, 240 (H) Schwimmbad Stadtbus 1 (H) Fr.-v.-Stein-Str. (Fußweg)
Eschwege und Meinhard	Werratalsee	Stadtbus 1 (H) Cyriakusstraße (Fußweg); 200, 231, 78 (H) in Grebendf. u Schwebda
Großalmerode	Panoramabad am Schwarzenberg	<i>ohne adäquate ÖPNV-Anbindung</i>
Hessisch Lichtenau	Frau-Holle-Park (Märchenpark)	Tram 4 (H) Bürgerhaus Bus 200, 202, 205, 206, 207, 400, AST 209. 1-3 (H) Bürgerhaus u. a.
	Hoher Meißner	Bus 202 (saisonal), AST 209.3



Stadt/Gemeinde	Auswahl an Freizeit- und Naherholungszielen mit Relevanz für ÖPNV	ÖPNV-Anbindung im Jedermann-Verkehr
Herleshausen	-	-
Meißner	Hoher Meißner	Bus 202 (saisonal)
	Besucherbergwerk Grube Gustav bei Abterode	202 (saisonal), 222 (H) Frau Holle
	Bergwildpark bei Germerode	<i>ohne adäquate ÖPNV-Anbindung</i>
Neu-Eichenberg	-	-
Ringgau	-	-
Sontra	Freizeit- und Erlebnisbad	<i>ohne adäquate ÖPNV-Anbindung</i>
Waldkappel	Freibad	Bus 200, 221, 223, 224 (H) Kirche (Fußweg)
Wanfried	Werratal	Bus 78, 200, 231, 236 (H) Stadtpark u. a.
	Freibad	
Wehretal	-	-
Weißborn	-	-
Witzenhausen	Altstadt	RE1, R1 (H) Nordbahnhof Bus 210, 217, 218, 220, Stadtbuslinien 211.1-2, AST 2019.1-4 (H) Markt, ZOB u. a.
	Völkerkundliches Museum	Stadtbus 2 (H) Krankenhaus u. (H) Markt
	Kirschenerlebnispfad (Stadt- und Landschaftsrouten)	(H) Markt, weitere (H) mit Stadtbus 1-2
	Gewächshaus für tropische Nutzpflanzen	(H) Markt, Zollamtsplatz
	Freibad	Stadtbus 2 (H) Am Sande
	Erlebnispark Ziegenhagen	218 (H) Freizeitpark
	Jugendburg Ludwigstein	220 (H) Ludwigstein (Fußweg)
	Naturbadesee „Grüner See“	210, 217 (H) Hundelshausen Höhenweg
Schloss Berlepsch	seit 2013 über <i>Mobilfalt</i> : (H) Berlepsch	

Tab. II-8: Auswahl an Freizeit- und Erholungszielen und deren ÖPNV-Anbindung

[eigene Zusammenstellung]



2 Schienenpersonennahverkehr

Die Eisenbahnstrecken mit Personenverkehr in Nordhessen stellen das Rückgrat des ÖPNV innerhalb der Region dar und garantieren darüber hinaus deren externe Erreichbarkeit. Die Organisation des Schienenpersonenverkehrs im Werra-Meißner-Kreis obliegt dem NVV. Hierzu gehören auch die Tram-Linien außerhalb der Stadt Kassel. Im vorliegenden Kapitel wird die Angebotssituation im Werra-Meißner-Kreis und in den angrenzenden Bereichen zusammengefasst. Für die Organisation des Verkehrs und die Betreiberstrukturen von Strecken und Stationen sei auf den Regionalen Nahverkehrsplan des NVV verwiesen.

2.1 Produkte und Besonderheiten

Im Werra-Meißner-Kreis verkehren insgesamt sechs Schienenlinien des NVV auf vier verschiedenen Streckenkorridoren. Sie stellen auf bestimmten Teilrelationen die Mobilität innerhalb des Kreises sicher, und garantieren darüber hinaus die externe Erreichbarkeit. Über Verknüpfungspunkte werden weitere 18 Schienenlinien des NVV sowie die Verkehrsangebote benachbarter SPNV-Aufgabenträger erreicht. Auf dem Abschnitt Eichenberg – Hann. Münden – Kassel ergänzen sich schnelle RegionalExpress-Züge (RE) mit wenigen Halten und Regionalzüge so, dass im Zulauf auf das Oberzentrum Kassel ein überlagertes Angebot verschiedener Nahverkehrsprodukte entsteht. Der Regionalzug Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra (– Fulda) bindet zahlreiche Gemeinden des Kreises an das benachbarte Oberzentrum Göttingen an. Mittels Umstiegen in Eichenberg oder Bebra werden auch die Oberzentren Kassel und Fulda (teilweise umsteigefrei) erreicht. Die Gemeinde Herleshausen liegt an der größtenteils außerhalb des Landkreises verkehrenden Regionalzugverbindung Bebra – Gerstungen – Eisenach. Über eine Stadt-Umland-Tram wird von Hessisch-Lichtenau aus die Innenstadt von Kassel umsteigefrei erreicht.

Für die Bestellung der im Landkreis verkehrenden SPNV-Linien (ohne Tram) verantwortet der NVV im Jahr 2010 auf seinem Wirkungsgebiet etwa 1,7 Mio. Zugkilometer.

Neben dem Verkehrsangebot auf Hauptbahnen der DB Netz AG sind die nachfolgenden Besonderheiten im Landkreis hervorzuheben:

- Auf dem ehemals nur im Eisenbahngüterverkehr genutzten Streckenabschnitt der „Lossetalbahn“ (Regionalbahn Kassel GmbH) wird ein durchgehender Tram-Verkehr zwischen der Stadt Kassel und Hessisch Lichtenau angeboten. Die Lossetalbahn wurde seit 1997 schrittweise reaktiviert und um Neubauabschnitte in Kaufungen und Hessisch Lichtenau ergänzt.
- Die Innenstadt von Eschwege kann seit Dezember 2009 über den reaktivierten bzw. neu gebauten Abschnitt zum Stadtbahnhof wieder erreicht werden, der durch die HLB Basis AG bewirtschaftet wird.
- Alle Regionalzugverbindungen (R) werden seit 2006 von der nichtbundeseigenen Eisenbahn cantus Verkehrsgesellschaft mbH mit modernen Nahverkehrstriebwagen betrieben.



- Zwei Regionalbahnen (R1, R7) sind nach einem Flügelzugkonzept geplant. Sie verkehren teilweise zwischen Göttingen und Eichenberg vereinigt.

Überregionale Verknüpfungspunkte mit Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG sind Göttingen, Kassel, Bebra, Fulda und Eisenach.

Einen Überblick über die regionalen Eisenbahnverkehre im NVV-Gebiet gibt Abb. II-16.

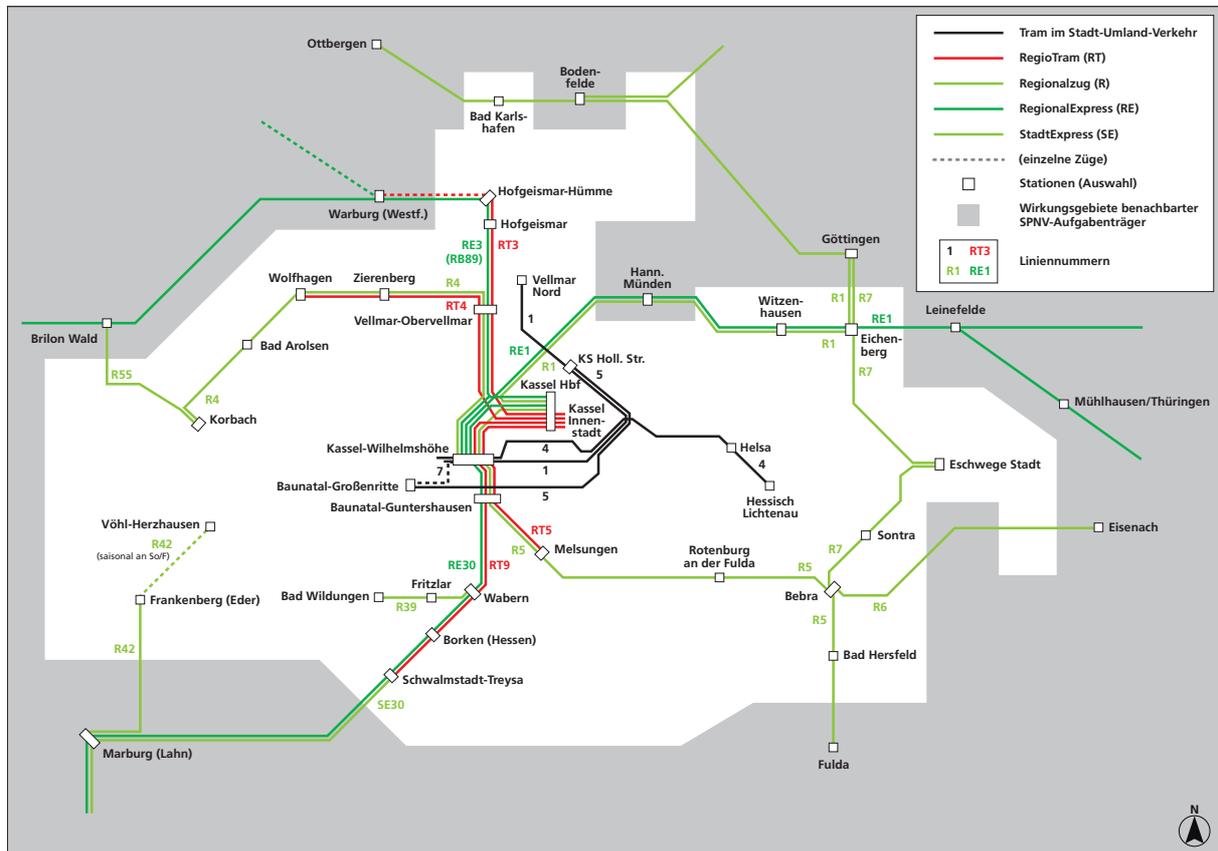


Abb. II-16: Schienenverkehrsplan Nordhessen

[eigener Entwurf]

2.2 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe

Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV im Werra-Meißner-Kreis mitsamt der Tram-Linie auf der Lossetalbahn (außerhalb der Stadt Kassel) ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV).

Aufgrund der Tatsache, dass alle Linien die Aufgabenträgergrenze überschreiten, bestehen gemeinsame Teilnetze mit Nachbareaufgabenträgern in Hessen (RMV), Niedersachsen (LNVG), Sachsen-Anhalt (NASA), Thüringen (NVS) sowie mit der Stadt Kassel (KVG), wobei die Federführung für Vergabe und Vertragsdurchführung in der Regel durch den Aufgabenträger mit den höchsten Leistungsanteilen erfolgt. Mit Ausnahme der Tram auf der Lossetalbahn und des Abschnittes Eschwege West – Eschwege Stadtbahnhof verkehren alle SPNV-Linien auf zweigleisigen elektrifizierten Hauptstrecken.

Es handelt sich im Werra-Meißner-Kreis um die folgenden Linien:



Korridor Kassel – Hann. Münden – Eichenberg – Göttingen/Erfurt/Halle

- RE1_{HAL} Kassel – Eichenberg – Halle (Saale) (unter Beteiligung der LNVG, der NVS und der NASA);
- RE1_{EF} Kassel – Eichenberg – Erfurt (unter Beteiligung der LNVG und der NVS);
- R1 Kassel – Hann. Münden – Eichenberg – Göttingen (unter Beteiligung der LNVG).

Korridor Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra:

- R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra (– Fulda⁵) (unter Beteiligung der LNVG).

Korridor Bebra – Gerstungen - Eisenach:

- R6 Bebra – Gerstungen – Herleshausen – Eisenach (unter Beteiligung der NVS).
- Korridor Kassel – Hessisch Lichtenau:
- Tram 4 Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau (unter Beteiligung der KVG).

Mit der Erbringung der Leistung sind neben der DB Regio AG für den RE1_{HAL} zwei weitere Verkehrsunternehmen betraut: Betreiber der Linien R1, R6 und R7 (im sog. „Nordost-Hessen-Netz“) ist die cantus Verkehrsgesellschaft mbH. Der RE1_{EF} wurde bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 durch die Erfurter Bahn GmbH bedient, seitdem durch die DB Regio AG. Die Tram-Linie wird von KVG und RBK betrieben.

2.3 SPNV-Linien

Auf dem Korridor zwischen Kassel und Eichenberg überlagern sich Fahrten zweier RegionalExpress-Linien mit der Linie R1, die weiter nach Göttingen führt. Der Landkreis wurde bis Dezember 2013 durch die Linie „EB1“ der Erfurter Bahn als einer der schnellen Regionalzüge auf dem Laufweg Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Mühlhausen – Erfurt berührt. 2010 werden bedarfsorientiert einzelne Fahrten zwischen Eichenberg und Kassel geführt. Innerhalb des NVV wird die Linie gemeinsam mit dem RegionalExpress nach Halle (Saale) der DB Regio AG als RE 1 bezeichnet. Durch die Erfurter Bahn wurden RegioShuttle-Triebwagen von Stadler, durch die DB Regio AG von/nach Halle „konventionelle“ Wagenzüge eingesetzt. Halte im Landkreis sind Eichenberg und Witzenhausen. Der Regionalzug R1 hält zusätzlich in Witzenhausen-Gertenbach.

2011 wurde die Leistung im Rahmen des „Dieselnetzes Nordthüringen“ neu vergeben. Seit Dezember 2013 wird von DB Regio AG ein durchgehender Zweistundentakt bis Kassel-Wilhelmshöhe angeboten, der sich mit der Linie RE1_{HAL} zum Stundentakt ergänzt.

R1, R6 und R7 sind Regionalzüge der cantus Verkehrsgesellschaft mbH. Die Linie R6 bietet ein Angebot auf der Strecke zwischen Bebra und Eisenach mit Halt in Herleshausen, Die Linie R7 stellt die Nord-Süd-Verbindung im zentralen Teil des Planungsraumes zwischen Göttingen und Bebra über den neuen Stadtbahnhof in Eschwege her. Die Linien R1 und R7 fahren im Abschnitt Göttingen – Eichenberg teilweise vereinigt. Die Bahnhöfe in Eichenberg und Bebra haben wichtige Funktion als Anschlussknoten innerhalb des Netzes. An den Linienendpunkten sowie in Kassel-Wilhelmshöhe und in Bad Hersfeld bestehen zudem Anschlüsse zu anderen Linien, z. B. zu den Zügen der DB Fernverkehr

⁵ Einzelfahrten unter Beteiligung des RMV



AG. Auf allen Linien werden moderne drei- bzw. vierteilige Züge vom Typ Stadler Flirt (Flexibler innovativer Regionaltriebwagen) eingesetzt.

Linie	weitere AT	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
RE1 HAL Kassel – Eichenberg – Halle (Saale)	LNVG, NVS, NASA	219,63	23,09	1.282.454	134.661
RE1 EF Kassel – Eichenberg – Erfurt	LNVG, NVS	162,77	28,52	1.285.257	108.582
R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen	LNVG	67,03	25,45	802.845	326.076
R6 Bebra – Eisenach	NVS	45,03	24,57	493.226	267.518
R7 Göttingen – Eichenberg – Bebra	LNVG	86,70	69,80	1.060.876	876.100
¹ Regellaufweg					

Tab. II-9: Kenndaten der SPNV-Linien im Werra-Meißner-Kreis (Stand: 2010)

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

Einen Überblick über die Kennzahlen der SPNV-Linien (ohne Tram) im Fahrplanjahr 2010 im Werra-Meißner-Kreis liefert die Tab. II-9.

Die Kenndaten der Tram-Linie 4 für das Fahrplanjahr 2010 ist Tab. II-10 zu entnehmen. Betreiber dieser Linie sind KVG und RBK. Für weitergehende Informationen zum innerstädtischen Tramverkehr in Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG wird auf den lokalen Nahverkehrsplan für die Stadt Kassel verwiesen.

Linie	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010 ²	
	gesamt	außerhalb KS	gesamt	außerhalb KS
Tram 4 Kassel – Hessisch Lichtenau	36,29	21,22	1.332.042	618.700
¹ Regellaufweg				
² inkl. Ein- und Aussetzfahrten				

Tab. II-10: Kenndaten der Tram-Linie 4 im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]



2.4 Verkehrsstationen

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde mit der Reaktivierung der im Bahnhof Eschwege West abzweigenden Stichstrecke die Innenstadt von Eschwege wieder direkt angebunden, nachdem dort 24 Jahren der Personenverkehr ruhte. Damit einher ging der Neubau von zwei Verkehrsstationen (Stadtbahnhof und Niederhone), die nunmehr von den zwischen Göttingen und Bebra verkehrenden Regionalzügen bedient werden. Der bisherige Halt im Bahnhof Eschwege West wurde für den SPNV aufgegeben, da dieser für die Anbindung Eschweges keine Bedeutung mehr hat.

Am Stadtbahnhof in Eschwege befinden sich fünf Bussteige in unmittelbarer Nähe der Bahnsteige. Diese ermöglichen einen direkten Umstieg zwischen Bahn und Bus. Im neu errichteten Empfangsgebäude befindet sich ein NVV-Kundenzentrum.

Das gesamte Bahnhofsgelände ist barrierefrei angelegt, so dass auch Reisende mit Behinderungen und Personen mit Kinderwagen oder Gepäck ohne Stufen den Zug erreichen können. Für Umsteiger vom Individualverkehr sind Parkhaus, Kurzzeitparkplatz und Fahrradabstellanlage vorhanden. Auch der Haltepunkt Eschwege-Niederhone wurde für Fahrgäste mit Geh- und Sehbehinderungen barrierefrei errichtet.

Im Jahr 2003 wurde ein aufgegebenes Halt zwischen Eichenberg und Bebra für SPNV reaktiviert und komplett neu errichtet. Der Bahnhaltepunkt Wehretal-Reichensachsen befand sich an einer hochbelasteten Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung. Zur Beschleunigung des Fernverkehrs wurden zahlreiche Nahverkehrshalte entlang der Strecke Bebra – Göttingen aufgelassen. Seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg verlor die Strecke ihre Bedeutung für den Personen- und Güterfernverkehr.

Bei Umbauvorhaben weiterer Bahnhöfe fanden umfangreiche Modernisierungen zur barrierefreien Gestaltung statt, z. B. Rampen in Bad Sooden-Allendorf, Aufzüge in Witzhausen.

Die Tabelle in → **Anlage II-7** gibt einen Überblick über die bedienten Bahnstationen im Werra-Meißner-Kreis. Neben verschiedenen Ausstattungsmerkmalen werden den Ein- und Aussteigern einer Station beispielhaft die Einwohnerzahlen des jeweils namensgebenden Stadt- bzw. Ortsteils sowie aller weiteren Gemeindeteile, die sich im Umkreis von einem Kilometer befinden, gegenübergestellt. Aus dem unmittelbaren Umfeld einer Station stammt erfahrungsgemäß ein Großteil der Nutzer. Die Attraktivität einer Bahnstation wird besonders durch Wohngebiete und Arbeitsplatzbereiche bestimmt, die in fußläufiger Entfernung liegen. Die vorhandenen statistischen Einwohnerdaten lassen allerdings nur eine Betrachtung auf der Ebene der Stadt- bzw. Ortsteile zu.

Die Ausstattungsmerkmale der Tramstationen im Werra-Meißner-Kreis sind Tab. II-11 zu entnehmen.



Haltestelle	Infrastruktur- unternehmen ¹	Ausstattung					Bahnsteig- höhen		
		Anzahl Bahn- steigkanten	Dynamische Anzeige	Barrierefreie Zuwegung	Taktile Leitstreifen	Hublift ²	11,5 cm	20 cm	25 cm
Hessisch Lichtenau									
Fürstenhagen	RBK	2		x	x				x
Orthopädische Klinik	RBK	2		x	x				x
Im Tal	RBK	2		x	x				x
Stadtmitte	RBK	2		x	x				x
Bürgerhaus	RBK	1		x	x				x
x = Merkmal vorhanden ¹ RBK = Regionalbahn Kassel GmbH ² Stationärer Hublift auf Bahnsteig zum Fahrzeugeinstieg für Rollstuhlfahrer									

Tab. II-11: Tramstationen im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach RBK]

2.5 Angebotsentwicklung

Wesentliche Meilensteine in der Entwicklung des Angebots im SPNV seit 2000 auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises sind

- in der Eröffnung des Stadtbahnhofes Eschwege,
 - der Wiederinbetriebnahme der Lossetalbahn als Stadt-Umland-Tram und
 - der Vergabe von Teilnetzen mit dem Einsatz moderner Nahverkehrstriebwagen
- zu sehen. Wichtige Veränderungen bei Infrastruktur und Verkehrsangebot werden in Tab. II-12 vorgestellt.

Monat, Jahr	Angebotsveränderung
Juni 2001	Eröffnung Streckenabschnitt Lossetalbahn: Kaufungen – Helsa
Dez. 2002	Flügeln/Vereinigen der Züge Kassel – Göttingen (R1) und Bebra – Göttingen (R7) in Eichenberg
Dez. 2003	Eröffnung Station Wehretal-Reichensachsen (an der R7)
Dez. 2005	deutliche Angebotseinschränkungen infolge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes



Monat, Jahr	Angebotsveränderung
Jan. 2006	Eröffnung Streckenabschnitt Lossetalbahn: Helsa – Hessisch Lichtenau Einführung von „RegioTram-Schnellzügen“ auf der Lossetalbahn Kassel – Hessisch Lichtenau
Dez. 2006	Betriebsaufnahme Nordost-Hessen-Netz durch cantus
Juli 2007	Einstellung der „RegioTram-Schnellzüge“ auf der Lossetalbahn
Dez. 2009	Eröffnung Stationen Eschwege Stadtbahnhof, Eschwege-Niederhone Inbetriebnahme des Neubauabschnittes nach Eschwege Stadt Auflassung von Eschwege West als Verkehrsstation
Dez.2010	Angebotsausweitungen im Wochenend- und Spätverkehr

Tab. II-12: *Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2010 mit Bezug zum Werra-Meißner-Kreis*
[eigene Zusammenstellung]



3 Straßengebundener ÖPNV

3.1 Aufgabenträgerschaften, Linienbündel und Verkehrsunternehmen

3.1.1 Differenzierung regionaler und lokaler Linien

Die zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Bestandsaufnahme (4. Quartal 2010) vorhandene Zuordnung der Linien zu den Aufgabenträgern im NVV-Gebiet erfolgte auf Basis des ersten hessischen ÖPNV-Gesetzes, dem „Gesetz zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen“ in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.01.1996, dessen Gültigkeit am 01.12.2005 auslief. Darin konnten auch Linien innerhalb eines Aufgabenträgerbereiches dann als regional eingestuft werden (vgl. § 3 Abs. 1), wenn diese Zu- und Abbringerfunktionen zur Schiene erfüllen (Schienenergänzungsverkehr) oder entlang ehemaliger oder zeitweise nicht bedienter Bahnstrecken verkehren (Schienenersatzverkehr). Vor diesem Hintergrund ist die Zuordnung einiger Linien zu lokalen und regionalen Verkehren auf dem Gebiet des NVV und des Werra-Meißner-Kreises zu verstehen.

Das darauf folgende „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) vom 01.12.2005 nimmt eine anders lautende Unterscheidung regionaler und lokaler Verkehre bzw. Linien vor. In § 2 Abs. 2 heißt es dazu:

„Regionaler Verkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der

1. [...];

2. auf einer Linie mit Straßenbahnen, Oberleitungsmobilen oder Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes [...] erbracht wird, die die Gebietsgrenze des Aufgabenträgers überschreitet und deren regionaler Charakter bedeutend ist.

Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr. In Zweifelsfällen entscheidet die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Genehmigungsbehörde.“

Die Gesetzesfassung, die bis zum 31.12.2009 gültig war, stimmt bei der zitierten Definition regionaler und lokaler Linien mit der Fassung wortgleich überein, deren neue Gültigkeit bis zum 31.12.2011 reicht. Abänderungen der Kriterien für regionale und lokale Linien wurden nicht vorgenommen.

Die Aufgabenträgerschaft für lokale Verkehre obliegt den Landkreisen und kreisfreien Städten (vgl. § 5 Abs. 1 in Verbindung mit § 6 Abs. 1 HÖPNVG). Die Belange des regionalen Verkehrs werden durch die Aufgabenträger gemeinsam in Verkehrsverbänden wahrgenommen (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG). Durch den Gesellschaftsvertrag der Nahverkehr Werra-Meißner kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) wurden die Aufgaben des Kreises als Aufgabenträger für die lokalen Verkehre auf die NWM als lokale Nahverkehrsgesellschaft übertragen.



Der Busverkehr im Untersuchungsraum wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schulverkehr ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert. Freigestellte Schülerverkehre existieren nur in der Andienung von Förderschulen.

3.1.2 Zuordnung der Linien zu Linienbündeln und Aufgabenträgern

Auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises verkehren 53 Linien des straßengebundenen ÖPNV gemäß § 42 PBefG (Stand: Fahrplanjahr 2010; inkl. Nachtschwärmerlinie 200 per AST, ohne Straßenbahn-Linie 4). Davon sind

- 41 lokale Linien in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises,
- 9 regionale Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV,
- 1 Linie (EIC 13) in Aufgabenträgerschaft des thüringischen Landkreises Eichsfeld,
- 1 Linie (WAK 78) in Aufgabenträgerschaft des thüringischen Wartburgkreises
- 1 Linie (ZVSN 134) in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (ZVSN).

Die Funktion der Aufgabenträgerschaft für lokale Linien ist in etlichen Kreisen einer Lokalen Nahverkehrsorganisation LNO übertragen:

- im Werra-Meißner-Kreis auf die Nahverkehr Werra-Meißner kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM),
- in der Stadt Kassel auf die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG),
- im Schwalm-Eder-Kreis auf die Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (NSE) und
- im Landkreises Waldeck-Frankenberg auf die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF).

Bei den einbrechenden Linien EIC 13 und ZVSN 134 kommt der NVV-Tarif nicht zur Anwendung. Es gelten die jeweiligen Tarife dieser Verkehrsverbände bzw. Landkreise. Auf der Linie WAK 78 werden alle gültigen NVV-Fahrkarten anerkannt sowie auch Einzelfahrscheine und Zeitkarten nach NVV-Tarif verkauft, allerdings nur von/nach Eschwege. Im weiteren Verlauf dieses Kapitels werden die Linien dieser Aufgabenträger nicht näher betrachtet.

Tab. II-13 enthält die Zuordnung von 49 Linien zu den Linienbündeln und Aufgabenträgern. Die Zuordnung erfolgt nach Linienbündeln, es werden zu jedem Bündel nur die Linien aufgelistet, die im Werra-Meißner-Kreis eine Bedienung vornehmen (vgl. auch Anmerkung in Tab. II-13).

Linienbündel		Konzessionslaufzeit	AT ¹	Linien	VU ²
Nr.	Bezeichnung				
2	Hessisch Lichtenau, Eschwege, Mühlhnsn.	12/2007 – 12/2015	NVV	200, 231	Frölich
3	Ringgau	12/2007 – 12/2015	NWM	240, 241, 259.1-2	RKH
			NVV	250	



Linienbündel		Konzessions- laufzeit	AT ¹	Linien	VU ²
Nr.	Bezeichnung				
5	Fritzlar, Melsungen, Hessisch Lichtenau	12/2008 – 12/2016	NVV	400	Schul- meyer
10	Tram Kassel		NVV	N200	RBK
201	Gelstertal, Lossetal*	Beginn verschieden, Ende 12/2015	NWM	205, 206, 207, 209.1-3	Frölich
			NVV	210	
202a	Witzenhausen StadtBus	08/2010 – 12/2015	NWM	211.1-2	SW W. ³
202b	Witzenhausen, Neu-Eichenberg	12/2007 – 12/2015	NWM	214, 217, 218, 219.1-4, 220	RKH
			NVV	218	
203	Meißner	12/2008 – 12/2016	NWM	222, 225, 229	RKH
204	Stadtbus Eschwege	04/2006 – 12/2013 12/2009 – 12/2010 (opt. bis 12/2013)	NWM	230.1-4 (Bus)	Frölich
				239.1-2 (AST)	
205	Eschwege, Wanfried	12/2008 – 12/2016	NWM	234, 235, 236	Frölich
206	Wehretal	12/2007 – 12/2015	NWM	221, 223, 224	Frölich
207	Stadt Bad Sooden- Allendorf, Werratal	05/2009 – 12/2012 (opt. bis 05/2014)	NWM	215, 215A-B, 216	EW Bus
209	Sontra	12/2007 – 12/2015	NWM	251, 252	Sandrock
			NVV	260	
-	-	(einstweilige Er- laubnis)	NVV	202 (Ausflugsbus)	RKH

¹ AT: zuständiger Aufgabenträger bzw. Organisation mit Aufgabenträgerfunktionen
² VU: Konzessionsinhaber und Verkehrsunternehmen
³ SW W.: Stadtwerke Witzenhausen
* Für das Linienbündel sind nur jene Linien aufgelistet, die im Werra-Meißner-Kreis verkehren.

Tab. II-13: Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises verkehrenden Linien

[eigene Zusammenstellung]

Die auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises verkehrenden hessischen Linien des straßengebundenen ÖPNV sind in 13 Linienbündeln organisiert. Von den zehn Linienbündeln, in denen lokale Buslinien unter Trägerschaft der NWM zusammengefasst sind, befinden sich vier Mischbündel, in denen auch Linien unter der Aufgabenträgerschaft des NVV mit enthalten sind. In den zwei weiteren Linienbündeln sind Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV organisiert. Der regionale Ausflugsbus 202 ist keinem Linienbündel zugeordnet.



Regionale Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises sind jene Linien, deren Linienführung mindestens eine Landkreisgrenze überschreitet.

Die lokalen Linien in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bilden den größten Anteil aller auf dem Gebiet des Landkreises verkehrenden Linien des straßengebundenen ÖPNV. Diese können wie folgt kategorisiert werden:

- Buslinien für den Jedermann-Verkehr zur Verbindung zwischen Städten und Gemeinden (z. B. zwischen Witzenhausen, Bad Sooden-Allendorf und Eschwege; zwischen Eschwege, Meißner und Berkatal; zwischen Eschwege, Wehretal, Sontra, Ringgau und Herleshausen),
- Orts- und Stadtbuslinien für den Jedermann-Verkehr (in Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen),
- AST-Linien zur Verbindung benachbarter Kommunen und zur Anbindung an Verknüpfungspunkten mit regionalem Verkehrsangebot wie SPNV (z. B. zwischen Hessisch Lichtenau und Großalmerode; zwischen Witzenhausen und Neu-Eichenberg; zwischen Eschwege, Wehretal, Meißner, Berkatal und Hessisch Lichtenau),
- AST-Linien innerhalb von Städten bzw. Gemeinden (z. B. in Eschwege und Bad Sooden-Allendorf),
- Buslinien, deren Angebote rein auf die Belange des Schülerverkehrs zugeschnitten sind (innerhalb einer Kommune, zwischen Kommunen, auch Kreisgrenzen überschreitend).

3.1.3 Betreiberstrukturen

Auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises sind sechs Verkehrsunternehmen bzw. Konzessionäre mit der Betriebsdurchführung beauftragt (Stand: Fahrplanjahr 2010). Die Betreiberstruktur setzt sich aus folgenden Unternehmen zusammen:

- Busunternehmen der DB Stadtverkehr GmbH: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) mit Tochterbetrieb Georg Schulmeyer GmbH,
- kommunales Regieunternehmen, das sich für den Fahrbetrieb eines Busunternehmens bedient: Stadtwerke Witzenhausen GmbH,
- EW Bus GmbH als Gesellschaft innerhalb der Unternehmensgruppe der Eichsfeldwerke GmbH,
- Mittelständische, personengeführte lokale Busunternehmen: Frölich-Reisen GmbH, H. Sandrock GmbH & Co.

3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte

3.2.1 Raumerschließung und Haltestellenabstände

Durch das Haltestellennetz erfolgt der Zu- und Abgang der Fahrgäste zum ÖPNV-System. Ein Maß für die Raumerschließung einer Linie sind die Haltestellenabstände. In Tab. II-14 sind die mittleren Haltestellenabstände in Bezug auf einen exemplarischen Kurs der ausgewählten Linien gegenübergestellt.



Linie	verkehrliche Funktion	Bedienungsgebiet	mittlerer Haltestellenabstand
230.2	Stadtbus, Erschließung	Kernstadt Eschwege	~ 350 m
230.4	Stadtbus, Erschließung und Verbindung von Stadtteilen	Stadtgebiet Eschwege	~ 460 m
205	Regionalbus, Verbindung von Städten und Stadtteilen im Ordnungsraum	Hessisch Lichtenau – Großalmerode	~ 1.350 m
240	Regionalbus, Verbindung von Städten und Gemeinden im ländlichen Raum	Eschwege – Wehretal – Ringgau – Herleshausen	~ 1.940 m
250		Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra	~ 1.500 m

Tab. II-14: Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien

[eigene Zusammenstellung]

Kurze Haltestellenabstände findet man primär bei Stadtbuslinien zur Erschließung kleiner Kernstädte, denn dort sind kurze An- und Abmarschwege zu bzw. von den Haltestellen ein wesentliches Systemkriterium. Es ergibt sich eine gute Raumabdeckung innerhalb der Siedlungsbereiche (z. B. durch die Linie 230.2 in der Kernstadt von Eschwege). Haltestellenabstände bei Linien, die Stadtteile miteinander verbinden, sind demgegenüber etwas länger (z. B. Linie 230.4 nach Ober- und Niederhone in Eschwege).

Bei klassischen Überlandfahrten, die Gemeinden und Ortsteile miteinander verbinden, sind die Haltestellenabstände durchweg länger (z. B. Linien 240 und 250). Des Weiteren wird bei diesen Verbindungslinien in der Regel auf eine gesonderte Feinerschließung innerhalb geschlossener Ortschaften verzichtet. Bei Bedarf sind – beispielsweise beim Vorhandensein schulpflichtiger Kinder – auch an Weilern, Einzelgehöften o. ä. sowie an Einrichtungen mit Publikumsverkehr entlang des Linienweges Haltestellen eingerichtet.

3.2.2 Liniensteckbriefe

Detaillierte Angaben zu den auf dem Gebiet des Landkreises Kassel verkehrenden Linien sind in den Liniensteckbriefen in → **Anlage II-8** zusammengestellt. Die Linienführungen geht aus dem kundenbezogenen Liniennetzplan für die Bahn- und Buslinien in → **Anlage II-9** hervor.

3.2.3 Anschlüsse und Verknüpfungen

Wichtige Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen zwischen schienengebundenem und -straßengebundenem ÖPNV-System sowie zwischen den Linien des straßengebundenem ÖPNV untereinander sind in Tab. II-15 zusammengestellt. Die Sortierung folgt alphabetisch nach den Städten und Gemeinden. Es sind auch Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreises ausgewiesen, sofern diese eine Bedeutung für die auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises verkehrenden Linien haben.

Bei schulbezogenen Verbindungen werden hin und wieder Haltestellen als Umsteigepunkte zwischen einzelnen Linien genutzt, die ansonsten keine systematischen Umstei-



gehaltstellen sind und deren Fahrten auf die Abwicklung des Ausbildungsverkehrs abzielen. Für die nachfolgende Tabelle besteht daher nicht der Anspruch, dass singuläre Umsteigehaltestellen zwischen sich kreuzenden Linienwegen im schulbezogenen Linienverkehr vollständig aufgeführt sind. Darüber hinaus können einige Haltestellen auch zum Umstieg zwischen abschnittsweise parallel geführter Linien dienen. Auch kann zwischen Linien, die an räumlich benachbarten, aber getrennten Haltestellen halten, umgestiegen werden, wobei dafür in der Regel etwas längere Fußwege zwischen den Haltestellenpositionen anfallen.

Je nach Bedeutung in Hinblick auf Lage, Einzugsbereich, Bedienungsfrequenz und Fahrgastaufkommen einer Haltestelle des straßengebundenem ÖPNV bestehen Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf einer Fahrt. Es sind in erster Linie jene zum Radverkehr von Interesse, denn beim straßengebundenem ÖPNV sind kombinierte Fahrten von MIV und ÖPNV über die modalen Schnittstelle „Park+Ride“ oder „Kiss+Ride“ im Vergleich zum SPNV von geringerer Bedeutung, so dass dafür auch kaum gewidmete Flächen eingerichtet sind. Dazu trägt auch das in der Regel dichte Haltestellennetz im Busverkehr bei, in der Start- und Zielpunkt zumeist fußläufig erreichbar sind.

Stadt bzw. Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien		
		SPNV (inkl. Tram)	Bus	AST
Bad Sooden-Allendorf	Bad Sooden-Allendorf Bahnhof/ZOB	R7	215.A-B, 216, 220, EIC 13	215
Berkatal	-	-	-	-
Eschwege	Eschwege Stadtbahnhof	R7	200, 202, 220, 222, 225, 230.1-4, 231, 234, 235, 236, 240	229, 239.1, 239.2
	Niederhone Bf.	R7	230.4	-
Großalmerode	Großalmerode Speckplatz	-	205, 210	-
	Laudenbach Bürgerhaus	-	210	209.2
Herleshausen	Herleshausen Bahnhof (Waldstraße)	R6	240, 250	-
Hessisch Lichtenau	Hessisch Lichtenau Bürgerhaus	Tram 4	200, 202, 205, 206, 207, 400	209.1-3
	Hessisch Lichtenau Orthopädische Klinik	Tram 4	-	209.1
	Fürstenhagen Bf.	Tram 4	-	209.1
Meinhard	-	-	-	-
Meißner	-	-	-	-
Neu-Eichenberg	Eichenberg Bf.	R1, RE1, R7	-	219.4



Stadt bzw. Gemeinde	Stadt-/Ortsteil mit Haltestelle	Verknüpfte Linien		
		SPNV (inkl. Tram)	Bus	AST
Ringgau	-	-	-	-
Sontra	Sontra Bahnhof/Breitwiese	R7	250, 251, 252, 260	259.1-2
	Wichmannshausen Mitte	-	240, 250	-
Waldkappel	Waldkappel Kirche	-	200, 221, 224	-
	Waldkappel Wehrgasse	-	200, 223	-
	Harmuthsachsen Am Anger	-	200, 223	-
Wanfried	Bahnhofstraße	-	200, 231, 236, WAK 78	-
Wehretal	Reichensachsen Bf.	R7	200, 221, 225	-
Weißborn	-	-	-	-
Witzenhausen	(Nord-)Bahnhof	R1, RE1	210, 211.1-2, 217, 220	219.1, 219.2
	ZOB	-	220, 211.1, 217) 218	-
	Markt	-	210, 211.1-2, 214, 217, 218	219.1, 219.2 219.3-4
	Gertenbach Bf.	R1	218	-
Hann. Münden (GÖ)	Bahnhof	R1, RE1	218 u. a.	-
Heilbad Heiligenstadt (EIC)	Bahnhof	RE1 (RE7)	EIC 13 u. a.	-
Mühlhausen/Thüringen (UH)	Bahnhof	RE1 (EB 1)	200 u. a.	-
Treffurt (WAK)	Bahnhof	-	231, WAK 78, WAK 75	-

Tab. II-15: Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Werra-Meißner-Kreis und in angrenzenden Kreisen (Stand: Jahresfahrplan 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Eine vereinfachte, angebotsseitige Kategorisierung der Umsteigepunkte des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis stellt sich auf Grundlage der Aufstellung in Tab. II-15 wie folgt dar:

- Verknüpfungspunkte erster Ordnung haben primär regionale Funktionen. Dort kann über den ganzen Tag hinweg systematisch zwischen dem SPNV (inkl. Tram)



und dem straßengebundenen ÖPNV umgestiegen werden (z. B. Bad Sooden-Allendorf Bahnhof/ZOB, Eschwege Stadtbahnhof, Hessisch Lichtenau Bürgerhaus, Sontra Bahnhof/Breitwiese, Witzenhausen Bahnhof).

- Verknüpfungspunkte zweiter Ordnung sind jene, an denen nur zwischen den Linien des straßengebundenen ÖPNV an zentralen Haltestellen systematisch über den Tag hinweg umgestiegen werden kann (z. B. Großalmerode Speckplatz, Sontra-Wichmannshausen Mitte, Waldkappel Kirche, Witzenhausen Markt und ZOB).
- Bei Verknüpfungspunkten dritter Ordnung handelt es sich um – in Bezug auf das gesamte ÖPNV-System betrachtet – nachrangige Verknüpfungspunkte, an denen zu bestimmten Zeiten einzelne Übergänge gezielt hergestellt werden (z. B. in Waldkappel-Harmuthsachsen Am Anger, verschiedene Haltestellen im Stadtgebiet von Eschwege).

3.2.4 Fahrtenfolgen

Die Angebotsdichte bzw. die Fahrtenfolge im straßengebundenen ÖPNV bleibt im ländlichen Raum in der Regel hinter jener des Verdichtungsraumes Kassel zurück. Stadtbussysteme wie in Eschwege stellen dabei punktuelle Ausnahmen dar.

Die Bahn- und Buslinien sowie die Fahrgastströme sind im Werra-Meißner-Kreis vorwiegend auf die Mittelzentren und Einwohnerschwerpunkte Bad Sooden-Allendorf (Grundzentrum), Eschwege, Hessisch-Lichtenau, Sontra und Witzenhausen ausgerichtet.

Nur wenige Linien im Nahverkehrsraum besitzen als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung im ÖPNV-System, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf einwohnerstarken Achsen (z. B. die Linien 200, 210, 220, 250). Diese Linien weisen mindestens auf der Stammstrecke zu den Tagesverkehrszeiten ein Bedienungsangebot weitgehend im 60- bzw. 120-Minuten-Takt (Linie 200) auf. Darüber hinaus halten die im Landkreis angebotenen AST-Verkehre um Hessisch-Lichtenau, Sontra und Witzenhausen ein dichtes Bedienungsangebot auch in zeitlichen Randlagen und am Wochenende vor.

In einigen Gemeinden des ländlichen Raumes abseits der wichtigen Busachsen ist die Erreichbarkeit im Jedermann-Verkehr nur eingeschränkt gegeben und nahezu vollständig auf den Schülerverkehr orientiert (z. B. einige Ortsteile der Gemeinde Meinhard).

Bei vielen der im Landkreis verkehrenden Linien liegt der Angebotsschwerpunkt im morgendlichen und mittäglichen Schulverkehr. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen werden diese Linien in der Regel nicht bedient (z. B. Linien 207, 214, 225, 235). Daneben gibt es Linien mit einem Verkehrsangebot an Schul- und Ferientagen, das über den reinen Schulverkehr hinausgeht und somit sowohl für den Berufs- als auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr ein gewisses Grundangebot bietet. Dabei handelt es sich überwiegend um Verbindungen in die zentralen Orte abseits der Hauptachsen (205, 206, 217, 218, 240).

Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr verfügen über keinen einheitlichen Linienweg, sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

Das Fahrtenangebot der einzelnen Linien geht aus den Liniensteckbriefen in **→Anlage II-8** hervor.



3.2.5 Taktsymmetrien

Um Verknüpfungen zwischen den Linien des öffentlichen Verkehrs an Netzknoten einrichten zu können, müssen im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans (ITF) die Fahrzeiten der einzelnen Linien aufeinander abgestimmt sein. Grundlegende Voraussetzung dafür ist, dass die Fahrpläne aller in den Netzknoten eingebundenen Linien eine einheitliche „Symmetrie“ aufweisen, mindestens aber einer einheitlichen „Taktfamilie“ angehören (30-, 60-, 120-Minuten-Raster), die sich aus dem Zueinander der zeitlichen Lagen der Taktfahrten ergeben muss.

Ein ITF-System mit strengen Taktsymmetrien findet eine sinnvolle Anwendung mit Nachfrage steigernden Wirkungen in flächenhaften, polyzentrischen Netzen mit gleichberechtigten Knoten und Verbindungslinien, die nicht von einem Knoten mit starkem Zielverkehrsaufkommen dominiert werden (monozentrische Angebotsstruktur), auf den ein Großteil der Linien radial ausgerichtet ist. Im Werra-Meißner-Kreis ist mit den Mittelzentren und Netzknoten Eschwege, Hessisch Lichtenau und Witzenhausen durchaus eine polyzentrische Netzstruktur gegeben, auch wenn Eschwege unter den angesprochenen Städten eine dominierende Stellung einnimmt.

An einem Beispiel aus dem Ordnungsraum (Hessisch Lichtenau) und drei Beispielen aus dem ländlichen Raum (Eichenberg, Witzenhausen und Eschwege) werden praktizierte Ansätze von Takt-Symmetrien an ausgewählten Netz-/Verknüpfungsknoten aufgezeigt.

Beispiel für eine Taktsymmetrie im Ordnungsraum: Hess. Lichtenau Bürgerhaus

SPNV		Regionalverkehr					
Tram 4		200		205		400	
Kassel -> HeLi	HeLi -> Kassel	Eschwege -> HeLi	HeLi -> Eschwege	Großalmerode -> HeLi	HeLi -> Großalmerode	Melsungen -> HeLi	HeLi -> Melsungen
'11	'57	'52 ²	'13		'19		
'41 ¹	'27 ¹			~'20 ²		'11 ³	'56 ³
AST							
AST 209.1		AST 209.2			AST 209.3		
		Laudenbach -> HeLi	HeLi -> Laudenbach				
'35/'58 (vormittags)		'50 ³	'20 ³			'20/'50	
'55/'18 (nachmittags)							
grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ Taktlücke am Vormittag ² einzelne Lücken ³ 120-Min.-Takt (zus. Verdichter)							

Tab. II-16: Anschlussbeziehungen zwischen Tram, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Hessisch Lichtenau Bürgerhaus (Fahrplanstand 2010)

[eigene Zusammenstellung]



Die Tramlinie 4 verkehrt an Werktagen in der Regel halbstündlich zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau.⁶ An der Endhaltestelle „Hessisch Lichtenau Bürgerhaus“ besteht jeweils einmal pro Stunde Anschluss zwischen der Tramlinie 4 und den Buslinien 200 und 205. Darüber hinaus besteht alle zwei Stunden die Möglichkeit, von der aus Melsungen kommenden Linie 400 in Richtung Kassel umzusteigen bzw. die Verbindung in Gegenrichtung zu nutzen. Für beide Relationen bestehen Wartezeiten von etwa 15 Minuten. Auch die bedarfsgesteuerten AST-Linien orientieren sich an den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Tram, wobei die Ausrichtung der AST-Linie 209.1 lastrichtungsbezogen eher auf die von der Tram bedienten Haltestelle „Orthopädische Klinik“ bezogen ist.

Beispiele für Taktsymmetrien im ländlichen Raum

Beispiel 1: Eichenberg Bahnhof

SPNV						AST	
R1		RE1		R7		219.4	
Kassel -> Göttingen	Göttingen -> Kassel	Kassel -> Erfurt/Halle (S.)	Erfurt/Halle (S.) -> Kassel	Bebra -> Göttingen	Göttingen -> Bebra	Eichenberg -> Witzenhausen	Witzenhausen -> Eichenberg
'26/'32	~'26/'33	'40/'40 ¹ bzw. '45/'46 ¹	'11/'11 ¹ bzw. '17/'18 ¹	'29/'32 ³	'28/'30 ²	'56/'56	'40/'40
				'58/'59 ⁴			
grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ stündliches Angebot RE (2x120-Min.-Takt) ² einzelne Lücken ³ 120-Min.-Takt (zus. Verdichter) ⁴ 120-Min.-Takt							

Tab. II-17: Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und AST an Werktagen am Netzknoten Eichenberg Bahnhof (Fahrplanstand 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Der Netzknoten Eichenberg Bahnhof in der Gemeinde Neu-Eichenberg ist ein typisches Beispiel für einen Bahnumsteigeknoten im ländlichen Raum. Am Netzknoten treffen sich vier Linien des SPNV. Die Züge der R1 zwischen Kassel und Göttingen passieren Eichenberg Bf. in beide Richtungen im Stundentakt. Zusätzlich verkehrt im Stundenrhythmus der RE1 zwischen Kassel Wilhelmshöhe und Erfurt bzw. Halle (Saale) mit leicht abweichenden Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Eichenberg.

Das Regelangebot der R7 Bebra – Göttingen entspricht einem 120-Minuten-Takt, der zeit- und abschnittsweise zwischen Bebra und Eschwege und im weiteren Verlauf zwischen Eschwege und Göttingen durch einen zweiten 120-Minuten verdichtet wird. Eine Überlagerung zum 60-Minuten-Takt ergibt sich hierdurch nicht.

⁶ Bedienung zwischen etwa 9 und 12 Uhr im 60-Minuten-Takt.



Es bestehen Anschlussbeziehungen aller Züge untereinander in beiden Richtungen mit Wartezeiten unter 20 Minuten.

Übergänge zum straßengebundenen ÖPNV gibt es kaum, der Bahnhof wird lediglich bedarfsgesteuert von der AST-Linie 219.4 angefahren. Systematische Verknüpfungen zum SPNV sind hierbei allerdings nicht gegeben, die Wartezeiten liegen in den meisten Fällen bei deutlich über 15 Minuten.

Beispiel 2: Witzenhausen (Nord-)Bahnhof

Taktsymmetrie Witzenhausen (Nord-)Bahnhof							
SPNV				Stadtbus Witzenhausen		Regionalverkehr	
R1		RE1		211.1	211.2	210	
Kassel -> Göttingen	Göttingen -> Kassel	Kassel -> Erfurt/Halle(Saale)	Erfurt/Halle(Saale) -> Kassel			Witzenhausen -> Helsa	Helsa -> Witzenhausen
'20	'37	'33 ¹ bzw. '40 ¹	'23 ¹ bzw. '16 ¹	'57/'30	'29/'58	'23/'18 bzw. '38 ²	'14
grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ stündliches Angebot RE (2x120-Min.-Takt) ² Taktsprung am Nachmittag							

Tab. II-18 Anschlussbeziehungen zwischen SPNV, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Witzenhausen Bahnhof (Fahrplanstand 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Die SPNV-Linien R1 und RE1 fahren den Bahnhof in Witzenhausen in/aus den Richtungen Kassel bzw. Göttingen, Erfurt bzw. Halle (Saale) zu unterschiedlichen Zeiten an. Die entzerrten Fahrplanlagen erschweren daher einen Taktknoten (Rundumanschluss) am Bahnhof Witzenhausen.

Trotz der variierenden Ankunftszeiten am Bahnhof Witzenhausen bestehen richtungsbezogen gute Anschlussbeziehungen zwischen den Linien des Stadtbusse Witzenhausen, der Linie 210 und dem SPNV. Im Regionalverkehr ergeben sich kurze Umsteigemöglichkeiten zur R1 in/aus Richtung Göttingen (lastrichtungsbezogen). In Richtung Kassel sind die Anschlüsse auf die Fahrten des RE ausgerichtet. Eine eindeutige Ausrichtung der Linien des Stadtbusse Witzenhausen auf eine bestimmte Relation im SPNV ist über den Tag hinweg nicht erkennbar, vielmehr wird ein lastrichtungsbezogenes Zusammenspiel der Stadtverkehrslinien mit Ausrichtung auf die SPNV-Linien deutlich.



Beispiel 3: Stadtbahnhof Eschwege

SPNV		Stadtbus Eschwege					
R7		230.1		230.2		230.3	
Bebra -> Göttingen	Göttingen -> Bebra	-> Döhlestraße	-> Platz der Deutschen Einheit	-> Platz der Deutschen Einheit	-> Marktplatz	-> Oberdünzebach	-> Niddawitzhausen
'05 ¹	'51 ¹ (ca.'55)	'55	'55	'09	'12	'07 bzw. '17	'37 bzw. '47
'34 ¹	'18 ¹	'25	'25	'39	'42		
'31 ² '36 ²	'15 ² '20 ² (abnachmittags '50/'55)						
Stadtbus		Regionalverkehr					
230.4		200		240			
-> Schulzentrum	-> Oberhone	Mühlhausen -> Hess. Lichtenau	Hess. Lichtenau -> Mühlhausen	Eschwege -> Herleshausen	Herleshausen -> Eschwege		
	'13	'00 ¹ '03 ¹	('33) bzw. '58 ¹ / (35) bzw. '00 ¹				
'36				'30 ³	'24 ³		
<p>grün: Ankunftsminute rot: Abfahrtsminute ¹ 120-Min.-Takt ² 120-Min.-Takt mit Taktsprüngen ³ 120-Min.-Takt mit Verdichtern Linie 200 mit zusätzlichen Fahrten</p>							

Tab. II-19 Anschlussbeziehungen zwischen SPNV, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Eschwege Stadtbahnhof (Fahrplanstand 2010)

[eigene Zusammenstellung]

Die SPNV-Linie R7 besteht aus zwei verschiedenen Fahrlagen jeweils im 120-Minuten-Takt, die sich zwar in/aus Richtung Bebra zu einem Stunderhythmus überlagern, jedoch in/aus Richtung Göttingen einen 30-90-Minuten-Rhythmus haben (wegen Anschlüsse zum Fernverkehr). Die alternierenden Abfahrts- und Ankunftszeiten erschweren daher einen Taktknoten am Stadtbahnhof Eschwege.



3.2.6 Mindestangebot auf regionalen Buslinien

Auf dem Gebiet des NVV wird im straßengebundenen ÖPNV auf einer übergeordneten Ebene zwischen zwei Bedienungsformen unterschieden:

- Festbedienung 
- Bedarfsbedienung 

Für den „klassischen“ Regional- bzw. Überlandbus, dessen Angebot sich an Fahrgäste sowohl im Jedermann-Verkehr als auch im Schülerverkehr richtet, wird zwar zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (4. Quartal 2010) keine gezielte Produktwerbung mehr durchgeführt („RegioBus“), jedoch erfüllen regionale Linien dieser Art in Aufgabenträgerschaft des NVV (vgl. Kap. II 3.1.1) hinsichtlich der Angebotsqualität einige Mindestkriterien:

- im Verdichtungsraum um die Stadt Kassel 30- bis 60-Minuten-Takt mit Verdichtern in den Hauptzeiten;
- Grundangebot außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel an Werktagen (Mo-Fr) mindestens im 120-Minuten-Takt, linienweise auch im 60-Minuten-Takt;
- Fahrten auch in den Abendstunden sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, entweder als Busfahrten in Festbedienung oder als AST;
- in der Regel Bedienung aller Haltestellen entlang des Linienweges;
- Anschlüsse zwischen SPNV und Bus bzw. zwischen den Linien des straßengebundenen ÖPNV werden im Fahrplan grundsätzlich berücksichtigt, allerdings können diese auch bei regionalen Linien ggf. dann entfallen, falls aus Gründen des schulbezogenen Verkehrs Verschiebungen, Verkürzung oder Veränderung einer Fahrt erforderlich werden.

3.2.7 Produkte und andere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV

Im Werra-Meißner-Kreis verkehren Angebote des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG, die besondere Qualitätsmerkmale aufweisen und seitens des NVV als profilierte Produkte hervorgehoben und beworben werden. Neben dem *StadtBus* als „Hauptprodukt“ (vgl. *Universität Kassel* 2001, S. 62 f.), verkehren darüber hinaus das *Anrufsammeltaxi* (AST), der *NachtBus* („*Nachtschwärmer*“) und seit 2003 auch der *AusflugsBus* (vgl. *Universität Kassel* 2003, S. 69 ff.). Die drei letztgenannten sind als „Nebenprodukt“ eingestuft (vgl. *Universität Kassel* 2001, S. 64 ff.). Eine Übersicht über die genannten Produkte gibt Tab. II-20. Die dazugehörigen Merkmale sind teilweise exemplarisch zu verstehen.



profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt	Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale	Beispiele (Linien)
<p><i>StadtBus</i> (Hauptprodukt)</p>	<p>eigenständiges Bussystem zur Erschließung der Kernstädte und ggf. zur Anbindung von Stadtteilen</p> <p>hohe Erschließungswirkung durch kurze Haltestellenabstände</p> <p>Rendezvous-Prinzip (sofern sinnvoll)</p> <p>konsequente Vertaktung (im 30-Minuten-Takt)</p> <p>Ausrichtung auf die Belange der lokalen Verkehrsnachfrage (direkte Erreichbarkeit der Innenstadt und von publikumswirksamen Einrichtungen)</p> <p>systematische Anschlüsse zum SPNV</p> <p>Bedienung orientiert an Geschäftsöffnungszeiten (08:00 bis 19:00 Uhr)</p> <p>ggf. kleinere Fahrzeuge (Midibusse)</p> <p>ortsbezogenes Corporate-Design</p>	<p>211.1-2 StadtBus Witzenhausen</p> <p>215.A-B StadtBus Bad Sooden-Allendorf</p> <p>230.1-230.4 StadtBus Eschwege (Rendezvous am „Stadtbahnhof Eschwege“)</p>
<p><i>AnrufSammelTaxi (AST)</i> (Nebenprodukt)</p>	<p>bedarfsgesteuert, nur auf Bestellung</p> <p>im Tagesverkehr in Räumen geringer Nachfrage</p> <p>im Schwachlastverkehr zu Zeiten geringer Nachfrage</p> <p>breites Einsatzspektrum von innerstädtischer Erschließung bis zwischengemeindlicher Verbindung</p> <p>linien- oder flächenhafte Bedienung</p> <p>fährt von Verknüpfungshaltestellen ab (SPNV, Bus)</p> <p>vertaktetes Fahrplangerüst</p> <p>auf Wunsch ggf. auch Ausstieg an Haustür möglich</p> <p>kleine Fahrzeuge (bis hin zu Taxi-Pkw)</p> <p>ggf. zuschlagspflichtig</p>	<p>AST 215 als Ergänzung zum StadtBus Bad Sooden-Allendorf am Wochenende</p> <p>AST 209.1-209.3 Anbindung der Stadtteile von Hessisch Lichtenau an Kernstadt</p> <p>AST 219.2 und 219.4 Nachmittags-, Abend-, Nacht- und Wochenendverkehr für Witzenhäuser Stadtteile</p> <p>AST 239.1-2 verbinden die Stadtteile von Eschwege mit dem Stadtbh. und der Innenstadt außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusses</p>
<p><i>NachtBus</i> „Nachtschwärmer“ (Nebenprodukt)</p>	<p>in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertag</p> <p>Zeitfenster 00:00 bis 04:00 Uhr</p> <p>Ausrichtung auf nächtlichen Freizeitverkehr</p>	<p>AST N200 Helsa – Hessisch-Lichtenau als Anschluss von Tram N4 Kassel – Helsa</p>



profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt	Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale	Beispiele (Linien)
NachtBus „Nachtschwärmer“ (Nebenprodukt) (Forts.)	Produktkombinationen aus RegioTram, Tram, Bus und AST abgestimmte Anschlussbeziehungen radial von Kassel ausgehend erweitertes Angebot bei besonderen Anlässen (Silvester, Volksfeste u. ä.) Unterwegsausstieg bei Bus, AST	
AusflugsBus (Nebenprodukt)	saisonaler Wochenendverkehr Anbindung von Naherholungsgebieten und/oder landschaftlich reizvollen Gegenden (Mittelgebirge, Flusstäler) Mitführen eines Fahrradanhängers Radverladung an dafür ausgewiesenen Haltestellen	202 Kassel – Hessisch Lichtenau – Hoher Meißner – Eschwege

Tab. II-20: Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; nach Universität Kassel 2003, S. 67 ff.]

Darüber hinaus verkehren im Werra-Meißner-Kreis auf einigen Linien schulbezogene Fahrten, die zeitlich und räumlich auf die Belange des ausbildungsbezogenen Verkehrs ausgerichtet sind.

besondere Angebotsform	Merkmale	Beispiele (Linien)
„Schulbus“	zeitlich und räumlich auf die Belange des ausbildungsbezogenen Verkehrs ausgerichtete Fahrten primär in ländlicheren Gebieten oder bei sehr hoher Nachfrage zur Ergänzung des Regelangebotes auch im Verdichtungsraum eingesetzt verkehrt nur an Schulwerktagen auf einen Schulstandort ausgerichtet eigene Liniennummer oder Integration in eine Linie des Regelangebotes Verknüpfungen zum übrigen ÖV-Angebot nur dann, wenn erforderlich steht aus beförderungs- und tarifrechtlicher Sicht allen Nutzern offen	207 zu/von Gesamtschule/Gymnasium in Hessisch-Lichtenau und der Grundschule in Hessisch Lichtenau-Fürstenhagen 214 zu/von der Gesamtschule in Witzzenhausen und der Grundschule in Neu-Eichenberg 225 zu/von der Grund-, Haupt- und Realschule in Wehretal-Reichensachsen; Anbindung von der Brüder-Grimm-Gesamtschule in Eschwege an den Stadtbahnhof

Tab. II-21: Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung]



3.2.8 Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung

Zu Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung werden Angebote gerechnet, die nicht nach § 42 PBefG konzessioniert sind und deswegen nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans sind, jedoch Ähnlichkeiten mit einem „regulären“ ÖPNV-Angebot aufweisen. Dazu gehören Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG (Berufs-/Werksverkehre, Schülerfahrten, Markt- und Theaterfahrten), Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen nach § 49 PBefG oder Fahrten, die der Freistellungs-Verordnung unterliegen. Beförderungsangebote dieser Art werden nachrichtlich in den Nahverkehrsplan mit aufgenommen. Auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises gehören folgende Angebote zu Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung:

- Etabliert hat sich im Werra-Meißner-Kreis bereits seit 2006 das von der NWM geförderte sog. „Fifty-Fifty-Taxi“, das jungen Leuten zwischen 16 und 23 Jahren die Möglichkeit bietet, an Wochenende zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr aus verschiedenen Diskotheken, Kneipen und Kinos im Landkreis sicher nach Hause zu gelangen. Der Nutzer zahlt die Hälfte der Fahrtkosten laut Taxameter, die andere Hälfte wird von der NWM – und somit vom Landkreis und allen Städten und Gemeinden – getragen. Die NWM ist mit der Abrechnung gegenüber den Taxiunternehmen beauftragt. Voraussetzung für die kostengünstige Inanspruchnahme eines Taxis ist, dass der Fahrgast Inhaber eines gesonderten Nutzerscheines ist, der kostenlos von der NWM ausgestellt wird. Konzessionsrechtlich bleibt das „Fifty-Fifty-Taxi“ als Taxi oder Mietwagen eingestuft.
- Aus einigen Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises (Herleshausen, Waldkappel, Hessisch Lichtenau) wird ein gesonderter Berufs- oder Werksverkehr nach § 43 PBefG zur Firma B. Braun in Melsungen (Schwalm-Eder-Kreis) vorgehalten.
- Schulbezogene Beförderungsangebote, die der Freistellungs-Verordnung (FrStllgV) und nicht dem PBefG unterliegen, werden vom Schulträger bezahlt und bei Omnibusbetrieben direkt bestellt. Für die Zielgruppe ist die Nutzung kostenfrei. Für andere Fahrgäste bestehen keine Mitfahrtsmöglichkeiten. Zu diesen sog. freigestellten Schülerverkehren gehören im Werra-Meißner-Kreis unterrichtsbezogene Fahrten zu Turnhallen und Schwimmbädern sowie speziell abgestimmte Fahrten zur Beförderung zwischen Wohnort und einer sonstigen Förderschule bzw. zu einer Schule für Lernhilfe.
- Im Sommer 2011 wurde ein neues Mobilitätskonzept für den Raum Ringgau in Ergänzung zum regulären Linienverkehr umgesetzt. Ziel ist die Schaffung eines Mobilitätsangebotes v. a. für Bevölkerungsgruppen ohne eigenen Pkw. Neben der Anbindung des Nahversorgungsstandortes „marktwert“ in Ringgau-Datterode aus allen Ortsteilen der beiden Gemeinden Ringgau und Weißenborn soll darüber hinaus die Erreichbarkeit wichtiger Versorgungseinrichtungen, insbesondere von Arztpraxen, sichergestellt werden. Die Umsetzung als solche erfolgt in Anlehnung an das Konzept von Bürgerbussen. Es werden vorhandene Ressourcen genutzt, wie Vereinsbussen, der Einsatz ehrenamtlicher Fahrer und Organisationen.



3.3 Haltestellen

Stadt bzw. Gemeinde	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit ...			
	Haltestellen	Positionen	Vitrinen	Fahrgastunterstände	Sitzgelegenheiten	Hochborde
Bad Sooden-Allendorf ⁷	27	35	7	12	30	8
Berkatal	7	12	1	4	5	0
Eschwege	100	171	30	58	121	34
Großalmerode	25	45	13	29	37	0
Herleshausen	18	28	2	16	19	1
Hessisch Lichtenau	45	63	4	23	28	3
Meinhard	18	29	1	14	17	1
Meißner	19	33	3	10	14	0
Neu-Eichenberg	13	20	6	8	11	1
Ringgau	15	27	0	11	12	2
Sontra	45	71	5	15	22	0
Waldkappel	28	45	6	23	40	2
Wanfried	18	34	2	12	23	2
Wehretal	14	21	0	7	11	1
Weißborn	2	4	1	1	4	0
Witzenhausen	81	120	10	26	46	7
Werra-Meißner-Kreis	476	758	91	269	440	62

Tab. II-22: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung; Daten nach HMS des NVV; Stand 17.01.2011]

In den 16 Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises gab es laut Haltestellenmanagement-System (HMS) des NVV zum Stichtag 17.01.2011 zusammengekommen annähernd 480 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit insgesamt etwa 760 Haltestellenpositionen. Es handelt sich um eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Auswertung, da Veränderungen bei den Haltestellen, ihren Positionen und vor allem bei deren Ausstattungsmerkmalen tagesaktuell erfolgen.

⁷ Dargestellt sind die im HMS hinterlegten Haltestellen. Für den Stadtbus Bad Sooden-Allendorf sind hier noch nicht alle Haltestellen eingepflegt.



Die meisten Haltestellen und Haltestellenpositionen entfielen auf die Kreisstadt Eschwege (100 Haltestellen), gefolgt von Witzenhausen. Die Mittelzentren Sontra und Hessisch Lichtenau liegen mit einigem Abstand dahinter. Neben der Größe der Gemarkungsgebiete und den vielen Stadtteilen trägt auch das dichte Haltestellennetz für die Stadtbuslinien in Eschwege und Witzenhausen zu der hohen Zahl an Haltestellenpositionen bei, die zu einer feinräumigen Erschließung der Kernstädte beitragen.

Die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis belief sich auf etwa 90 Informationsvitri-
nen, 270 Fahrgastunterstände und 440 Sitzgelegenheiten. Mit Ausnahme der Gemein-
den Ringgau und Wehretal verfügte jede Stadt bzw. Gemeinde über mindestens eine
Informationsvitrine im NVV-Design. Etwa ein Drittel aller Vitri-
nen befand sich in Eschwege (30), was im Umkehrschluss bedeutet, dass ebenfalls etwa 30 % aller Haltestellen
in der Kreisstadt mit einer Vitrine ausgestattet sind. Während in Großalmerode und
Witzenhausen die Ausstattung im Hinblick auf Fahrgastinformation in etwa als durch-
schnittlich zu bewerten ist, sind die Mittelstädte Sontra und Hessisch Lichtenau hier eher
unterversorgt.

Rund 60 Haltestellenpositionen waren durch Hochborde für Gehbehinderte und Roll-
stuhlfahrer ausgebaut (entsprach 8 % aller Positionen im Landkreis), so dass beim Ein-
satz der Kneeling-Technik am Niederflurfahrzeug theoretisch ein nahezu barrierefreier
Übergang zwischen Fahrzeug und Bussteig hergestellt wird (vgl. Abb. II-17). Problema-
tisch ist die Situation dennoch an einigen Haltestellen hinsichtlich der Anfahrbarkeit der
Haltestellenkante. Zu kurze Busbuchten und/oder ungeordnetes Parken lässt oftmals
auch bei niederflurgerechtem Ausbau fahrdynamisch kein paralleles Anfahren an den
Bordstein zu.



Abb. II-17: Beispiele für Bushaltestellen mit Hochborde: Bad Sooden-Allendorf Hospitalkapelle (links) und Hessisch Lichtenau-Quentel Mitte (rechts)

[Fotos: NVV]

Haltestellen mit direkten Verknüpfungsfunktionen zwischen straßengebundenem ÖPNV und SPNV sowie mit entsprechend kurzen Wegen zwischen den Verkehrsmitteln befinden sich an den Bahnstationen in Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Hessisch Lichtenau (Tram), Neu-Eichenberg, Wehretal-Reichensachsen und Witzenhausen.



3.4 Qualität der Betriebsdurchführung: Anschlusssicherung

Für den straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis gibt es an ausgewählten Netzknoten definierte Anschlussbeziehungen zwischen den Buslinien, die auch im Verspätungsfall – soweit betrieblich vertretbar – zu gewährleisten sind, weil es sich um kurze Umstiege zu den Uhrzeiten der Taktsymmetrien an diesen Knotenpunkten handelt, auf die auch in den Fahrplanmedien als Anschlussbeziehung hingewiesen wird. Die in Tab. II-23 aufgelisteten Anschlussbeziehungen, die den ganzen Tag über regelmäßig wiederkehren, betreffen die regionalen Linien mit zum Teil längeren Laufwegen. Anschlussbeziehungen im Schülerverkehr, die lediglich einzelne Fahrten angehen, sind nicht dargestellt, ebenso nicht mögliche Umsteigebeziehungen zu bedarfsgesteuerten Zu- und Abbringerfahrten (AST), weil beide anderen betrieblichen Bedingungen unterliegen. Beispielsweise besteht laut Tab. II-23 am Netzknoten Großalmerode, Speckplatz eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen den Linien 205 und 210. Die Linie 250 wartet am Haltepunkt in Herleshausen die Züge aus Richtung Eisenach ab (R6).

Netzknoten	beteiligte Linien
Großalmerode, Speckplatz	205 <-> 210
Sontra-Wichmannshausen, Mitte	240 <-> 250
Waldkappel, Kirche	200 <-> 221/223*/224*
Wanfried, Bahnhofstraße	200 <-> 231
Bad Sooden-Allendorf	R7 -> 216*/220 und Stadtbus 215.A/B
Eschwege	R7 -> 200/220/231*/240/WAK78
Herleshausen	R6 -> 250
Hessisch Lichtenau Bürgerhaus	4 -> 200/205/206*/400
Sontra	R7 -> 251*/252*/260
Witzenhausen	R1 -> 210, 220 und Stadtbus 211
• * überwiegend nur im Schulverkehr	

Tab. II-23: Definierte Anschlussbeziehungen bei regionalen Buslinien

[eigene Zusammenstellung; nach Informationen des NVV (Stand April 2010)]



4 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage

4.1 Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens

Die Stichprobe der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2002“ wurde für Hessen aufgestockt, um regional differenzierte Ergebnisse zu erhalten (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005, S. 1*). Die MiD folgt der Systematik der zuvor ausschließlich westdeutschen „Kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten“ (KONTIV) der Jahre 1976, 1982 und 1989. Aus der späteren Erhebung MiD 2008 lagen zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (4. Quartal 2009) zum vorliegenden Nahverkehrsplan noch keine regionsspezifischen Erhebungsdaten vor.

In diesem Unterkapitel werden ausgewählte Mobilitätskennziffern aus der MiD 2002 für Nordhessen mit Fokus auf den ÖPNV präsentiert (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005*). Die regionale Auswertung für Nordhessen bezieht sich auf das Gebiet des NVV ohne den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Unterhalb des Raumes „Nordhessen“ ist in der vorliegenden Abgrenzung keine weitere Ausdifferenzierung möglich, zum Beispiel in Bezug auf nur einen Landkreis oder einen Strukturraum.

Diese Mobilitätskennwerte sind deshalb vor dem Hintergrund eines hochgradig heterogenen Gebietes zu interpretieren, das sowohl den großstädtischen Kern eines Verdichtungsraumes (Stadt Kassel) als auch ländliche Kreise umfasst (vgl. Kap. II 1.1.2). Die Erhebung MiD 2002 fand vor der Inbetriebnahme wichtiger schienenbezogener Projekte in Nordhessen statt (RegioTram schrittweise ab 2005; „Lossetalbahn“ im Abschnitt Helsa – Hessisch Lichtenau ab 2006, Eschwege Stadtbahnhof ab Dezember 2009).

Die Werte für Nordhessen werden zum hessischen Landesdurchschnitt und zu den beiden Großstädten des Ballungsraumkerns im Rhein-Main Gebiet – Frankfurt am Main zusammen mit Offenbach am Main – in Vergleich gesetzt (vgl. Tab. II-24). Die Zahlen für die beiden Großstädte kommen dem Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung der Stadt Kassel tendenziell näher als jenem im Durchschnitt für Nordhessen, da die Ergebnisse für Großstädte erfahrungsgemäß enger beieinander liegen als zwischen einer Großstadt und einem überwiegend ländlichen Raum.

Die Ausprägungen für die Inanspruchnahme und die Wahrnehmung des ÖPNV in Nordhessen liegen fast durchgehend unterhalb der hessenweiten Durchschnittswerte. Eine deutliche Ausnahme betrifft den ÖPNV-Anteil beim Wegezweck „Ausbildung“, denn durch die längeren Wege zu den weiterführenden Schulen und sonstigen Ausbildungsstätten fällt dem ÖPNV bei der Verkehrsmittelwahl in ländlichen Räumen eine besondere Funktion zu.



Merkmal	Nordhessen	Land Hessen	Frankfurt a. M./ Offenbach a. M.
Haushalte ohne eigenen Pkw	14 %	17 %	33 %
Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte ¹	12 %	17 %	31 %
Anteil der Wohnbevölkerung mit „empfundener“ Distanz < 1 km zur nächstgelegenen Haltestelle des schienengebundenen ÖV ¹	22 %	34 %	69 %
Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelnutzung, wenn nächstgelegene Haltestelle des schienengebundenen ÖV in „empfundener“ Entfernung zur Wohnung ... liegt. ^{1,2}			
... < 1 km ...	11 %	10 %	19 %
... > 1 km ...	3 %	5 %	7 %
ÖPNV-Anteil an allen Wegen ²	6 %	7 %	14 %
ÖPNV-Anteil im bimodalen Vergleich ÖPNV/MIV (nur Mo-Fr) ²	11 %	12 %	27 %
ÖPNV-Anteil an Wegezweck ... ²			
... „Arbeit“	7 %	13 %	31 %
... „Ausbildung“	39 %	33 %	29 %
... „Begleitung“	1 %	2 %	5 %
... „private Erledigung“	5 %	6 %	16 %
... „Einkauf“	3 %	4 %	8 %
... „Freizeit“	3 %	4 %	10 %
ÖPNV-Anteil an Wegen bei ständiger Pkw-Verfügbarkeit ²	2 %	3 %	9 %
ÖPNV-Anteil an Wegen bei Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte ²	25 %	28 %	34 %
Anteil der Wohnbevölkerung mit regelmäßiger ÖPNV-Nutzung (> 1-3 Tagen/Monat) ¹	28 %	40 %	66 %
„Empfundene“ Erreichbarkeit üblicher Wegeziele mit dem ÖV vom Wohnort aus ¹			
„sehr gut“, „gut“ oder „einigermaßen“	68 %	73 %	90 %
„schlecht“ oder „sehr schlecht“	29 %	23 %	8 %
¹ Personen ab 14 Jahre			
² ohne Wirtschaftsverkehr (regelmäßige berufliche Wege)			

Tab. II-24: Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005]



In Abb. II-18 sind die Wegezwecke für verschiedene Kombinationen im Land Hessen wiedergegeben, die sich regional nicht signifikant unterscheiden. Es wird deutlich, dass Frauen und Männer unterschiedliche Mobilitätsverhalten haben, vor allem hinsichtlich berufsbezogener Wege aller Art, Einkaufs- und Begleitwege.

Die Säulendiagramme in Abb. II-18 zeigen einerseits, dass Ausbildungswege nur einen äußerst geringen Teil des gesamten Wegeaufkommens ausmachen. In diesem Segment weist in Nordhessen der ÖPNV jedoch im Landesvergleich eine überdurchschnittlich hohe Inanspruchnahme auf (vgl. dazu auch Tab. II-24). Andererseits ist der Freizeitverkehr zwischen 24 % und 31 % das Segment mit dem höchsten Anteil am gesamten Wegeaufkommen. Der Anteil des ÖPNV bei diesem Nachfragesegment beträgt in Nordhessen lediglich 3 %.

Unter dem Oberbegriff „Freizeit“ werden bei Erhebungen wie der MiD 2002 alle möglichen Wegezwecke subsumiert, die nicht den anderen Wegezwecken eindeutig zugeordnet werden können. Grundsätzlich nehmen innerhalb des Freizeitverkehrs Wege zur Pflege sozialer Kontakte eine herausragende Stellung ein. Diese Quelle-Ziel-Beziehungen sind räumlich und zeitlich oft diffus und somit schwer zu bündeln. Ein Großteil der Wege in der Freizeit ist ferner auf das Wohnumfeld begrenzt und wird zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Diese Kurzcharakteristik soll verdeutlichen, dass zwar der Freizeitverkehr ein großes Marktsegment ist, auch für den ÖPNV, aber dieses ist weder per se bündelungsfähig wie der Ausbildungsverkehr mit eindeutigen Zielen (Schulstandort) noch ohne weiteres auf den ÖPNV verlagerbar. Im Vergleich zwischen dem Freizeit- und dem Ausbildungsverkehr ist noch zu berücksichtigen, dass es sich bei Letzterem um sog. „imperative“ Wege handelt, d. h. um „Zwangsfahrten“ minderjähriger „Zwangskunden“. Bei Freizeitverkehren handelt es sich um fakultative Wege, bei denen auch alle Bestimmungsgrößen (Zeit, Raum, Ziel, Verkehrsmittelwahl, Dauer, Entfernung) vom Verkehrsnachfrager frei wählbar sind.

Bei punktuellen Ereignissen wie Volksfesten oder Sportveranstaltungen mit hoher Publikumswirksamkeit können Fahrgäste in Teilsegmenten des Freizeitverkehrs leichter gewonnen werden. Zusatz- und Sonderfahrten können das Regelangebot zeitlich, räumlich und kapazitativ ergänzen. Darauf abgestimmte tarifliche Sonderregelungen tragen ein Übriges bei. Diese Aussage trifft ebenso auf Nachtverkehre zu, die von den Innenstädten aus in den Nächten vor den Wochenenden und Feiertagen Verbindungen zurück in die Umlandgemeinden herstellen. Im NVV-Gebiet sind dies die Nachtschwärmerlinien, die von der Kasseler Innenstadt aus losfahren (vgl. Kap. II 3.2.7).

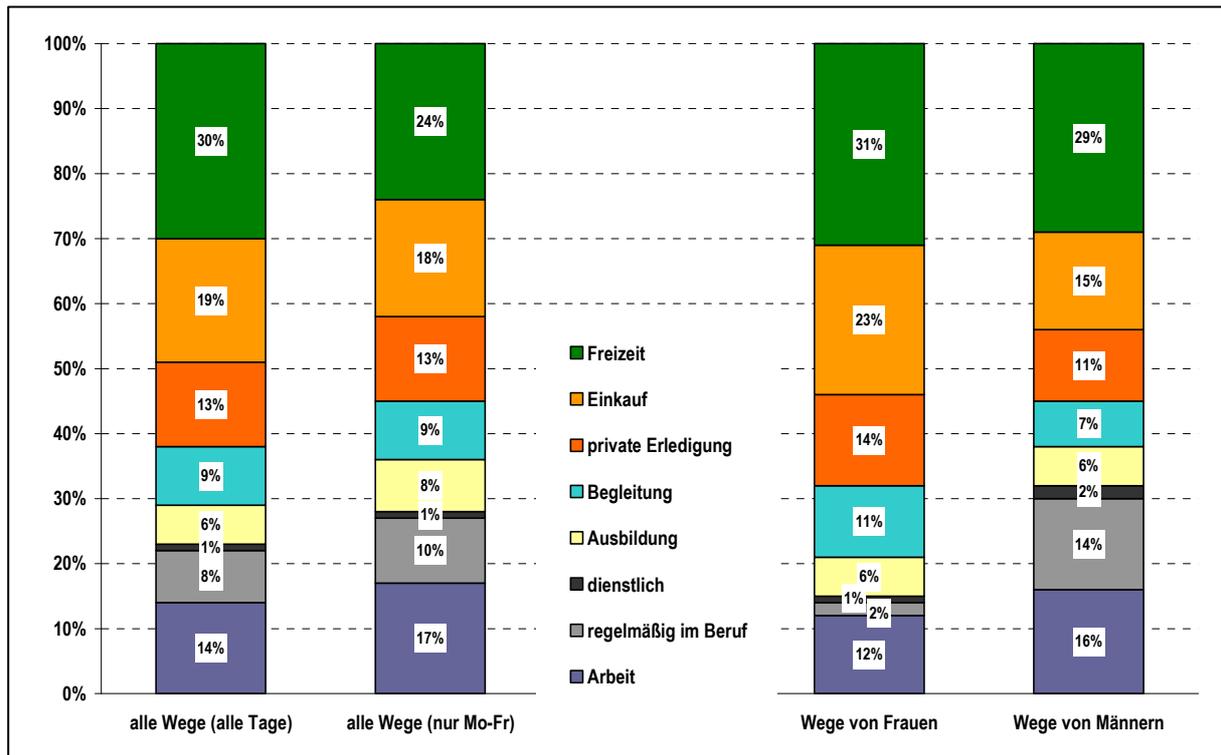


Abb. II-18: Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken

[eigener Entwurf; Daten nach Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main et al. 2005, S. 25 ff.]



4.2 Pendlerverflechtungen

4.2.1 Pendler im Berufsverkehr

4.2.1.1 Pendelbeziehungen innerhalb des Werra-Meißner-Kreises

Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit enthalten die gemeldeten Wohn- und Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Kap. II 1.3).⁸ Die daraus gewonnenen Pendlermatrizen für diese wichtige Beschäftigtengruppe lassen Schlüsse über die Intensität von Verflechtungen im Berufsverkehr zwischen Kreisen und Gemeinden sowie innerhalb von Gebietskörperschaften zu. Diese Pendlermatrix ist eine reine Beziehungsmatrix, die keine Aussagen zu Verkehrsstärken oder zu tatsächlich durchgeführten Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort innerhalb einer Zeiteinheit zulässt (z. B. im Sinne einer Tages- oder Jahresmatrix). Andere, kleinräumige Datengrundlagen auf der Ebene von Gemeinden sind nicht verfügbar, denn die letzte, empirisch erhobene Berufspendlermatrix über alle Beschäftigten fand im Rahmen der bundesdeutschen Volks- und Arbeitsstättenzählung 1987 statt. Angaben aus dem jährlichen Mikrozensus sind nicht für kleinräumige Betrachtungen und konkrete Planungsräume zu verwenden.

Zum Stichtag 30.06.2008 gab es gut 6.500 Pendelbeziehungen von Beschäftigten, die ihren Wohnort außerhalb des Werra-Meißner-Kreises und ihren Arbeitsort innerhalb hatten (Einpendler). Demgegenüber waren etwa 12.500 Auspendler gemeldet. Das Verhältnis zwischen Kreisein- und -auspendlern lag damit bei etwa 0,5, d. h. auf einen Einpendler kamen zwei Auspendler (siehe auch Kapitel I 1.3). Auch der Anteil der Binnenpendler, also der innerhalb des Landkreises wohnenden und arbeitenden Beschäftigten, ist im Vergleich zu den meisten anderen ländlichen Kreisen im NVV-Gebiet eher unterdurchschnittlich. Diese Werte spiegeln die problematische wirtschaftliche Situation des Landkreises wider, können doch, mit Ausnahme des Schwalm-Eder-Kreises, alle übrigen Landkreise im NVV-Gebiet ein vergleichsweise ausgeglichenes Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern vorweisen.

Profitieren konnte der Werra-Meißner-Kreis von der Deutschen Einheit und der EU-Osterweiterung, denn wesentliche Einpendlerströme haben ihre Quelle im Landkreis Eichsfeld, nachrangig auch im Unstrut-Hainich-Kreis und im Wartburgkreis. Der Fokus liegt hier in erster Linie auf der Kreisstadt Eschwege, nachrangig auf dem Mittelzentrum Witzenhausen. Das Mittelzentrum Hessisch Lichtenau stellt einen wichtigen Arbeitsplatzstandort für das westliche Kreisgebiet und auch für Einpendler aus dem östlichen Teil des Landkreises Kassel dar. Hier wirkt sich die gute Anbindung im ÖPNV positiv aus (Tramlinie 4). Sowohl das vierte Mittelzentrum Sontra als auch die vergleichsweise einwohnerstarke Stadt Bad Sooden-Allendorf stellen lokale Arbeitsplatzschwerpunkte für die benachbarten Kommunen dar, ihre überregionale Bedeutung ist demgegenüber vergleichsweise gering ausgeprägt.

⁸ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit. In den thematischen Karten sind alle Pendlerbeziehungen über 100 erfasst.

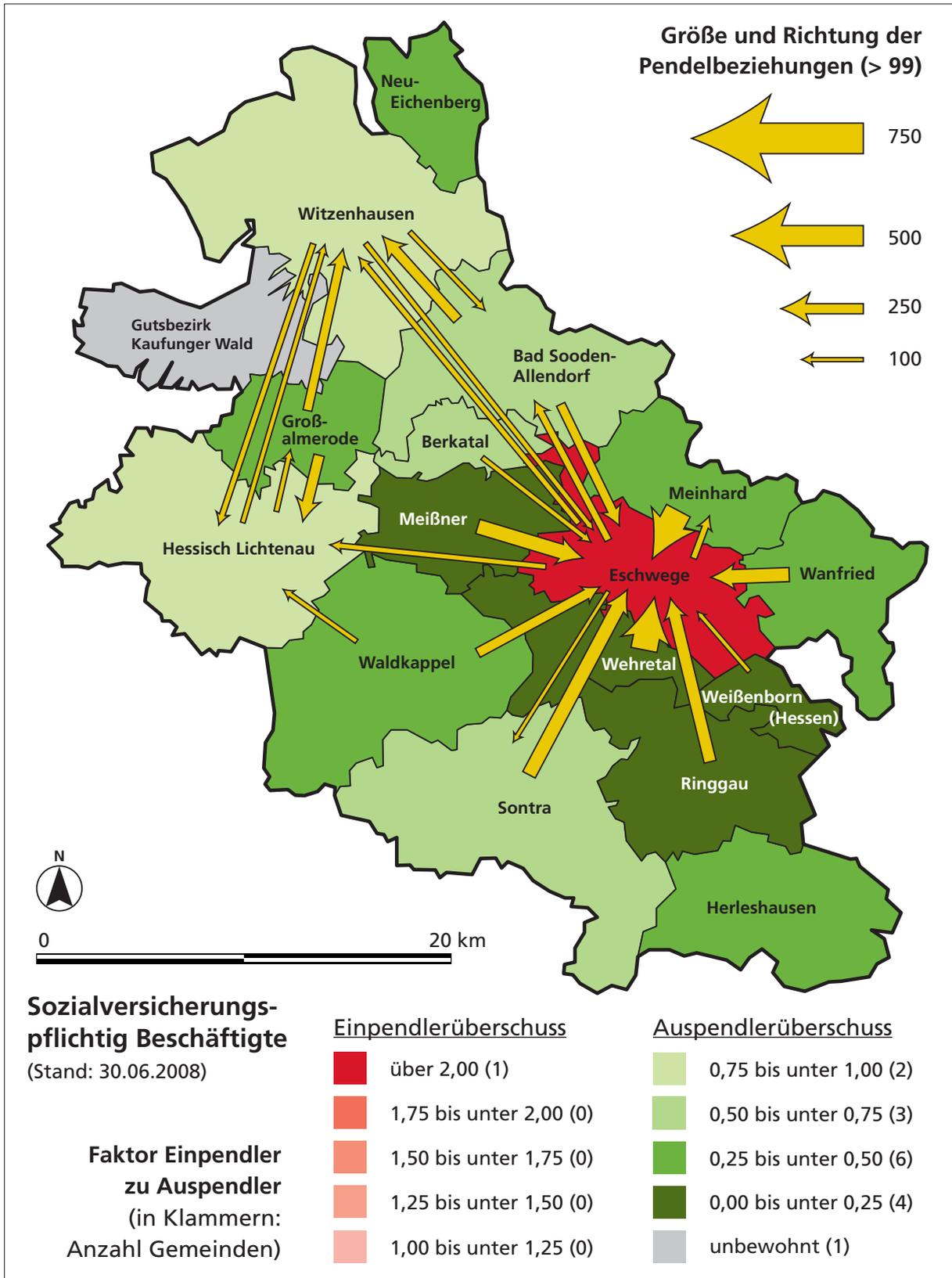


Abb. II-19: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



Die thematische Karte in Abb. II-19 zeigt im Flächendiagramm das Verhältnis zwischen Ein- und Auspendlern je Gemeinde. Je mehr die „grüne Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Auspendlersaldo einer Gemeinde und es liegt damit ein Auspendlerüberschuss vor. Je mehr die „rote Farbe“ zunimmt, desto höher ist das relative Einpendlersaldo einer Gemeinde, hier wird also ein Einpendlerüberschuss verzeichnet.

Das mit großem Abstand höchste Einpendlersaldo verzeichnet im Werra-Meißner-Kreis erwartungsgemäß die Kreisstadt Eschwege (2,1). Sowohl Witzenhausen als auch Hessisch Lichtenau weisen aufgrund ihrer Bedeutung als Arbeitsplatzstandorte noch annähernd ausgeglichene Pendlersaldi auf. Mit Ausnahme der Kommunen Bad Sooden-Allendorf (0,7) und Berkatal (0,7) sind alle übrigen Städte und Gemeinden im Kreis von einem überdurchschnittlichen Auspendlerüberschuss geprägt, darunter auch das Mittelzentrum Sontra (0,5).

Grundsätzlich zeigt sich im Landkreis das typische Bild, dass um die arbeitsplatzreichen Kleinstädte – im Landkreis sind diese die Kreisstadt Eschwege sowie die beiden Mittelzentren Witzenhausen und Hessisch Lichtenau – jeweils Gemeinden mit der Hauptfunktion „Wohnen“ entwickelt haben.

Besonders deutlich tritt die Wohnfunktion bei den Gemeinden Weißenborn (0,1), Ringgau (0,2), Wehretal (0,2) und Meißner (0,2) im mittleren Kreisgebiet hervor, aus denen viele Beschäftigte in die benachbarte Kreisstadt Eschwege auspendeln.

Abb. II-19 enthält darüber hinaus die wichtigsten Pendlerströme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb der Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises. Es sind alle Pendlerbewegungen mit einer Stärke über 100 Beziehungen erfasst. Binnenpendler innerhalb der Städte und Gemeinden sind nicht verzeichnet (vgl. Kap. II 4.2.1.3).

Die Kreisstadt Eschwege spielt eine bedeutende Rolle als Arbeitsplatzstandort für die benachbarten Städte und Gemeinden. Die Relationen Meinhard (Wohnort) – Eschwege (Arbeitsort) und Wehretal (Wohnort) – Eschwege (Arbeitsort) waren mit jeweils etwa 600 Einpendlern die ausgeprägtesten Binnenpendlerströmen im Kreis. Die Einpendlerströme aus Meißner, Sontra und Wanfried folgten mit jeweils über 300 Einpendlern. Vergleichbare Pendlerströme in andere Städte und Gemeinden des Landkreises bzw. auch über die Landkreisgrenze hinaus sind kaum vertreten, lediglich die Relationen Großalmerode (Wohnort) – Hessisch Lichtenau (Arbeitsort) und Bad Sooden-Allendorf (Wohnort) – Witzenhausen (Arbeitsort) wiesen mit etwa 260 Einpendlern eine ähnliche Größenordnung auf.

Diese Zentralisierung auf einen starken Aufkommensschwerpunkt führt zu einer einseitigen Belastung der Verkehrsinfrastruktur und der öffentlichen Verkehrsmittel, da sich das Verkehrsaufkommen im Wesentlichen auf eine Lastrichtung konzentriert.

Die Tabelle in **→Anlage II-10** umfasst die ungerichteten Summen der Ein- und Auspendler je Gemeinde. In den Tabellen in **→Anlage II-11** sind die gerichteten Einzelwerte für jede Gemeinde enthalten, sofern Beziehungen ab einschließlich 10 Beschäftigten bestehen.



4.2.1.2 Pendelbeziehungen aus und zu den Nachbarkreisen

In der Summe über alle Städte und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises gab es am Stichtag 30.06.2008 rund 15.400 Pendelbeziehungen von Beschäftigten über die Kreisgrenzen hinweg, davon waren lediglich etwa 5.500 Einpendler in den Landkreis (ca. 36 %). Von allen Auspendelbeziehungen entfielen auf Ziele

- in der Stadt Kassel 34 % (~3.350),
- im Landkreis Kassel 17 % (~1.650),
- im Schwalm-Eder-Kreis 15 % (~1.450),
- im Landkreis Göttingen 15 % (~1.460) und
- im Landkreis Hersfeld-Rotenburg 13 % (~1.350).

Arbeitsorte in den benachbarten Landkreisen Eichsfeld, Wartburgkreis und Unstrut-Hainich-Kreis sowie in der kreisfreien Stadt Eisenach in Thüringen spielen im Gesamtkontext eine nachgeordnete Rolle, punktuell bestehen jedoch ausgeprägte Beziehungen in Richtung Eschwege und Witzenhausen. Im Gegenzug kam der größte Anteil der Einpendler aus eben diesen genannten Landkreisen, angeführt vom Landkreis Eichsfeld. Insgesamt kamen die Einpendler

- aus dem Landkreis Eichsfeld zu 30 % (~1.650),
- aus dem Unstruth-Hainich-Kreis zu 12 % (~650),
- aus dem Wartburgkreis zu 11 % (~650) und zu
- aus dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu 10 % (~550).

Die auf das Untersuchungsgebiet gerichteten Einpendlerbeziehungen zielen maßgeblich auf Eschwege (ca. 1.500), Witzenhausen (1.200) und Hessisch-Lichtenau (1.050) ab. Erwartungsgemäß dominieren hier die Relationen aus dem Landkreis Eichsfeld nach Witzenhausen und Eschwege sowie die Relationen aus dem Landkreis Kassel nach Hessisch Lichtenau. Während Hessisch Lichtenau über die Tramlinie 4 eine gute ÖPNV-Anbindung in Richtung der Stadt Kassel und in ihrem Verlauf auch in den östlichen Teil des Landkreises Kassel hat, liegen Eschwege, Witzenhausen und auch Bad Sooden-Allendorf, das ein Einpendlerziel aus dem Landkreises Eichsfeld ist, an SPNV-Strecken (RE1/R1 bzw. R7).

Auspendlerbeziehungen zu den Nachbarkreisen sind vor allem in den grenznahen Städten und Gemeinden zu verzeichnen. Ziel ist im Wesentlichen der Arbeitsplatzschwerpunkt in der Stadt Kassel, aber auch die Landkreise Kassel, Göttingen und Hersfeld-Rotenburg bieten für die benachbarten Kommunen attraktive Arbeitsplatzstandorte.

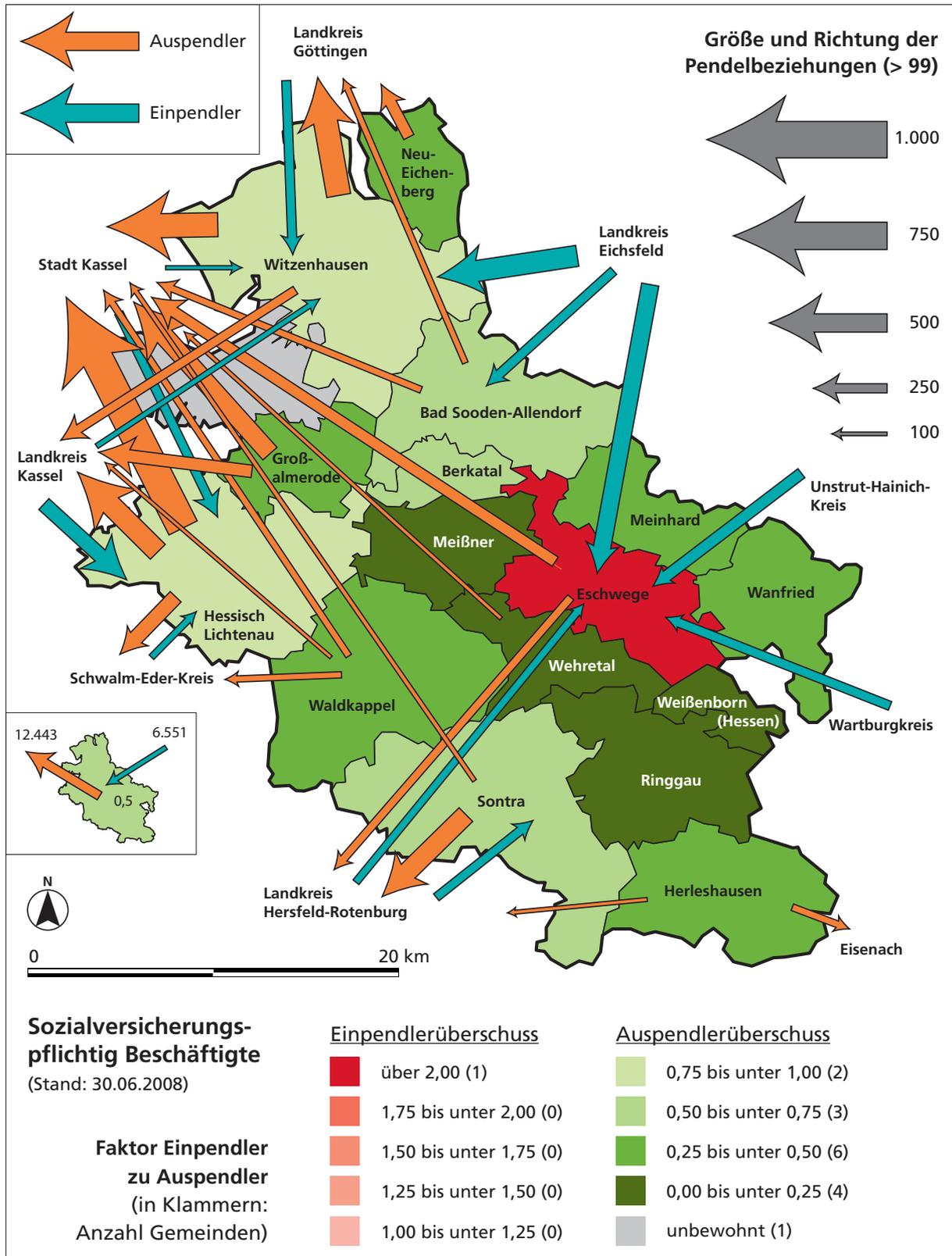


Abb. II-20: Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter über die Kreisgrenzen (gemeindeweise)

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



4.2.1.3 Binnenpendlerbeziehungen innerhalb der Städte und Gemeinden

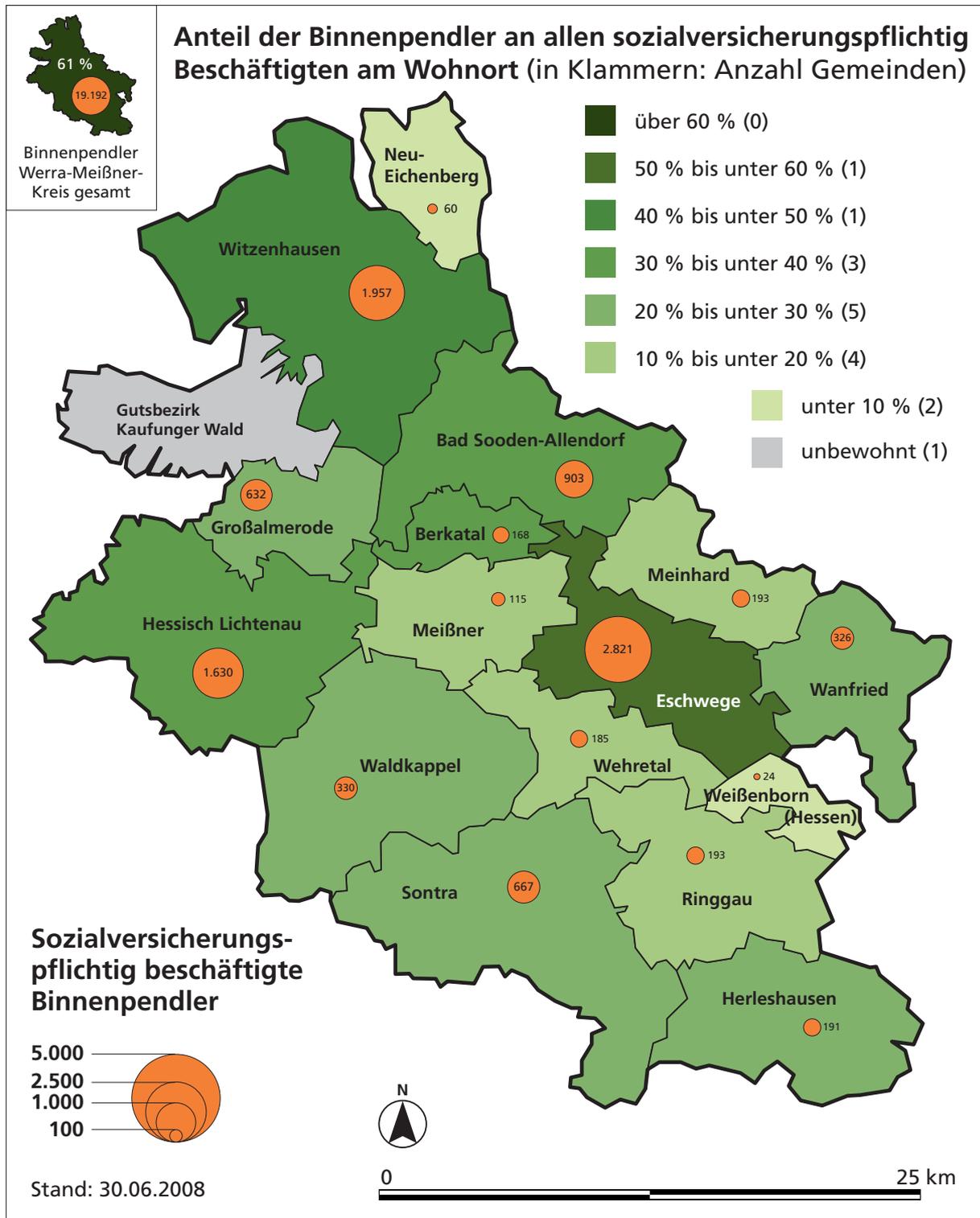


Abb. II-21: Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]



Für den Werra-Meißner-Kreis gibt die Statistik der Bundesagentur für Arbeit etwa 19.200 Binnenpendlerbeziehungen an (Stand: 30.06.2008). Somit befanden sich für 61 % aller Beschäftigten Wohn- und Arbeitsort innerhalb der Kreisgrenzen (vgl. auch Kap. I 4.2.1.1). Davon waren wiederum ca. 10.400 Beschäftigte, die in derselben Stadt oder Gemeinde sowohl ihren Wohn- als auch Arbeitsort hatten. Gemessen an allen Beschäftigten am Wohnort im Werra-Meißner-Kreis schwankt der anteilige Wert stark zwischen 52 % in der Kreisstadt Eschwege und etwa 7 % in Weißenborn.

Beachtenswerte Binnenpendlerbeziehungen sind innerhalb der einwohnerstärkeren Städte des Werra-Meißner-Kreises, die zugleich auch Arbeitsplatzschwerpunkte darstellen, festzumachen (in Klammern: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit gleichem Wohn- und Arbeitsort): Eschwege (ca. 2.800), Witzzenhausen (ca. 1.950) und Hessisch Lichtenau (ca. 1.650). Das sind erwartungsgemäß auch die Städte, die sich aufgrund ihrer Arbeitsplatzdichte als „Einpendler-Schwerpunkte“ herauskristallisiert haben. Die Gemeinden mit vorherrschender Wohnfunktion, wie Weißenborn (7 %), Neu-Eichenberg (9,5 %), Wehretal (11,3 %) und Meißner (11,3 %), weisen häufig auch die geringsten Binnenpendleranteile auf.

4.2.2 Pendler im Ausbildungsverkehr

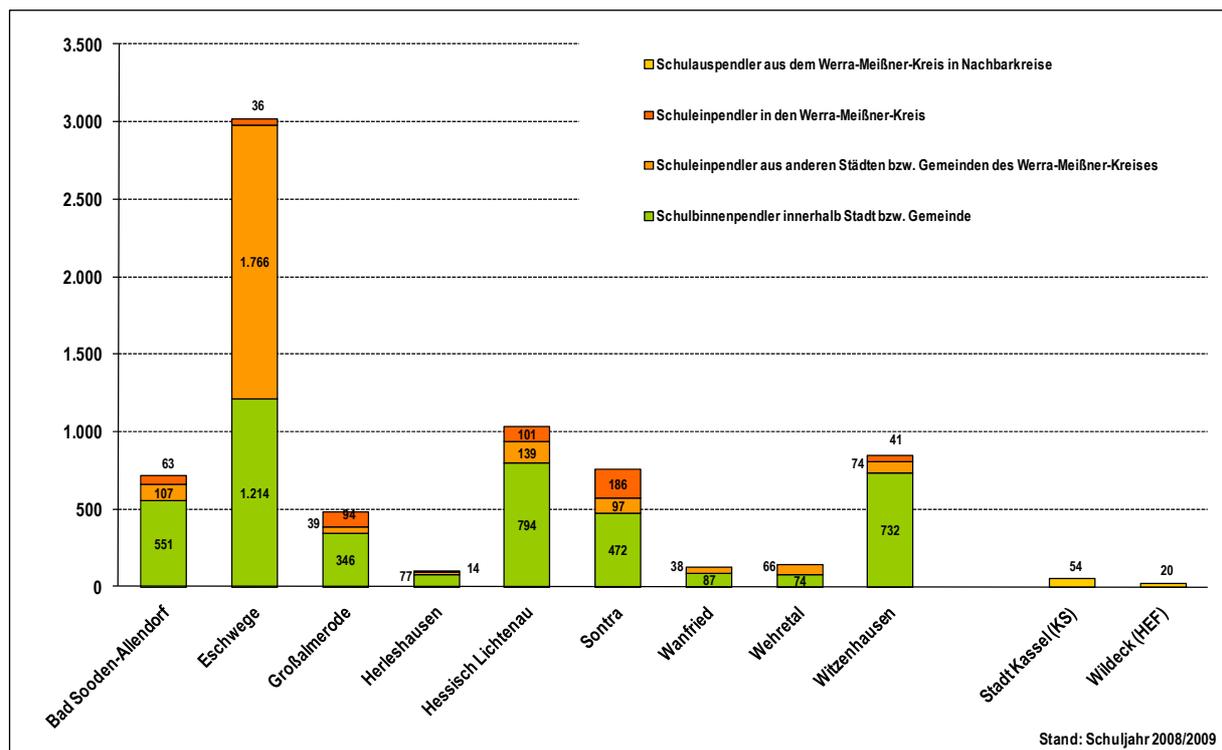


Abb. II-22: Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2008/2009

[eigene Zusammenstellung; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Fahrgäste mit Fahrtzweck „Schule“ stellen eine wichtige Kundengruppe des ÖPNV im Allgemeinen und des straßengebundenen ÖPNV im Besonderen dar. Insbesondere trifft dies zu, je weiter ein Ballungsraum entfernt ist und das Angebot im straßengebunde-



nen ÖPNV zunehmend – wenn nicht gar nahezu vollständig – auf diese Kundengruppe ausgerichtet ist.

Die Verflechtungen im allgemein bildenden Schulverkehr im Werra-Meißner-Kreis sind für die Mittel- und Oberstufenschulen in der Tabelle in → **Anlage II-12** gemeindescharf wiedergegeben, sofern für eine Relation mehr als neun Schülern ausgewiesen sind. Datenstand ist das Schuljahr 2008/2009. In Abb. II-21 sind diese Verflechtungen zusammengefasst graphisch aufbereitet. Bei den Verflechtungen wird unterschieden zwischen

- Binnenpendlern innerhalb einer Stadt bzw. Gemeinde (unabhängig davon, ob der Schulweg mit ÖPNV zurückgelegt wird),
- Schuleinpendlern aus den übrigen Kommunen des Werra-Meißner-Kreises,
- Schuleinpendlern über die Kreisgrenzen bzw. aus Nachbarkreisen in den Werra-Meißner-Kreis und
- Schulauspendlern aus dem Werra-Meißner-Kreis zu Schulstandorten in hessische Nachbarkreise.⁹

Die Einzugsgebiete der Mittelstufenschulen (Gesamtschulen) beschränken sich in der Regel auf aneinander angrenzende Gemeinden. Die freie Wahl einer allgemein bildenden Schule nach der Primarstufe bewirkt dennoch zum Teil komplexe Fahrgastströme im Kreisgebiet sowie ggf. auch zu Schulen außerhalb des Kreisgebietes. Im Schuljahr 2008/2009 besuchten etwa 35 % (ca. 2.300 Schüler) aller im Werra-Meißner-Kreis wohnhaften Schüler eine Schule in einer anderen Stadt bzw. Gemeinde innerhalb des Landkreises. Aus dem Landkreis heraus in andere hessische Städte (Stadt Kassel, Wildeck im Landkreis Hersfeld-Rotenburg) pendelten nur etwa 1 % der Schüler (ca. 80), demgegenüber waren im gleichen Zeitraum gut 520 in den Landkreis einpendelnde Schüler gemeldet (entspricht ca. 7% aller im Werra-Meißner-Kreis gemeldeten Schüler). Etwa 64 % aller Schüler mit Wohnort im Werra-Meißner-Kreis besuchten im Schuljahr 2008/2009 eine allgemein bildende Mittel- oder Oberstufe in ihrer jeweiligen Wohngemeinde.

Die Zahl der Schüler aus dem Werra-Meißner-Kreis, die eine weiterführende Schule in Niedersachsen oder in Thüringen besuchen, ist nicht bekannt, weil die Wohnorte der Schüler in der amtlichen Statistik dieser beiden Bundesländern weder kreis- noch gemeindescharf erhoben werden.

⁹ Aussagen hinsichtlich Schülerverflechtungen über die Landesgrenzen hinweg sind aufgrund der vorliegenden Daten in der Tendenz möglich.

4.3 Motorisierungsrate und PKW-Verfügbarkeit

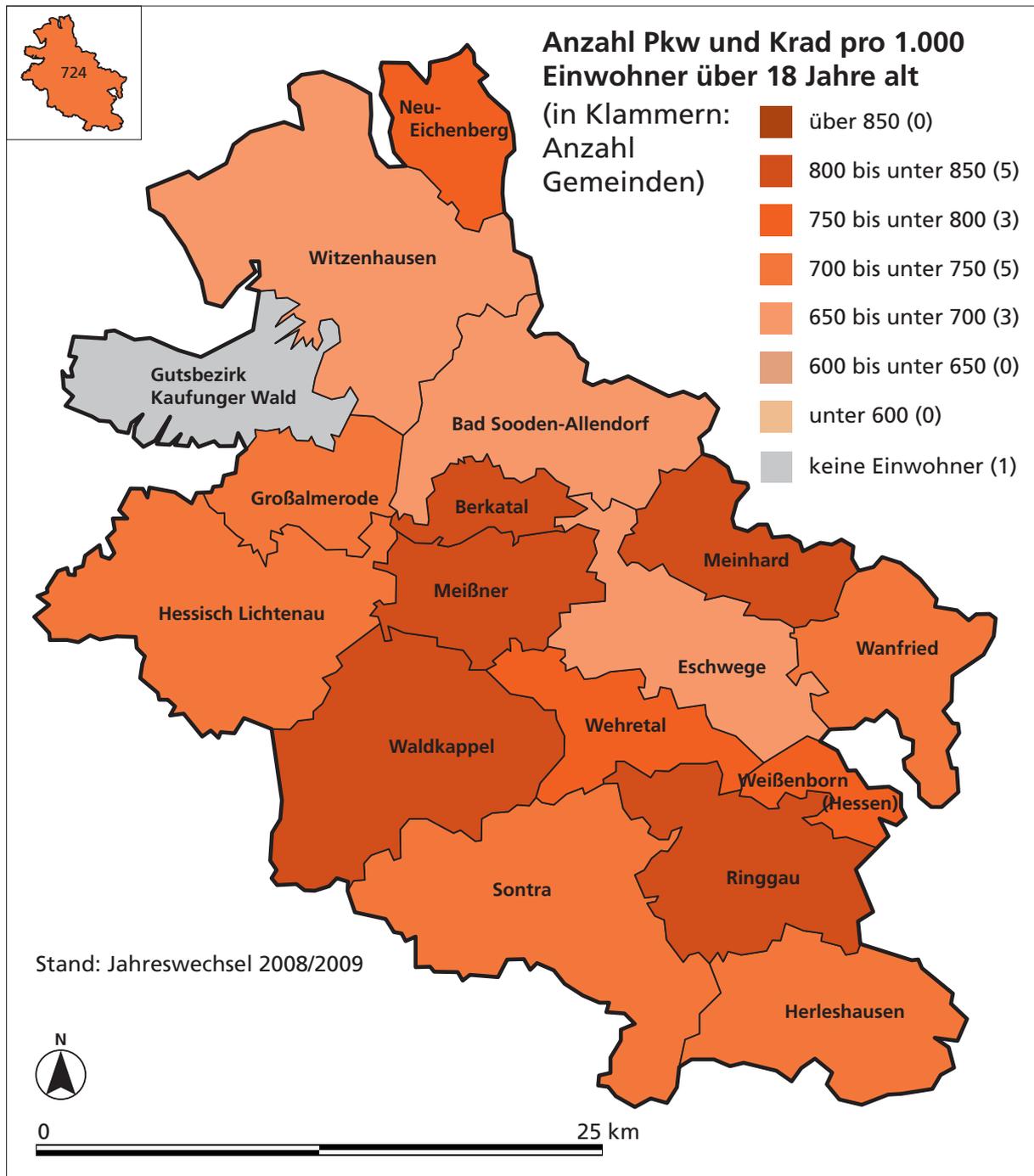


Abb. II-23: Motorisierungsrate in den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises
[eigener Entwurf; Daten nach Statistischem Landesamt Hessen und Kraftfahrtbundesamt 2009]

Die Motorisierungsrate ist ein Maß für die Pkw-Verfügbarkeit in einer Region. Die Daten im Flächendiagramm der thematischen Karte in Abb. II-22 setzen sich aus privaten und gewerbliche Pkw zuzüglich privater Krad zusammen und beziehen sich auf die



Wohnbevölkerung über 18 Jahre, um Verzerrungen durch Minderjährige zu vermeiden. Datenstand ist der Jahreswechsel 2008/2009. Zudem wird vereinfacht angenommen, dass die vorhandenen gewerblichen Pkw auch privat genutzt werden können. Die vorliegende Auswertung gibt keine Auskunft zu der tatsächlichen Verfügbarkeit motorisierter Verkehrsmittel in einem Haushalt oder durch einzelne Haushaltsmitglieder.

Im Werra-Meißner-Kreis liegt die Pkw-Dichte mit 724 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner über den Werten für Hessen mit 703 Pkw+Krad pro 1.000 Einwohner. Im Vergleich zu den anderen Landkreisen im NVV-Gebiet ist die Pkw-Verfügbarkeit im Untersuchungsgebiet jedoch relativ gering (Pkw- und Krad-Dichte pro 1.000 Einwohner am 01. Januar 2009 im NVV-Gebiet ohne Stadt Kassel: 746).

Die höchsten Motorisierungsgrade im Werra-Meißner-Kreis weisen die strukturschwächeren Gemeinden auf, hier sind vorrangig die Gemeinden Meißner (846), Waldkappel (834), Ringgau (833) und Meinhard (816) zu nennen (vgl. auch Kap. I 1.3 bis I 1.7). Statistisch gesehen verfügt hier nur einer von fünf Erwachsenen nicht über ein Fahrzeug.

Demgegenüber ist für die Kreisstadt Eschwege mit lediglich 659 Pkw pro 1.000 Einwohner über 18 Jahre einer der geringsten Werte für die Pkw- und Krad-Verfügbarkeit im NVV-Gebiet zu verzeichnen. Hier können das hochwertige Angebot im Schienenverkehr sowie das ebenfalls gute Angebot im Stadtverkehr (StadtBus Eschwege) Verkehrsanteile sichern. Vergleichbares gilt für Witzenhausen (696), Hessisch Lichtenau (715) und Bad Sooden-Allendorf (660).

Die Motorisierungsrate hängt nicht nur mit der Raumstruktur und der Siedlungsdichte, sondern auch mit der Erwerbsstruktur und dem ÖPNV-Angebot zusammen: Kommunen ohne Schienenanbindung, mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort, überdurchschnittlich hohen Anteilen an erwerbstätiger Bevölkerung und somit beträchtlichen Auspendleranteilen haben generell höhere Motorisierungsraten (z. B. Meißner, Ringgau, Waldkappel, Meinhard) als jene mit hohem lokalem Arbeitsplatzangebot, entsprechend vielen Binnenpendlern und einem guten ÖPNV-Angebot (z. B. Eschwege, Witzenhausen, Hessisch Lichtenau, Bad Sooden-Allendorf).

Insgesamt ist ein „Süd-Nord-Gefälle“ erkennbar: Die Städte und Gemeinden mit überdurchschnittlichen Pkw-Dichten liegen vorrangig in der Südhälfte des Landkreises, die Städte und Gemeinden mit Schienenanbindung, die überwiegend im nördlichen Kreisgebiet gelegen sind, weisen eine eher unterdurchschnittliche Pkw-Verfügbarkeit auf (vgl. → **Anlage II-13**). Weitere Trends in der Verteilung der Pkw-Dichte können nicht abgeleitet werden.

4.4 Verkehrsnachfrage im MIV

Die Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr wird anhand von Ausschnitten der Verkehrsmengenkarten für Hessen 2010 dargestellt (vgl. *Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen* 2010). Aus Gründen der Lesbarkeit befinden sich die Karten als DIN-A3-Ausdrucke in → **Anlage II-14**.



4.5 Verkehrsnachfrage im ÖV

4.5.1 Verkehrsnachfrage im SPNV

Für den SPNV liegt nahezu verbundweit Zahlenmaterial aus Fahrgasterhebungen vor, die 2008 im Auftrag des NVV durchgeführt wurden. In Abb. II-23 sind die Belastungszahlen für die Bahnstationen und die Querschnitte im Werra-Meißner-Kreis graphisch aufbereitet. Die Werte der Querschnittsbelastungen bzw. der Belastungsbänder sind zusätzlich für jede schienengebundene Linie ausgewiesen, die im Werra-Meißner-Kreis verkehren (R1, RE1 als Hallenser Ast des RE1, EB1 als Erfurter Ast des RE1, R6, R7).

Die Summe über alle Ein- und Aussteiger (inkl. Umsteiger zwischen den Linien des SPNV) an einem durchschnittlichen Schulwerktag betrug rund 5.000 Fahrgäste. Dreh- und Angelpunkt ist der Bahnhof Eichenberg, an dem sich alle den Landkreis durchquerenden Schienenstrecken treffen – mit Ausnahme des R6, der im Werra-Meißner-Kreis lediglich den Haltepunkt Herleshausen bedient¹⁰.

Gemäß den vorliegenden Daten aus dem Jahr 2008 waren im Kreisgebiet im SPNV die am meisten frequentierten Bahnhöfe Eichenberg (ca. 1.930) und Witzenhausen (ca. 1.320). Der Bahnhof Eichenberg vereinte insgesamt mehr als ein Drittel der kreisweiten Ein- und Aussteiger im SPNV auf sich. Alle anderen Bahnhaltepunkte im Kreisgebiet waren deutlich weniger frequentiert, die Nachfrage hier bewegte sich zwischen 165 Ein- und Aussteigern pro Werktag am Haltepunkt in Herleshausen und 526 Ein- und Aussteigern pro Werktag am Bahnhof Eschwege West.

Mit der Eröffnung des neuen Stadtbahnhofs in der Innenstadt von Eschwege ändert sich das Bild deutlich. Nach einer ersten Bilanz des NVV hat sich bereits in den ersten 100 Tagen die Anzahl der Fahrgäste im Verhältnis zum alten Bahnstandsstandort Eschwege West verdoppelt, sie stieg von etwa 530 auf etwa 1.080 Fahrgäste an den neuen Stationen Eschwege und Eschwege-Niederhone (vgl. www.newstix.de; Stand 30.03.2010). Eine zentrale Rolle spielen hierbei die verkürzten Reisezeiten in die angrenzenden Oberzentren Kassel und Göttingen jeweils um mehr als 20 Minuten. Auch die Bahnhöfe in Sontara und Bad Sooden-Allendorf profitieren von den Entwicklungen und weisen deutliche Fahrgastzuwächse auf. Am Bahnhof Eschwege West halten seitdem keine Personenzüge mehr.

Insgesamt zeigt sich ein Bild, bei dem die beiden auf die benachbarten Oberzentren Kassel und Göttingen ausgerichteten Bahnstrecken im SPNV relativ gleichmäßig nachgefragt sind. Die Züge in bzw. aus Richtung Kassel weisen dabei leicht höhere Werte auf als die Regionalzüge R1 und R7 in bzw. aus Richtung Göttingen zusammen. Die Nachfragezahlen auf dem Regionalzug R7 steigen hierbei im Zulauf auf den Bahnhof Eichenberg aus Richtung Bebra kontinuierlich an.

Die Querschnittsbelastung, also die Besetzung der Züge zwischen den Bahnstationen, beträgt auf dem Streckenabschnitt der R6 Bebra – Eisenach um den Haltepunkt Herleshausen etwa 720 Fahrgäste.

¹⁰ Züge der R1 und R7 fahren bis Eichenberg vereint.

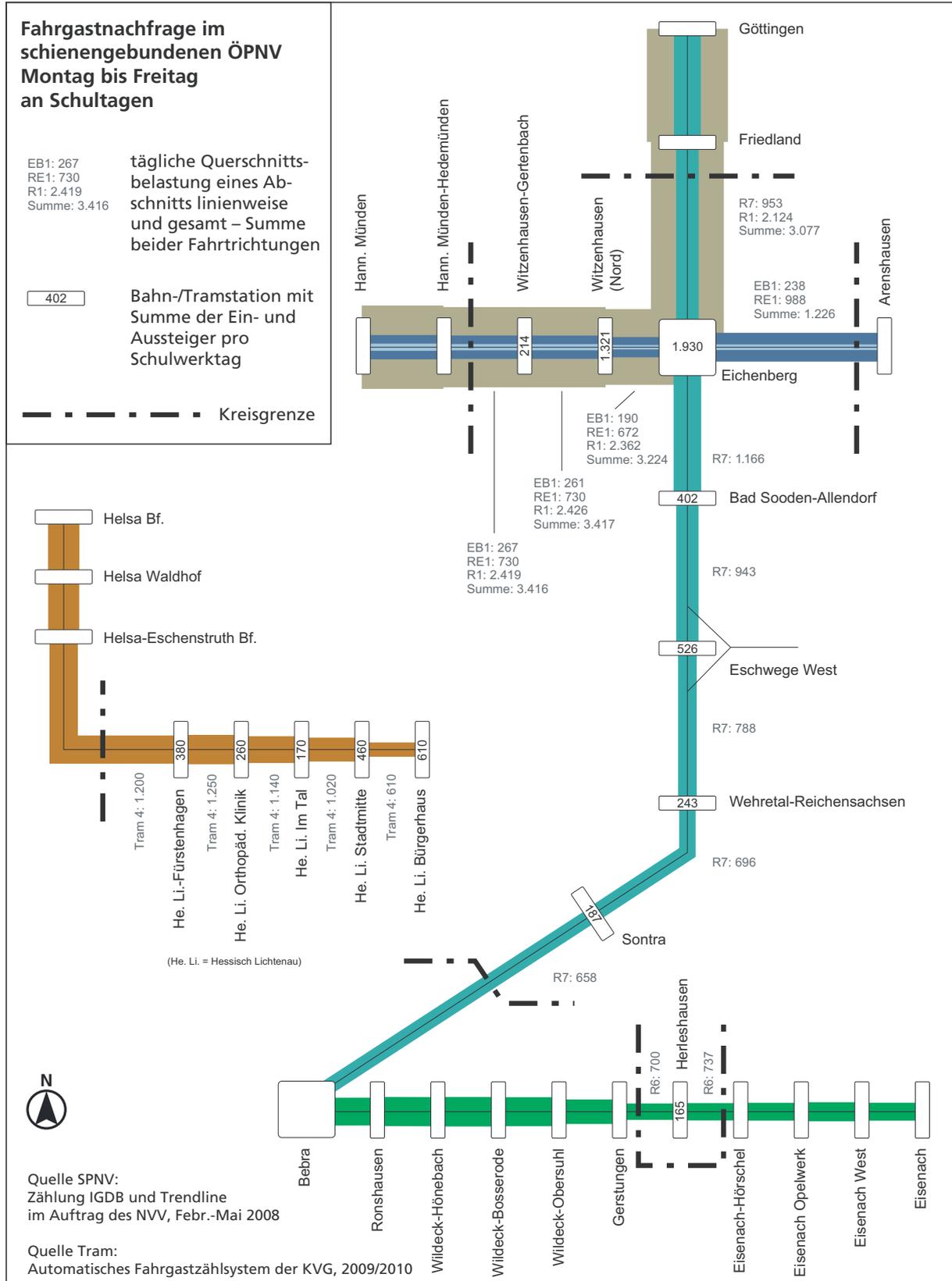


Abb. II-24: Fahrgastnachfrage im SPNV auf Bahnstrecken im Werra-Meißner-Kreis 2008 [NVV 2008; verändert und ergänzt]



4.5.2 Verkehrsnachfrage im straßengebundenen ÖPNV

Für den straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises liegen Daten zur Fahrgastnachfrage auf den Bus- und AST-Linien in Aufgabenträgerschaft der NWM und des NVV in unterschiedlichen Tiefen vor. AST-Fahrten sind aufgrund ihrer bedarfsorientierten Betriebsabwicklung, bei der eine telefonische Voranmeldung durch den Fahrgast erforderlich ist, im Vergleich zum Busverkehr weitgehend erfasst.

Für regionale und lokale Buslinien sind Fahrgastzahlen aus verschiedenen Jahren vorhanden, so dass zur besseren Interpretation der Daten der zum Zeitpunkt der Erhebung gültige Fahrplan zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus wurden und werden von der NWM und vom NVV für spezielle Fragestellungen der Angebotsplanung, wie z. B. zur Bemessung von Fahrzeugkapazitäten oder zur Klärung der Inanspruchnahme von Umsteigebeziehungen, punktuelle Erhebungen durchgeführt, deren Ergebnisse in den nachfolgenden Unterkapiteln wegen ihrer speziellen Fragestellungen jedoch nicht näher aufgeführt werden.

4.5.2.1 Ausgewählte regionale und lokale Buslinien

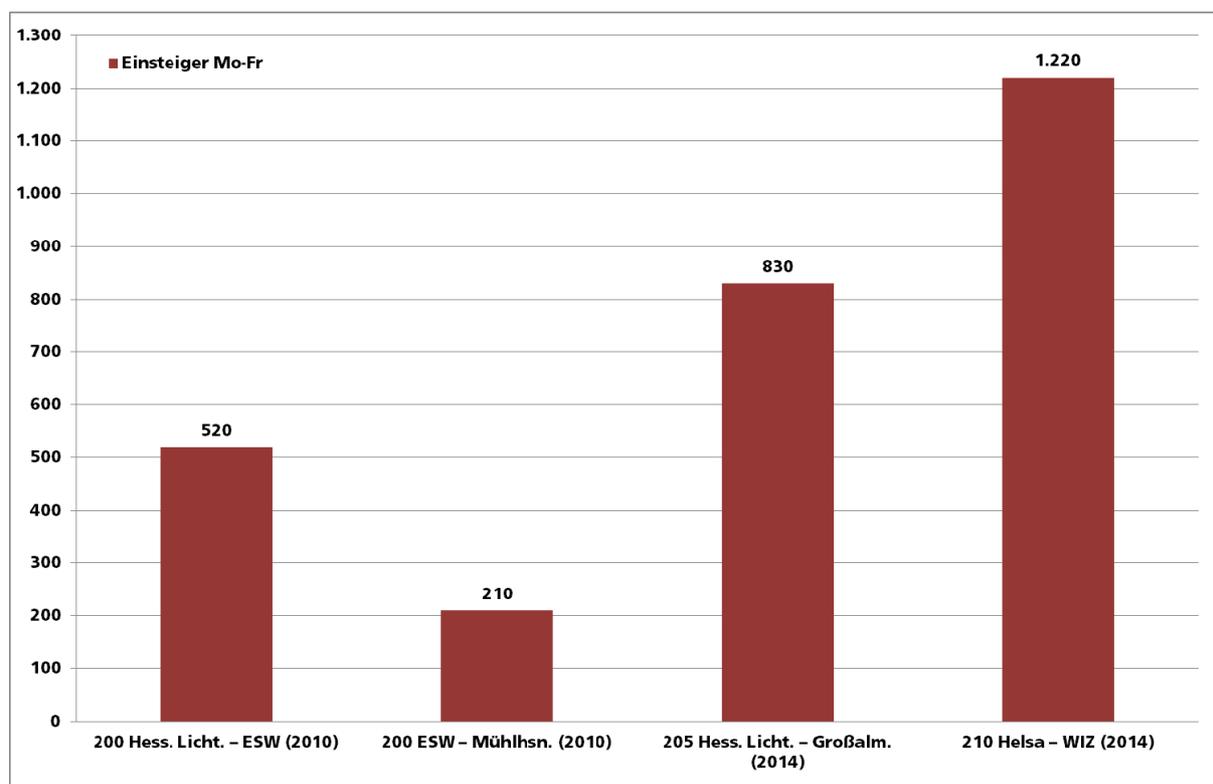


Abb. II-25: Einsteigerzahlen ausgewählter Buslinien im Werra-Meißner-Kreis (versch. Jahre)
[eigener Entwurf; Daten nach NVV und NWM]

Regionale Buslinie 200

Die regionale Buslinie 200 ist eine lang laufende Linie von Hessisch Lichtenau über Eschwege nach Mühlhausen in Thüringen. Mit dieser Linie werden die Grundzentren Waldkappel, Wehretal-Reichensachsen, Meinhard-Grebendorf und Wanfried an die Mit-



telzentren und Netzknoten angebunden. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Hessisch Lichtenau wird an Schulwerktagen überwiegend ein Stundentakt angeboten, auf dem östlichen Abschnitt zwischen Eschwege und Mühlhausen an allen Werktagen ein 2-Stunden-Takt. Die Kreisstadt Eschwege stellt dabei ein Brechpunkt in der Angebots- und Nachfragestruktur dar, weshalb die Linie hier in zwei Abschnitten betrachtet wird (vgl. Abb. II-25).

Der westliche Abschnitt Hessisch Lichtenau – Eschwege ist mit über 500 schulwerktäglichem Einsteigern deutlich stärker nachgefragt als der östliche Eschwege – Mühlhausen mit etwas über 200. Am Bürgerhaus in Hessisch Lichtenau steigen rund 75 Fahrgäste pro Schulwerktag zwischen der Linie 200 und der Tramlinie 4 nach/aus Kassel um. Dies ist ein Anteil von rund 55 % aller Ein- und Aussteiger der Linie 200 an dieser Verknüpfungshaltestelle. Die Fahrgasterhebungen wurden im Juni 2010 (Hessisch Lichtenau – Eschwege) und zwischen August und Oktober 2010 (Eschwege – Mühlhausen) durchgeführt.

Im westlichen Abschnitt ergänzen lokale Buslinien (205, 221, 223 u. a.) abschnittsweise das Angebot der Linie 200; zudem gibt es zwischen Eschwege und Wehretal-Reichensachsen eine überlagernde Bedienung aus den Linien R7 (SPNV), 200, 240 und lokaler Buslinien für den Ausbildungsverkehr. Im östlichen Abschnitt teilen sich auf der Relation Eschwege – Meinhard – Wanfried die (regionalen) Buslinien 200, 231 und WAK 78 die Bedienung im Ausbildungs- und Jedermann-Verkehr. In beiden Fällen bilden die ausgewiesenen Fahrgastzahlen für die Linie 200 somit nur einen Ausschnitt der korridorbezogenen Gesamtnachfrage ab.

Lokale Buslinie 205

Die lokale Buslinie 205 verbindet im Ordnungsraum das Grundzentrum Großalmerode mit dem Mittelzentrum Hessisch Lichtenau. Dabei werden im Hauptlaufweg die dazwischen liegenden Stadtteile (mit zwei kleineren Schulstandorten) sowie die Gesamtschulen in den beiden Kernstädten Großalmerode und Hessisch Lichtenau bedient. Der Fahrplan weist an Werktagen einen 1- bis 2-Stunden-Takt bzw. -Rhythmus von morgens ca. 05:15 Uhr bis abends ca. 18:45 Uhr auf, an Schulwerktagen kommen noch Zusatzfahrten hinzu. In Großalmerode (Speckplatz) bestehen Anschlüsse zu/von der regionalen Buslinie 210 Helsa – Großalmerode – Witzenhausen in beide Fahrtrichtungen, in Hessisch Lichtenau (Bürgerhaus) zur Tramlinie 4 nach/aus Kassel.

Die Linie 205 ist daher eine wichtige lokale Buslinie im westlichen Kreisgebiet, die zugleich eine regionale Netzfunktion wahrnimmt. Die Bedeutung der Linie wird durch ihr hohes Fahrgastaufkommen von rund 825 schulwerktäglichem Einsteigern unterstrichen, wobei den beiden zentralen Orten Hessisch Lichtenau und Großalmerode nahezu gleichermaßen Zielfunktionen für die Quellnachfrage aus fast allen bedienten Stadtteilen zukommen. An Samstagen werden lediglich drei Fahrtenpaare angeboten, die zusammen rund 25 Fahrgäste befördern. Die Fahrgastzählungen fanden im März und April 2014 statt.

Regionale Buslinie 210

Die regionale Buslinie 210 Helsa – Großalmerode – Witzenhausen sticht mit ihrer hohen schulwerktäglichem Nachfrage von über 1.200 Einsteigern hervor. Die Linie weist deshalb auch ein hohes Angebotsniveau auf: An Werktagen wird ein Stundentakt gefahren, der zwischen Großalmerode und Helsa (Landkreis Kassel) zu den Hauptverkehrszei-



ten zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In Helsa bestehen vertaktete Anschlüsse zu/von der Tramlinie 4 nach/ aus Kassel, in Großalmerode zu/von der Linie 205 nach/aus Hessisch Lichtenau (s. o.) und in Witzenhausen zum/vom SPNV in/aus den Richtungen Kassel und Göttingen (RE1, R1). An Samstagen liegt die Fahrgastnachfrage bei rund 170 Einsteigern. Alle Daten stammen aus einer Fahrgastzählung des NVV, die zwischen April und Juni 2014 stattfand, wobei jede Fahrt einmal gezählt wurde.

Aufkommensschwerpunkte der Linie 210 sind (abgesehen von den Haltestellen direkt an den Schulen):

- Helsa Bahnhof (ca. 375 Ein- und Aussteiger in der Summe), entspricht rund 15 % der Gesamtnachfrage,
- Großalmerode Speckplatz (ca. 225) und
- die Witzenhäuser Innenstadt mit den zentralen Haltestellen Markt und ZOB (ca. 140).

Demgegenüber fällt die Verknüpfungshaltestelle am Witzenhäuser Bahnhof mit etwa 90 Ein- und Aussteigern etwas zurück, die jedoch von weiteren Buslinien aus dem Stadtgebiet angefahren wird (u. a. vom Stadtbus).

4.5.2.2 Stadtbus Eschwege

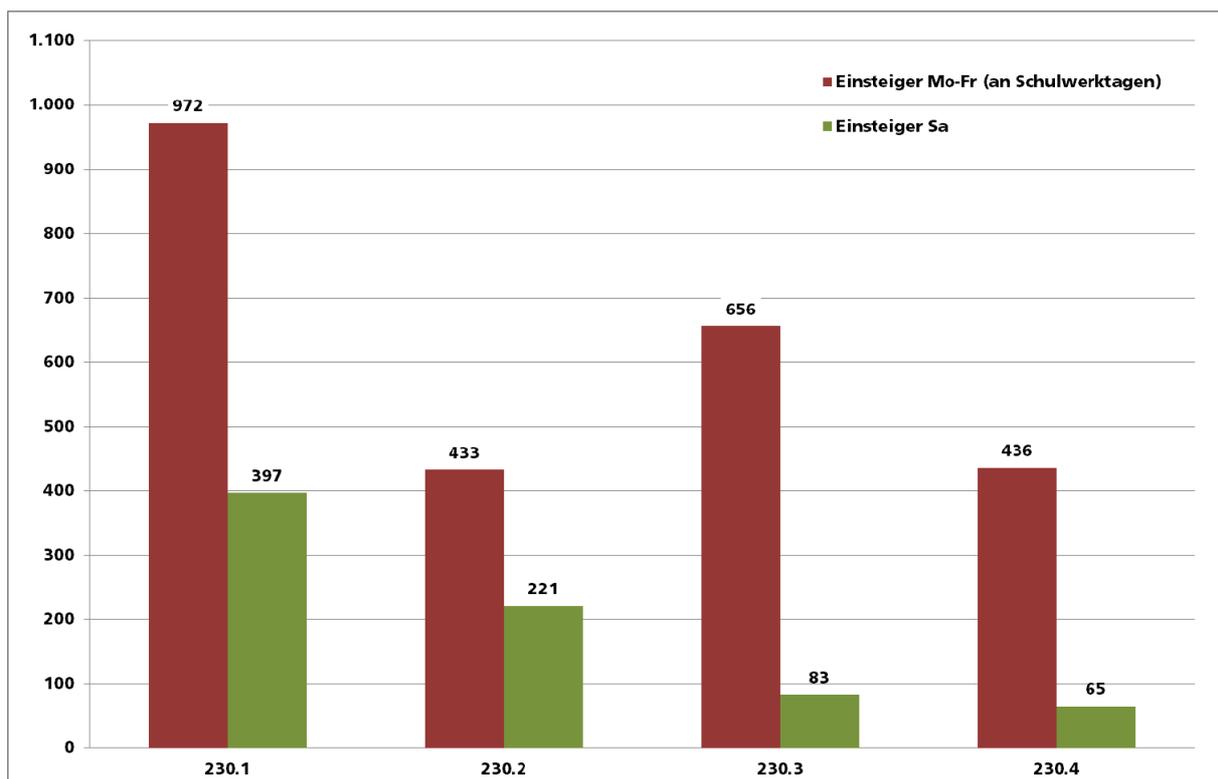


Abb. II-26: Einsteigerzahlen der Stadtbuslinien Eschwege (Zählungen im August u. Sept. 2012)

[eigener Entwurf; Daten nach NWM 2012]

Das Stadtbussystem in der Kreisstadt Eschwege besteht aus vier Linien:

- Die Linien 230.1-2 erschließen die Kernstadt und binden die Wohngebiete an die Innenstadt an, wobei eine ganze Reihe an publikumswirksamen Einrichtungen ange-



fahren wird. Beide Linien verkehren in einem durchgehenden 30-Minuten-Takt (auch an Samstagen), der Fahrplan der Linie 230.2 weist zudem noch Verstärkerfahrten an Schulwerktagen auf.

- Die Linie 230.3 verbindet als Durchmesserlinie im Stundentakt (mit Zusatzfahrten an Schulwerktagen) die Stadtteile Niddawitzhausen, Eltmannshausen, Niederhone, Nieder- und Oberdünzsbach mit der Kernstadt.
- Die Linie 230.4 hat eine räumliche Mischfunktion: Neben der Anbindung der Stadtteile Nieder- und Oberhone werden auch die südlichen Teile der Kernstadt erschlossen. Die Linie verkehrt im Stundentakt mit Verstärkerfahrten an Schulwerktagen.

Die Bedienzeiten sind im Allgemeinen an Werktagen von den frühen Morgenstunden bis in die frühen Abendstunden hinein, an Samstagen von morgens/vormittags bis mittags/nachmittags. Außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusses übernehmen die AST-Linien 239.1-2 die Bedienung. Am Stadtbahnhof besteht ein Teilrendezvous. Am Platz der Deutschen Einheit gehen die Fahrzeuge der Linien 1 und 2 aufeinander über (kein Umstieg erforderlich).

Als eine Grundlage für die Überplanung des Stadtbussystems wurden im August und im September 2012 Fahrgastzählungen auf allen vier Stadtbuslinien vorgenommen. Die Erhebungen fanden an zwei Werktagen und an einem Samstag statt. Die in Abb. II-26 angegebenen Fahrgastzahlen für den Schulwerktag sind über beide Erhebungstage gemittelt. Der Anteil der Umsteiger am Rendezvouspunkt am Stadtbahnhof zwischen den Stadtbuslinien wurde dabei nicht festgestellt.

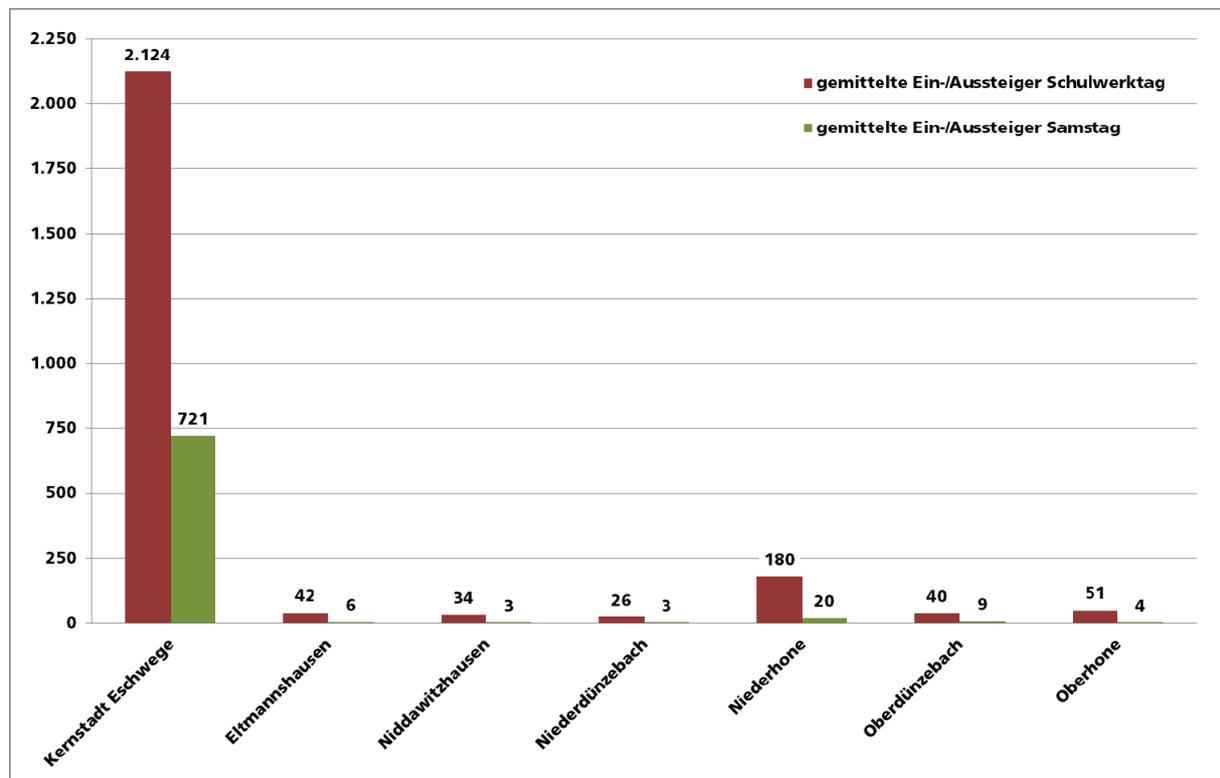


Abb. II-27: Gemittelte Ein-/Aussteiger Stadtbus Eschwege nach Stadtteilen

[eigener Entwurf; Daten nach NWM 2012]



Das Stadtbussystem Eschwege zählt an Schulwerktagen fast 2.500 Einsteiger über alle vier Linien. Bezogen auf das Bediengebiet sind das 0,12 Fahrten pro Einwohner und (Schul-)Werktag. Für Kleinstädte im ländlichen Raum belegt dieser Wert eine relativ hohe Marktdurchdringung des ÖPNV in Eschwege, wobei sowohl das hohe Angebotsniveau als auch der darin integrierte Ausbildungsverkehr einen besonderen Beitrag leisten. Zum Vergleich: Das Stadtbussystem in der Kernstadt von Korbach mit zwei Linien im 40-Minuten-Takt (bis Dezember 2011) hatte Mitte 2010 eine Fahrtenhäufigkeit von nur 0,04 Fahrten pro Einwohner und (Schul-)Werktag (vgl. ausführlich Kap. II 4.3.2.1 des Lokalen NVP für den Landkreis Waldeck-Frankenberg 2013-2018).

An Samstagen beträgt das Fahrgastaufkommen in Eschwege über alle vier Linien etwa 765 Einsteiger. Dies entspricht einer Nutzungsintensität von 0,04 Fahrten pro Einwohner und Tag über das gesamte Bediengebiet.

An Schulwerktagen entfallen über 1.400 Einsteiger bzw. rund 56 % auf die beiden Kernstadtlinien 230.1-2. An Samstagen binden diese beiden Linien über vier Fünftel des Fahrgastaufkommens (ca. 620 Einsteiger), die übrigen beiden Linien (230.3-4) spielen eine nachrangige Rolle (ca. 150 Einsteiger).

Die Kernstadt Eschwege ist mit eindeutigem Abstand der dominante Aufkommenschwerpunkt des Stadtbussystems (vgl. Abb. II-27): An Schulwerktagen entfallen 85 % der Gesamtnachfrage (2.125 gemittelte Ein- und Aussteiger) auf die dortigen Haltestellen. Die bedienten sechs Stadtteile ohne zentralörtliche Funktionen nehmen zusammen 15 % der Gesamtnachfrage ein (370 gemittelte Ein- und Aussteiger). In den Werten für die Kernstadt sind auch jene Fahrgäste anteilig enthalten, die aus den Stadtteilen ihr Fahrtziel in der Kernstadt haben und von dort auch wieder zur Rückfahrt einsteigen (rückkehrendes Zielverkehrsaufkommen).

An Samstagen gibt es eine weitere Verschiebung zugunsten der Kernstadt, auf deren Gebiet sich dann fast 95 % der Nachfrage im Stadtbussystem abspielt. Die gemittelten Ein- und Aussteigerzahlen in den bedienten sechs Stadtteilen erreichen nur rund 50 Fahrgäste (5 %).

4.5.2.3 AST-Linien

Das Einsatzfeld des Anruf-Sammel-Taxis (AST) im Bedarfsbetrieb ist im Werra-Meißner-Kreis vielseitig. Das Spektrum zieht sich

- von eigenständigen AST-Systemen mit durchgehenden Fahrtenangeboten an allen Tagen im Jahr (209, 219, 229, 259) über
- ergänzende AST-Fahrten im Spät- oder Wochenendverkehr zu regulären Buslinien (z. B. AST 239.1-2 in Eschwege)
- bis hin zu Einzelfahrten auf besonders nachfrageschwachen Relationen (221, 223).

Hinsichtlich der verkehrlichen Funktion wird das AST eingesetzt für

- Verbindungen zwischen Stadtteilen und der jeweiligen Kernstadt mit den dortigen Netzknoten (209.1-3 in Hessisch Lichtenau, 216 in Bad Sooden-Allendorf, 219.1-3 in Witzenhausen, 221 und 223 in Waldkappel, 239.2 in Eschwege, 259.1-2 in Sontra),
- den Binnenverkehr in der Kernstadt von Eschwege (239.1),
- im Nachbarortsverkehr zwischen Gemeinden (219.4 Witzenhausen – Neu-Eichenberg, 229.1 Eschwege – Meißner – Berkatal, 229.2 Eschwege – Wehretal),



- zur Anbindung publikumswirksamer Einrichtungen und Gebiete (215 Grenzmuseum Schiffersgrund bei Bad Sooden-Allendorf, 229.1 Hoher Meißner).

Die Spannweite der jährlich angebotenen Fahrplankilometer reicht von ca. 88.000 auf dem Gebiet der Stadt Waldkappel (Linien 221, 223) bis hin zu 870.000 auf dem Gebiet der Kreisstadt Eschwege, dort sowohl Kernstadt als auch alle Stadtteile umfassend (Linien 239.1-2). Beim AST im Werra-Meißner-Kreis sind i. d. R. nur Fahrten mit Bezug zur Kernstadt bzw. dem Mittelzentrum möglich, d. h. Fahrten zwischen Stadt- und Ortsteilen sind nicht buchbar. Dies schränkt die Nutzung ein, weshalb sich relativ niedrige Abrufquoten ergeben.

Alle AST-Angebote im NVV-Gebiet können von Inhabern von Zeitkarten zum Ausbildungstarif zu denselben Konditionen genutzt werden, die auch für alle anderen Fahrgäste bzw. für Inhaber anderer Zeitkartentypen gelten. Einen Ausschluss der Anerkennung bestimmter Fahrkartentypen beim AST gibt es somit nicht. Unabhängig von der Fahrkarte sind alle AST-Linien im Werra-Meißner-Kreis zuschlagspflichtig (1,00 Euro).

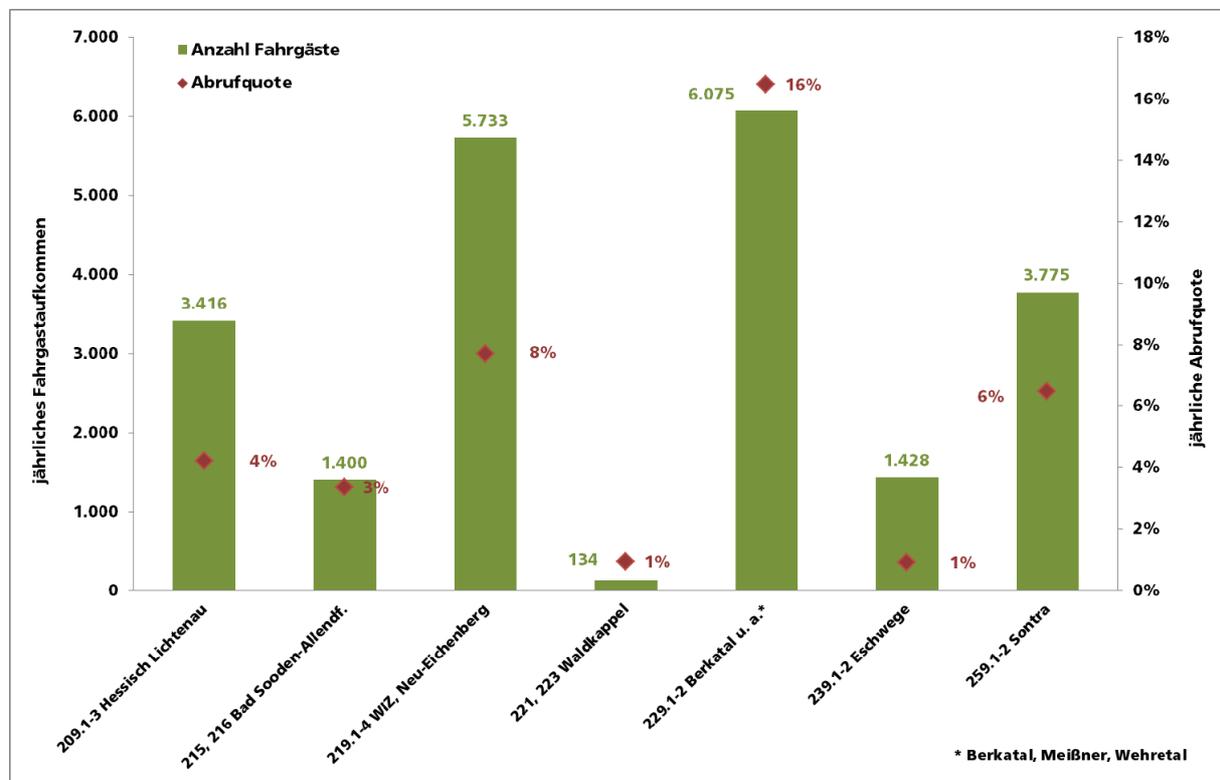


Abb. II-28: Nachfrageparameter in den lokalen AST-Angeboten (Datenstände: 2012 bzw. 2013)
[eigener Entwurf; Daten nach NVV und NWM]

Die vorliegenden Datenauswertungen sind vor den heterogenen Angebotsstrukturen des AST in Regie der NWM zu interpretieren, für die in Abb. II-28 die Merkmale „jährliches Fahrgastaufkommen“ und „jährliche Abrufquote“ aufbereitet sind. Der Datenstand resultiert zunächst aus dem Jahr 2013, lediglich bei den Linien 219 (Witzenhausen) und 259 (Sontra) wurde das Jahr 2012 herangezogen. Wegen der probeweisen Umstellung auf das Produkt „NVV-Mobilfalt“ (vgl. Kap. V 2.7.1) im Binnenverkehr dieser beiden Städte sind seit April 2013 keine Nachfragedaten mehr verfügbar. Eine Aufnahme und Auswertung der Nachfrage bei der „NVV-Mobilfalt“ erfolgt im Rahmen der



umfangreichen projektbegleitenden Evaluierung und wird im vorliegenden Nahverkehrsplan daher nicht eigens thematisiert.

Mit knapp 6.100 Fahrgästen im Jahr und einer jährlichen Abrufquote von 16 % der angebotenen Fahrplankilometer stehen die AST-Linien 229.1-2 mit Bedienung von Berkatal, Meißner und Wehretal an der Spitze. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die beiden Gemeinden Berkatal und Meißner mit zusammen rund 5.300 Einwohner (Stand: 2008) neben dem AST nur von ausbildungsverkehrsrelevanten Busfahrten (keine Regelbedienung für den Jedermann-Verkehr) und einzelnen Fahrten der Ausflugsbuslinie 202 (saisonal an Wochenenden und Feiertagen) angefahren werden. Im Fall der Gemeinde Wehretal ist das AST auf die regelmäßige Anbindung der Ortsteile abseits der regionalen Bahn- und Busachsen ausgerichtet. Es sind stets nur Fahrten mit Start oder Ziel Eschwege buchbar, weshalb mit 8,4 km eine hohe durchschnittliche Fahrtlänge pro Fahrgast zu verzeichnen ist.

Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens folgen dicht dahinter die AST-Linien im Raum Witzenhausen (219.1-4) mit über 5.700 Fahrgästen im Jahr und einer Abrufquote von 8 %. Die AST-Linie 219.4 verbindet die Ortsteile der Gemeinde Neu-Eichenberg mit der Kernstadt Witzenhausen, die ansonsten nur durch ausbildungsverkehrsrelevanten Busfahrten und den abseits der Orte gelegenen Knotenbahnhof Eichenberg angebunden wären. Die größeren Stadtteile von Witzenhausen wurden durch die AST-Linien 219.1-3 komplementär zum Busverkehr (210, 217, 218, 220) angefahren, vor allem abends und an Wochenenden. Letzteres Bediengebiet wurde auf „NVV-Mobilfalt“ umgestellt (s. o.).

Hinsichtlich der Nachfrage sind ebenfalls die AST-Systeme in Hessisch Lichtenau (209.1-3) und Sontra (259.1-2) mit ca. 3.400 bzw. ca. 3.800 Fahrgästen im Jahr hervorzuheben. Angesichts des hohen Fahrgastaufkommens erscheinen die Abrufquoten von 4 % bzw. 6 % als relativ gering, jedoch sind in den AST-Fahrplänen lange Fahrtstrecken zwischen den Stadtteilen hinterlegt, so dass hohe jährliche Fahrplankilometer zustande kommen.

Die relativ niedrige Nachfrage beim AST in Eschwege hingegen resultiert aus der regelmäßigen Anbindung aller Stadtteile durch den regionalen und lokalen Busverkehr sowie besonders durch den Stadtbus Eschwege. Das AST übernimmt lediglich in Zeiten schwacher Nachfrage die Bedienung (abends, ab Samstagnachmittag, an Sonn- und Feiertagen ganztägig). Die Abrufquote von etwa 1 % resultiert wiederum aus der Fahrplankonstruktion, bei der nahezu alle Haltestellen in der Kernstadt sowie alle Stadtteile in die Linienführung des AST einbezogen sind.

Die mit Abstand geringste Inanspruchnahme verzeichnen die AST-Fahrten auf den „kombinierten“ Bus- und AST-Linien 221 und 223 zur Anbindung der Stadtteile Waldkappels, die nicht im Wehretal liegen und somit nicht von der regionalen Buslinie 200 angefahren werden. Diese Stadtteile weisen weit überwiegend Einwohnerzahlen unter 200 auf. Das Fahrgastaufkommen bei den AST-Fahrten betrug 2013 nur rund 130 Fahrgäste, die Abrufquote lag bei 1 %.

4.5.2.4 Regionale Ausflugsbuslinie 202

Die regionale *AusflugsBus*-Linie 202 in Aufgabenträgerschaft des NVV verkehrt saisonal an Wochenenden und Feiertagen; das Angebot besteht aus nur wenigen Fahrtenpaaren pro Verkehrstag. Maßgebende Bediengebiete sind (waren) der Hohe Meißner und das Werratal (bis einschließlich 2009). Es wird ein Fahrradanhänger mitgeführt. An den im Fahrplan ausgewiesenen Haltestellen ist eine Radverladung möglich. Die Nutzung des Ausflugsbusses ist seit dem ersten Betriebsjahr 2003 lückenlos dokumentiert.



Bei Interpretation der Nachfragezahlen in

Abb. II-29 ist zu beachten, dass das Angebot der Linie 202 hinsichtlich Fahrplan und Linienweg über den Betrachtungszeitraum nicht gleichgeblieben ist, weshalb die Werte nicht direkt miteinander vergleichbar sind. Hinzu kommt eine signifikante Abhängigkeit der Inanspruchnahme von der Witterung.

Zum Saisonstart im April 2010 wurde der Linienweg auf den westlichen Abschnitt (Kassel –) Hessisch Lichtenau – Hoher Meißner – Eschwege eingekürzt, während der vormals östliche Abschnitt durch das Werratal (Eschwege – Wanfried – Treffurt – Creuzburg) in die regionale Buslinie 231 integriert wurde. Bei diesen Fahrten wird ebenfalls ein Fahrradanhänger mitgeführt. Darüber hinaus wurde die Bedienung mit einem Fahrradanhänger auf den Abschnitt Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege der regionalen Buslinie 200 ausgedehnt.

Daher weisen die Fahrgastzahlen für 2010 gegenüber dem Vorjahr einen erkennbaren Rückgang auf. Auch gab es mit der Verlängerung der Lossetalbahn von Helsa nach Hessisch Lichtenau Anfang 2006 und mit der Reaktivierung der Stichstrecke zum neuen Stadtbahnhof Eschwege Ende 2009 einschneidende Veränderungen beim SPNV-Angebot im Bedienungsgebiet der Linie 202.

Im abgelaufenen Betriebsjahr 2013 lag die durchschnittliche Nutzung bei rund 35 täglichen Einsteigern (mit drei Fahrtenpaaren) bzw. bei 2.260 Fahrgästen im Jahr. Dies ist ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr (2012) von über einem Fünftel. In 2013 wurden ca. 860 Fahrräder befördert. Angesichts der Attraktivität des Hohen Meißners primär für Wanderer zeigt sich dennoch, dass die Ausflugsbuslinie 202 auch nach einer Einkürzung ihres Linienweges von Fahrradfahrern frequentiert wird.

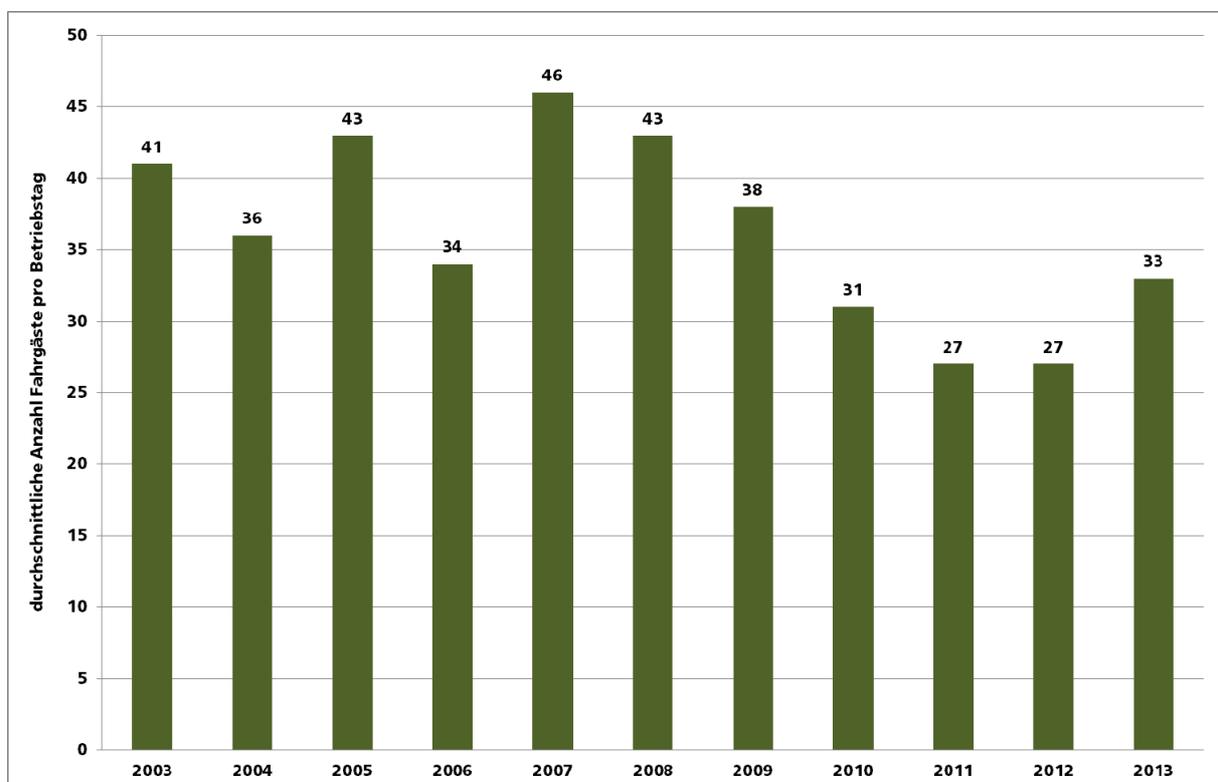


Abb. II-29: durchschnittliche Fahrgastzahlen pro Betriebstag auf der AusflugsBus-Linie 202

[eigener Entwurf; Daten nach NWM]



4.6 Kundenzufriedenheit im ÖV

4.6.1 Methodisches Vorgehen beim NVV-Kundenbarometer

Im September und Oktober 2008 wurde im NVV-Gebiet ein Kundenbarometer erstellt. In diesem Zeitraum wurden über 500 Fahrgäste in persönlichen Interviews befragt. Für die Auswahl der interviewten Kunden galt das Zufallsprinzip. Im Vorfeld der Erhebungsaktion wurden Quoten bezüglich Alter, Geschlecht, Linien und Befragungszeiten vereinbart, sodass methodisch von einer quotierten Stichprobe gesprochen werden kann (vgl. Tab. II-25). Zur Ermittlung einer quantitativ messbaren Kundenzufriedenheit je Themenfeld wurde in der Befragung eine fünfstufige Zufriedenheitsskala von „sehr unzufrieden“ (= 1) bis „sehr zufrieden“ (= 5) benutzt.

Quotierungsvariable	Verteilung	
Verkehrsmittel (Interviewort)	Bahn (je 4 R- und RT-Linien): 62 % Bus (11 Buslinien in 5 Landkreisen, ohne Stadt Kassel): 38 %	
Verkehrsunternehmen	Cantus: 24 % RTB: 27 % andere Busunternehmen: 17 %	KHB: 11 % RKH: 21 %
Alter	< 18 Jahre: 15 % 18-24 Jahre: 26 % 25-44 Jahre: 28 %	45-59 Jahre: 19 % > 60 Jahre: 12 %
Gender	Frauen: 51 %	Männer: 49 %

Tab. II-25: Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

Die Erhebungen wurden in allen fünf Landkreisen des hessischen NVV-Gebietes durchgeführt. Aus Gründen des Stichprobenumfangs sind Aussagen nur für das NVV-Gebiet insgesamt möglich, nicht aber für einzelne Landkreise. Die Stadt Kassel wurde in das Kundenbarometer des NVV nicht einbezogen, da hier zeit- und methodengleich eine separate Zufriedenheitsanalyse der KVG erfolgte.

4.6.2 Zentrale Ergebnisse des NVV-Kundenbarometers

Das wichtigste Merkmal – die Gesamtzufriedenheit – erreicht mit fast 80 % zufriedenen und sehr zufriedenen Kunden einen aus Sicht des NVV hervorragenden Wert (vgl. Abb. II-30). Nur etwa 1 % der Kunden ist explizit unzufrieden; sehr unzufriedene Kunden konnten messbar nicht ermittelt werden. Ein Fünftel der Kunden bewegt sich bei der Wertung „teils/teils“. Der Mittelwert entspricht mit 3,9 fast dem Skalenwert „zufrieden“.

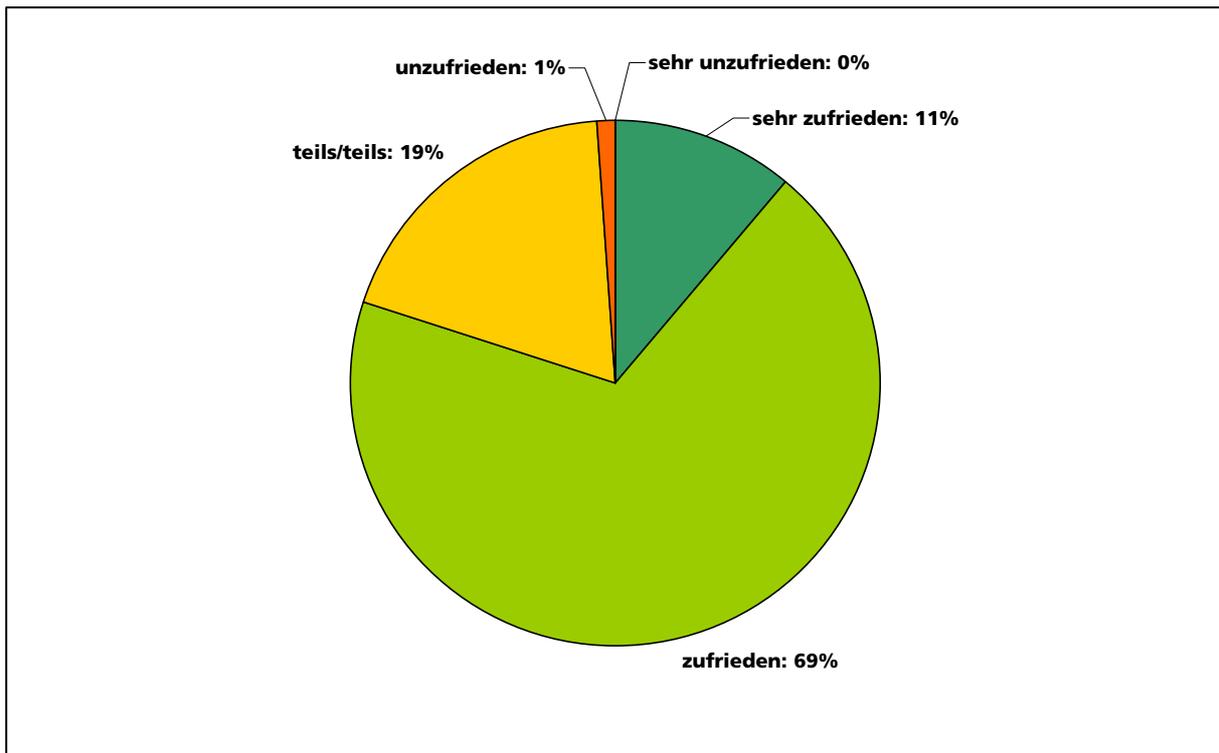


Abb. II-30: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Die Basisleistungen des Fahrbetriebs, d. h. Netzabdeckung, Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, Schnelligkeit der Zielerreichung und Einsatzzeiten, werden von den Kunden zwar positiv, aber vergleichsweise kritisch bewertet. Dadurch bestehen Möglichkeiten, Gesamtzufriedenheit und Kundenbindung durch entsprechende Optimierungen in diesen Bereichen auf dem aktuell hohen Niveau zu festigen. Im Bereich der Serviceleistungen wird die Interaktion des Fahr- und Begleitpersonals (Freundlichkeit, Geben von Zusatzinformationen, Hilfs- und Auskunftsbereitschaft, Flexibilität, Fahrstil) teilweise nicht zufriedenstellend bewertet. Diese Merkmale beeinflussen die Gesamtzufriedenheit und bilden daher Raum für Verbesserungen. Der NVV wird von den Kunden in erster Linie als modernes, professionelles und sympathisches Unternehmen erlebt. Eine deutlich negative Imagezuweisung besteht im Hinblick auf die Preiswertigkeit.

Der NVV hat sich als Unternehmen nach Meinung der Fahrgäste in den Jahren vor 2008 „(eher) verbessert“. Nahezu zwei Drittel der Umfrageteilnehmer sehen den NVV auf einem guten Weg, während nur ein knappes Zehntel eine negative Entwicklung wahrnimmt. Die Kunden registrieren positive Entwicklungen vor allem im Bereich der Hauptleistungen:

- Ausbau des Streckennetzes und des Fahrtenangebotes,
- Einsatz neuer Fahrzeuge (Bahnen und Busse),
- Einführung neuer Verkehrsmittel (insbesondere RegioTram) und
- allgemeine Verbesserungen im Fahrbetrieb (pünktlicher, schneller usw.).



Im Vergleich zur letzten Kundenzufriedenheitsanalyse, die 2003 von TNS Emnid durchgeführt wurde, konnte eine leichte Steigerung der Gesamtzufriedenheit bei den Kunden des NVV ermittelt werden. Demgegenüber sind in Hinblick auf Pünktlichkeit und Schnelligkeit leicht schlechtere Werte zu verzeichnen. Der direkte Vergleich der Erhebungen aus den Jahren 2003 und 2008 ist wegen unterschiedlicher Stichprobenauswahlverfahren, Erhebungsmethodiken und abweichender Bewertungsskalen zwar nur eingeschränkt aussagekräftig, liefert dennoch interpretationsfähige Tendenzen.

Auch im Benchmark ist die Zufriedenheit der Nahverkehrskunden im NVV gut: Das ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest aus dem Jahr 2009, in dem fünf Verkehrsverbünde enthalten sind, ermittelt einen Gesamtzufriedenheitsmittelwert von 3,85. Dieses Ergebnis liegt damit leicht unter dem Wert für den NVV. Die Gesamtzufriedenheit der Kunden der KVG liegt in der parallel durchgeführten Studie mit 3,85 ebenfalls leicht unter dem Wert für den NVV.

Angesichts des derzeit bestehenden hohen Zufriedenheitsniveaus sind nennenswerte Steigerungen der Gesamtzufriedenheit nach den Einschätzungen des NVV in Zukunft nur schwer möglich. Diese wäre nur dann zu erwarten, wenn die Basisleistungen deutlich ausgeweitet und verbessert werden würden (Fahrtenangebot, Pünktlichkeit, Schnelligkeit). Für die Zukunft geht es daher vor allem darum, die Kundenzufriedenheit auf dem derzeitigen Stand zu halten.



5 Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem lokalen Nahverkehrsplan 2003

Im Angebotskonzept eines jeden verabschiedeten Nahverkehrsplans werden Maßnahmen festgehalten, die in den Folgejahren bzw. im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans verwirklicht werden sollen. Im vorliegenden Kapitel wird geprüft, welche der konkret benannten Maßnahmen des lokalen NVP für den Werra-Meißner-Kreis (2003) bis einschließlich 2013 umgesetzt, zum Teil umgesetzt oder nicht umgesetzt wurden.

Da der lokale Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis (2003) eine Reihe von Maßnahmen enthält, die nachrichtlich aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV von 2000 für das Gebiet des Werra-Meißner-Kreises entnommen wurden, teilt sich die folgende Evaluierung über den Grad der Umsetzung in einen „regionalen“ und einen „lokalen“ Teil. Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem „regionalen Teil“ ist in erster Linie der NVV als Aufgabenträger für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV verantwortlich, für jene aus dem „lokalen Teil“ der Werra-Meißner-Kreis als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV. Es werden an dieser Stelle nur Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV überprüft, die entweder für das gesamte Verbundgebiet im Allgemeinen (im Wesentlichen jedoch ohne Stadt Kassel) oder für das Gebiet des Werra-Meißner-Kreises im Besonderen vorgesehen waren.

5.1 Umsetzungsgrade der aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV 2000 nachrichtlich übernommenen Maßnahmen

Im regionalen Nahverkehrsplan des NVV aus dem Jahr 2000 wurden Anforderungen an Haltestellen- und Fahrzeugausstattung festgelegt, die im lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis ebenfalls als Zielzustände definiert wurden, jedoch im Zuständigkeitsbereich des NVV liegen.

5.1.1 Infrastruktur

Strecken für den schienengebundenen ÖPNV

Für den schienengebundenen Personennahverkehr wurden Zielzustände für die einzelnen Verkehrsmittel benannt. Für den Werra-Meißner-Kreis beinhaltet das Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplans 2003 die Reaktivierung der Schienenstrecke Eschwege – Eschwege West (R7) und damit die Bedienung der neuen Haltepunkte Niederhone und Eschwege Stadtbahnhof. Dies wurde zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 umgesetzt.

RegioTram und Straßenbahn

Das RegioTram-System befand sich zum Zeitpunkt der Verabschiedung des lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis (2003) noch in der Planung. Als System be-



steht die RegioTram u. a. aus den Komponenten Linien, Zugangsstellen, Zweisystem- und Hybrid-Fahrzeuge und Durchbindung zum Straßenbahnnetz in der Stadt Kassel. Der reguläre Betrieb der RegioTram wurde seit 2006 auf dem bestehenden Streckennetz der Deutschen Bahn AG schrittweise aufgenommen. Der einzige im Werra-Meißner-Kreis angestrebte RegioTram-Linienverlauf auf der Relation Kassel – Hessisch Lichtenau wurde Ende Januar 2006 zunächst umgesetzt (RT2). Darüber hinaus wurde auch die Straßenbahnerweiterung nach Hessisch Lichtenau realisiert (Tram 4). Seit Juli 2007 verkehrt nur noch die Straßenbahnlinie 4 auf dieser Trasse; die RT2 wurde wieder eingestellt.

Einrichtung neuer Haltepunkte

Zur Reaktivierung der Schienenstrecke Eschwege – Eschwege-West wurde der Stadtbahnhof Eschwege zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wiedereröffnet.

Außerdem wurden die zusätzlich angestrebten Haltepunkte in Eschwege-Niederhone und Wehretal-Reichensachsen eingerichtet. Die Einrichtung der ebenfalls angestrebten Haltepunkte in Sontra-Wichmannshausen, Witzenhausen-Werleshausen und Bad Sooden-Allendorf-Oberrieden wurde nicht realisiert.

Ausstattung der Bahnstationen

Die im regionalen Nahverkehrsplan geforderten Standards wurden und werden nacheinander im Werra-Meißner-Kreis umgesetzt. So ist beispielsweise die Zahl der mit Warterhallen versehenen Bahnstationen gestiegen, außerdem wurden neue Stationsschilder angebracht und die Anzahl der Abfallbehälter aufgestockt. Diese Maßnahmen gelten größtenteils als umgesetzt.

Ausstattung der Bus- und Straßenbahnhaltestellen

Für die Ausstattung der Bus- und Tramhaltestellen wurden verbundweit einheitliche Standards entwickelt. Zudem wurden die Haltestellen in Kategorien eingeteilt, die Empfehlungen über die Grundausrüstung hinaus beinhalten. Innerhalb von drei Jahren wurde eine flächendeckende Bushaltestellenmodernisierung im Corporate Design des NVV umgesetzt, so dass das Erscheinungsbild der Haltestellen im gesamten NVV-Gebiet eine hohe Qualität und einen deutlichen Wiedererkennungswert hat. Zu diesen Elementen gehören in der Grundausrüstung der Haltestellenmast im NVV-Design, das H-Schild, das Schild mit dem Namen der Haltestelle und der Fahrplankasten oder – gesondert – die größeren Vitрины (ergänzend Papierkorb, Bank und Fahrgastwartehalle). Diese Maßnahmen gelten größtenteils als umgesetzt.

Fahrzeugstandards im SPNV

Gemäß regionalem Nahverkehrsplan des NVV (2000) sollte grundsätzlich nur noch redesigniertes oder neues Wagenmaterial eingesetzt werden, lokbespannte Züge sollten durch Triebzüge ersetzt werden. Neue Triebzüge sollten Eigenschaften wie geringe Anschaffungs- und Betriebskosten, hohes Sitzplatzangebot, Niederflurbereiche und starkes Beschleunigungsvermögen (für attraktive Reisegeschwindigkeiten bei dichter Haltestellenfolge) aufweisen. Des Weiteren sollten die Fahrzeuge automatisch kuppelbar sein und über einheitliche Schnittstellen verfügen. Diese Anforderungen wurden für fast alle Linien im Verbundgebiet umgesetzt. Dabei bilden die vier Regionalzuglinien des Nord-



osthessennetzes mit den Fahrzeugen des Typs „FLIRT“ und die vier RegioTram-Linien das attraktive Rückgrat des nordhessischen SPNV-Angebotes. Auch die nicht elektrifizierten Linien auf dem Netz der Kurhessenbahn und auf der Relation Kassel – Leinefelde – Erfurt werden mit modernen Triebwagen befahren. Lediglich auf den RE-Linien Kassel – Eichenberg – Halle (Saale) und Kassel – Warburg – Hagen verkehren noch Fahrzeuge, die nicht alle der oben genannten Anforderungen erfüllen. Diese Verkehre sind zwar schon im Wettbewerb vergeben, deren Betriebsaufnahme mit neuen Fahrzeugen steht aber noch bevor, so wie beim RE1 Kassel – Halle (Saale) zum Dezember 2015.

Als Fazit können die im regionalen Nahverkehrsplan 2000 für die Schienenfahrzeuge aufgestellten Qualitätskriterien als größtenteils umgesetzt gelten, wobei letztgenannte auf einigen Linien durch anstehende Betriebsaufnahmen als noch in Umsetzung befindlich einzustufen sind.

Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV

Die Standards für die einzusetzenden Busse wurden bei jeder Ausschreibung, die durch den NVV durchgeführt wurde, in den Fahrzeugkategorien als Anlage zur Leistungsbeschreibung vorgeschrieben. Dabei wurden die konkreten Forderungen aus dem regionalen Nahverkehrsplan 2000 berücksichtigt. Sofern die ausschreibende Stelle eine andere als der NVV war, eine Leistung direkt vergeben wurde oder eigenwirtschaftlich durchgeführt wird, einigte sich der NVV mit den zuständigen Stellen auf Standards der Fahrzeugkategorien. Im Werra-Meißner-Kreis gelten somit die durch den NVV formulierten Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV als umgesetzt.

5.1.2 Betrieb

Maßnahmen für das Angebot im regionalen straßengebundenen ÖPNV

Aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) wurde das Angebotskonzept für die regionalen Buslinien in den lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis (2003) übernommen. Die Umsetzungen der entsprechenden Vorplanungen sind in Tab. II-21 kurz evaluiert.

Netzhierarchie	Linienverlauf	Stand der Umsetzung
regionale Hauptlinien	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege (R3)	mit Linie 220 umgesetzt, allerdings mit unterschiedl. Fahrtwegen und weniger Taktung; der Abschnitt Bad Sooden-Allendorf – Eschwege wird parallel zur R7 bedient
	(Kassel –) Hessisch Lichtenau – Eschwege – Wanfried – Treffurt (R4) (mit durchgehenden ExpressBus-Fahrten von/nach Kassel)	mit Linie 200 nur auf dem Abschnitt Hessisch Lichtenau – Wanfried umgesetzt in Wanfried bestehen systematische Anschlüsse an Bus oder AST der Linien 231 und WAK 78 nach Treffurt, in Hessisch Lichtenau Anschluss an Tram 4 von/nach Kassel; ...



Netzhierarchie	Linienverlauf	Stand der Umsetzung
regionale Hauptlinien (Forts.)	(Kassel –) Hessisch Lichtenau – Eschwege –Treffurt (R4) (Forts.)	... mit Ausflugsbus 202 an Wochenenden Mai-Okt. z. T. umgesetzt.
	Witzenhausen – Großalmerode – Helsa (R5)	mit Linie 210 umgesetzt
	Hessisch Lichtenau – Spangenberg – Melsungen (R6)	mit Linie 400 umgesetzt
regionale Ergänzungslinie	Herleshausen – Ringgau – Eschwege	mit Umstieg in Sontra-Wichmannshausen zwischen den Linien 250 (ab Herleshausen) und der 240 (nach Eschwege) teilweise umgesetzt, jedoch kaum Anschlüsse von Sontra über Wichmannshausen nach Eschwege (wegen Bahnlinie R7)

Tab. II-26: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im regionalen straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis (bis einschließlich 2013)

[eigene Zusammenstellung]

5.2 Umsetzungsgrade vorgesehener Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV

5.2.1 Maßnahmen für das linienbezogene Angebot im straßengebundenen ÖPNV

Die im lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis (2003) vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Tab. II-22 aufgelistet und hinsichtlich ihres Umsetzungsgrades kommentiert. Die Gliederung der Maßnahmen orientiert sich an der im regionalen Nahverkehrsplan (2000) vorgesehenen verbundweiten Netzhierarchie (lokale Hauptlinien, Stadtbussysteme, lokale Ergänzungssysteme).

Netzhierarchie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
lokale Hauptlinien (angebotsorientierte Maßnahmen)	Direktverbindung Hessisch Lichtenau – Großalmerode – Bad Sooden-Allendorf	teilweise umgesetzt, denn nur der Abschnitt Großalmerode – Hessisch Lichtenau wurde mit Linie 210 realisiert
StadtBus-Systeme und Stadtverkehre	Überarbeitung der Stadtbusverkehre in Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen.	Die Stadtbusse in Eschwege, Bad Sooden-Allendorf u. Witzenhausen wurden alle überarbeitet. In Bad Sooden-Allendorf und Witzenhsn. wurde das Angebot halbiert. In Bad Sooden-Allendorf wurden im Gegenzug die Taktlücken aufgefüllt, die zu Schulzeiten bestanden.



Netzhierarchie	Maßnahme	Stand der Umsetzung
lokale Ergänzungs- linien (bedarfsorientierte Maßnahmen)	Schaffung einer Verbindungsachse aus dem nordöstlichen Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg in den Werra-Meißner-Kreis	mit Linie 260 Wildeck – Nentershausen – Sontra umgesetzt
bedarfsgesteuerte Linien (AST)	Verbesserung der Anbindung der Neu-Eichenberger Ortsteile an Witzzenhausen	mit AST-Linie 219.4 umgesetzt
	Verbesserung der Anbindung der Neu-Eichenberger Ortsteile an den Hauptort und den Bf. Eichenberg	nicht umgesetzt, da AST-Linie 219.4 nur für Fahrten zwischen Witzzenhausen und Neu-Eichenberg
	Angebotsverdichtung zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der südwestlichen Stadtteile von Waldkappel durch bedarfsgesteuerte Kurse	mit Linie 221 umgesetzt
	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Herleshausen-Holzhausen und H.-Markershausen durch bedarfsgesteuerte Kurse	seit April 2013 mit <i>NVV-Mobilfalt</i> umgesetzt
	Angebotsverdichtung in der Anbindung der Stadtteile Sontra-Blankenbach, Lindenau, Mitterode, Weißenborn und Wölfterode an Sontra	mit AST-Linie 259.2 umgesetzt; seit April 2013 auf <i>NVV-Mobilfalt</i> umgestellt
	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung für die Ortsteile Wehretal-Langenhain und W.-Vierbach nach W.-Reichensachsen und Eschwege	mit AST-Linie 229.2 nach/aus Eschwege umgesetzt (keine Innerortsbedienung auf dem Gebiet der Gemeinde Wehretal)
	Einführung eines Nacht- bzw. Diskobus-Systems für den Werra-Meißner-Kreis	nicht umgesetzt Der Werra-Meißner-Kreis unterhält stattdessen ein „50/50-Taxi“: Junge Leute zw. 16 und 23 Jahren können mit Nachweis am Wochenende nachts zum halben Preis reguläre Taxen festgelegter Unternehmer innerhalb des Kreises nutzen.
eigenständige AST- Systeme	AST Hessisch Lichtenau	Das AST Hessisch Lichtenau wurde ausgebaut (Linien 209.1-3), insbes. wurde die Anbindung der Stadtteile an die Kernstadt verbessert.
	AST Meißner – Berkatal	mit AST-Linie 229.1 nach/aus Eschwege umgesetzt (keine Innerortsbedienung auf dem Gebiet der Gemeinden Berkatal und Meißner)

Tab. II-27: Stand der Umsetzung von Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV (bis einschließlich 2013)

[eigene Zusammenstellung]



5.2.2 Linienkonzept

Das Linienkonzept für den straßengebundenen ÖPNV, das im Fahrplanjahr 2010 im Werra-Meißner-Kreis vorhanden ist, orientiert sich eindeutig an den Vorgaben aus dem lokalen NVP des Jahres 2003. Auf die Umsetzungen von Maßnahmen aus dem regionalen Nahverkehrsplan (2000), wie beispielsweise auf die Wiedereröffnung des Stadtbahnhofs Eschwege, wurde mit der geplanten Anpassung des Busnetzes reagiert. An Stellen, an denen die Ziele des regionalen Nahverkehrsplanes nicht erreicht wurden, wie beispielsweise die nach Hessisch Lichtenau führende RegioTram, musste in der Folge der Busverkehr gebietsweise anders geplant und umgesetzt werden, als dies im lokalen Nahverkehrsplan (2003) vorgesehen war. Das Liniennetzkonzept für den straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis kann somit größtenteils als umgesetzt gelten.

5.2.3 Verknüpfungskonzept zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

Für die in Tab. I-23 aufgeführten Bahnstationen und Bushaltestellen wurden im lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis (2003) abgestimmte Anschlussbeziehungen gefordert, die auch auf den regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) aufsetzen.

verknüpfte Verkehrsmittel	vorgesehene Verknüpfungspunkte	Stand der Umsetzung
SPNV (regionaler NVP)	Eichenberg R1/R7	umgesetzt
zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV (Bus, AST)	Bad Sooden-Allendorf	umgesetzt
	Eschwege	umgesetzt
	Witzenhausen (Nordbahnhof)	umgesetzt
zwischen Tram und straßengebundenem ÖPNV (Bus, AST)	Hessisch Lichtenau	umgesetzt
straßengebundener ÖPNV (Bus, AST)	Hessisch Lichtenau	umgesetzt
	Großalmerode	umgesetzt
	Hessisch Lichtenau-Walburg	umgesetzt
	Waldkappel	umgesetzt

Tab. II-28: Stand der Umsetzung von Maßnahmen für Anschlussbeziehungen

[eigene Zusammenstellung]

5.3 Maßnahmen benachbarter Aufgabenträger

Der Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis (2003) greift ebenfalls Planungen aus den zu dem Zeitpunkt gültigen Nahverkehrsplänen benachbarter Aufgabenträger auf und stellt diese dar, sofern sein Gebiet davon betroffen ist.

Von Relevanz für den Werra-Meißner-Kreis waren hier zwei Maßnahmen aus dem NVP des Landkreises Eichsfeld (2002), der die Einführung von bedarfsorientierten Verbindungen von Wüstheuterode nach Bad Sooden-Allendorf und von Geismar nach Eschwege vorsah. Diese Maßnahmen wurden nicht umgesetzt. Nachfolgende NVP für den Landkreis Eichsfeld sahen diese Maßnahmen auch nicht mehr vor.



III Anforderungsprofil

1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Aufgabenträgers Werra-Meißner-Kreis für die künftige Ausgestaltung des lokalen straßengebundenen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Werra-Meißner-Kreis, bis der vorliegende Nahverkehrsplan entweder fortgeschrieben oder ein Nahverkehrsplan mit neuen Inhalten beschlossen wird. Im Angebotskonzept werden die allgemeinen Zielvorgaben des Anforderungsprofils mittels konkreter Maßnahmen operationalisiert (vgl. Kap. V). Von der Struktur und von den Inhalten her liegt diesem Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil zugrunde, das mit jenen der zeitparallel erstellten und verabschiedeten Nahverkehrspläne der anderen Landkreise im NVV-Gebiet und jenem des regionalen Nahverkehrsplans für den NVV in weiten Teilen deckungsgleich ist. Bei einigen Themenfeldern fallen die Vorgaben in den einzelnen Anforderungsprofilen jedoch in Details unterschiedlich aus, um lokalen Besonderheiten und Prioritätensetzungen besser Rechnung zu tragen.

Im vorliegenden Anforderungsprofil werden ebenfalls Zielsetzungen mit aufgeführt, die in die Zuständigkeit des NVV als Aufgabenträger für den SPNV bzw. in die Zuständigkeit des NVV als Verbundgesellschaft fallen (vgl. Tab. III-1). Dies betrifft im Wesentlichen das Bedienkonzept im SPNV, künftige Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Mindeststandards für Bahnstationen und den Tarif. Die Themen Marketing, Fahrgastinformation und Vertrieb fallen sowohl dem NVV als auch den lokalen Aufgabenträgern zu (Gemeinschafts- bzw. Querschnittsaufgaben). Durch die nachrichtliche Übernahme in den vorliegenden Nahverkehrsplan soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des Werra-Meißner-Kreises als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV fallen. Die entsprechenden Themen, für die ausschließlich der regionale Nahverkehrsplan des NVV zuständig ist, sind zur besseren Unterscheidung grau unterlegt.

Kapitel	Thema	nachrichtliche Übernahme aus regionalem NVP des NVV
III 6.6	Mindestbedienstandards für den SPNV	X
III 7.2	Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG	X
7.7.1	Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastbezogener Verkehrsinfrastrukturen Bahnstationen	X
III 7.8	Marketing	(X)



Kapitel	Thema	nachrichtliche Übernahme aus regionalem NVP des NVV
III 7.9	Fahrgastinformation	(X)
III 7.10	Tarif	X
III 7.11	Vertrieb	(X)

X nachrichtliche Übernahme aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV
(X) Querschnittsthema regionaler/lokaler NVP

Tab. III-1: Übersicht über nachrichtlich übernommene Anforderungen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV

[eigene Zusammenstellung]

Im Anforderungsprofil erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines ÖPNV-Angebotes, das den gewünschten Umfang und die geforderte Qualität für alle Angebotsbestandteile aus Sicht des Aufgabenträgers Werra-Meißner-Kreis im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt (vgl. Kap. III 3.1). Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ab, sofern die Erbringung der Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV durch Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe ermittelt wird. Bei Genehmigungswettbewerben haben die um die Liniengenehmigungen konkurrierenden Verkehrsunternehmen die Mindestanforderungen bei der Ausgestaltung ihrer Anträge zu berücksichtigen, da mit dem Nahverkehrsplan das öffentliche Verkehrsinteresse aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises festgelegt wird, das die Genehmigungsbehörde gemäß §§ 13 Abs. 2a; 8 Abs. 3 PBefG bei der Bewertung von Genehmigungsanträgen zu beachten hat.



2 Grundziele und Leitbilder

2.1 Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit

Das ÖPNV-System, bestehend aus Schienenpersonennahverkehr und straßengebundenem ÖPNV, ist auf die Sicherstellung der Mobilität von Personen im Raum ausgerichtet und deshalb ebenso Bestandteil des Gesamtverkehrssystems einer Region wie der nicht-motorisierte und motorisierte Individualverkehr. Die verkehrlichen Aufgaben und Funktionen des öffentlichen Verkehrssystems lassen sich nicht auf einzelne Zielverkehrspunkte oder Wegezwecke reduzieren, sondern sind vielfältiger Natur, wie aus den beiden folgenden Zitaten hervorgeht.

Das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ vom 01.12.2005¹¹ ordnet die Ziele für den ÖPNV wie folgt ein (§ 3 HÖPNVG):

„Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.“

Im Regionalplan für Nordhessen werden zwei wesentliche Funktionen in den Vordergrund gerückt (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 134*):

„Der öffentliche Nahverkehr – hierunter zählt auch der [...] Nahverkehr mit Schienenverkehrsmitteln – bietet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätssicherung sowohl im ländlichen Raum als auch im Einzugsbereich der Oberzentren. Hier dient er insbesondere der Verringerung der aus den höheren Verkehrsmengen resultierenden negativen Effekten des Individualverkehrs.“

Auch im ländlichen Raum, zu dem der Werra-Meißner-Kreis mit vier Fünfteln seiner Fläche gehört und wo laut Regionalplan die Mobilitätssicherung im Vordergrund steht, beginnen oder enden Wege, deren Ausgangs- oder Zielpunkte in einem benachbarten Oberzentrum oder Ballungsraum liegen, weshalb die gesamte Reisekette vom Start- bis zum Zielpunkt mit dem ÖPNV-System grundsätzlich möglich sein soll.

Die überregionale, in der Regel schienengebundene Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren muss somit ebenfalls aus den Städten und Gemeinden des ländlichen Raumes sichergestellt werden. Für den Werra-Meißner-Kreis ist dies neben Kassel auch Göttingen.

Das ÖPNV-System soll innerhalb des Ordnungsraumes und des ländlichen Raumes weiterhin auf den Hauptachsen der Verkehrsnachfrage eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten, in den übrigen Bereichen abseits dieser nachfragestarken Korridore die Grundversorgung der Wohnbevölkerung in einer akzeptablen Weise sicherstellen und Zu- bzw. Abbringerfunktionen zu diesen Achsen erfüllen. Dabei sind auch differenzierte Bedienungsformen gefragt, wie im Regionalplan für Nordhessen vorgeschlagen wird (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 133*):

¹¹ zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I S. 466)



„Zur Sicherung einer Mindestbedienung sollen in Gebieten, Relationen und zu Verkehrszeiten mit nachweislich geringer Verkehrsnachfrage bedarfsbezogene Verkehrsarten (Anrufsammeltaxi, Rufbus) oder andere angepasste Bedienungssysteme (Bürgerbus) eingesetzt werden.“

2.2 Anforderungen durch demographische Entwicklungen

Die verlässliche Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden durch zeitgemäße öffentliche Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebote ist eine unter mehreren Möglichkeiten zur Stabilisierung der Attraktivität einer Region als Wohn-, Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort, die sich in jüngerer Vergangenheit und in Zukunft verstärkt mit Bevölkerungsabnahme und demographischen Wandlungsprozessen konfrontiert sieht (Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 134):

„Die absehbaren Änderungen im Bevölkerungsumfang, insbesondere aber in der Altersstruktur, werden die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs und den Einsatz der Verkehrsmittel in den nächsten Jahren vor besondere Anforderungen stellen. Die daraus resultierenden Probleme, die ja bereits jetzt und in der Vergangenheit in Gebieten mit geringer Bevölkerungs- und Aktivitätsdichte auftreten bzw. aufgetreten sind, werden sich räumlich ausweiten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass als ‚Lösung‘ allein die Ausdünnung des öffentlichen Verkehrs oder sein völliger Verzicht bleibt. Vielmehr sind nachfrageangepasste Angebotsformen verstärkt einzusetzen.“

Die Aufgabenträger werden die einzelnen Komponenten des ÖPNV-Systems auf veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen und auf ein sich wandelndes Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sukzessive abstimmen müssen („Schrumpfungsmanagement“).

Der Einwohnerrückgang in einer Region tritt besonders bei den Altersstufen der Schüler und Auszubildenden auf, den Hauptnutzern des ÖPNV-Systems, nicht nur für Fahrten zu den Schulen und Ausbildungsstätten, sondern auch in der Freizeit. Damit einher geht ein Wegfall von Einnahmen aus Schülerzeitkarten und gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr.

Die Auswirkungen des demographischen Wandels im Nachfragesegment beruflich indizierter Wege auch im ÖPNV richten sich nach der Beschäftigungs- oder Erwerbstätigenquote. Diese kann trotz zurückgehender Bevölkerung konstant bleiben oder noch zunehmen, weil die Erwerbstätigkeit unter den Personen im erwerbsfähigen Alter zunimmt, z. B. durch einen Anstieg der Erwerbstätigenquote bei Frauen oder durch einen strukturell bedingten Rückgang der Erwerbslosigkeit. Dennoch kann mit einem Abflachen der nachfrageseitigen – und als Konsequenz daraus auch der angebotsseitigen – Verkehrsspitzen gerechnet werden, da auch im Berufsverkehr flexible Arbeitsverhältnisse und -zeiten Effekte zeigen.

Die im gleichen Zuge anwachsende Gruppe der Senioren wird das schwindende Fahrgastaufkommen im ÖPNV unter den Kindern und Jugendlichen nicht vollständig ersetzen, denn im Vergleich zu allen früheren Generationen sind die heutigen und künftigen Senioren zwar wesentlich „mobiler“, damit einhergehend aber auch MIV-affiner. Diese Entwicklung beruht insbesondere auf den Zunahmen von Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit bei Seniorinnen. Aber mit steigendem Alter nehmen Einschränkungen in der Mobilität zu, die das Führen eines Pkw erschweren oder gar unmöglich machen. Daher ist ein seniorengerechtes Angebot erforderlich, vor allem hinsichtlich der Anforderungen an Bedienung, Barrierefreiheit, Fahrzeuge, Fahrgastinformationen und Marketing.



Im Allgemeinen zeigt sich auf der Seite der Verkehrsnachfrage, dass es bei abnehmenden Bevölkerungszahlen zu einem Rückgang bei der Gesamtzahl der unternommenen Wege kommt (Gesamtverkehrsaufkommen nimmt ab) bei gleichzeitiger Zunahme der Wegelängen (Gesamtverkehrsleistung nimmt zu). Dies trifft ebenso auf den Ausbildungsverkehr zu, wenn Schulstandorte geschlossen werden. Auch die absehbare Zunahme der Ein-Personen-Haushalte und die Diffusion der Einkaufs- und Besorgungswege durch Dezentralisierung der Einkaufsstrukturen, z. B. durch Verlagerungen der Lebensmittelversorger aus den Ortszentren zum Ortsrand, bewirken eine Zunahme des Bedarfs an tangentialen Verkehrsverbindungen. Sowohl der Einkaufsverkehr zu peripheren Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten als auch die Zunahme von Mobilitätsbedürfnissen abends und am Wochenende (Freizeitverkehr, soziale Kontakte) sind umso schwerer für den ÖPNV zu bündeln, desto geringer die Besiedlungsdichte ist.

Angesichts dieser Herausforderungen ist es für die Aufgabenträger umso wichtiger, den Nutzern des öffentlichen Verkehrssystems ein verständliches und nachvollziehbares Gesamtangebot zu unterbreiten, denn wahlfreie Gelegenheitsnutzer bringen andere Voraussetzungen mit und stellen andere Anforderungen an die Dienstleistung „ÖPNV“ als Regelkunden im Berufsverkehr oder als „Zwangskunden“ im Ausbildungsverkehr.

Essentielle Voraussetzungen für das angesprochene Gesamtangebot sind zeitgemäße Verkehrsinfrastrukturen und Verbindungen, die zudem regelmäßig und häufig über den Tag verteilt in Anspruch genommen werden können, weil sich das Verkehrsaufkommen nicht mehr auf einzelne Spitzenstunden konzentriert. Dazu gehören ebenso ein transparentes Tarifsystem, ein nutzfrequenter Vertrieb sowie darauf abgestimmte Kunden- und Marktkommunikationen.

2.3 Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen

Künftige bauliche, betriebliche und nicht zuletzt kundenbezogene Anforderungen an das öffentliche Verkehrssystem unterliegen in besonderem Maße der Gleichstellung mobilitätseingeschränkter Personen (vgl. Kap. III 4) sowie der Gleichstellungspolitik zwischen den Geschlechtern mittels „Gender Mainstreaming“ (vgl. Kap. III 5). Unter „Gender“ ist in diesem Zusammenhang nicht der biologische, sondern der soziale und ökonomische Geschlechterbegriff zu verstehen, der sich auch in einem unterscheidbaren Mobilitäts- und Verkehrsverhalten niederschlägt.

2.4 Finanzierungsvorbehalt

Betriebsleistungen des straßengebundenen ÖPNV, deren Kosten nicht durch Fahrgelderlöse gedeckt sind, verlangen eine Kofinanzierung durch die öffentliche Hand, um eine hochwertige, zeitgemäße und verlässliche ÖPNV-Bedienung in einem Verkehrsgebiet sicherzustellen. Allgemeine Finanzierungsgrundsätze sind § 11 Abs. 1 Satz 1 HÖPNVG zu entnehmen:

„Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Landes.“



Wichtige Finanzierungsquellen für alle lokalen Aufgabenträger sind

- Zuwendungen des Landes Hessen für den lokalen Verkehr (ehem. Infrastrukturkostenhilfe), die u. a. über die Regionalisierungsmittel des Bundes gespeist werden (vgl. § 12 Abs. 1 HÖPNVG),
- Strukturhilfen des Landes Hessen für ländliche Räume,
- Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX.

Die Höhe der Mittel aus den einzelnen Quellen variiert je nach Landkreis bzw. Aufgabenträgergebiet. Weitere Quellen zum Ausgleich des Defizits stellen originäre Mittel aus dem Kreishaushalt dar, zumeist aber durch die Kommunen über deren Kreisumlage bereitgestellt. Unter bestimmten Rahmenbedingungen können dem ÖPNV über einen steuerlichen Querverbund Finanzierungsmittel zufließen. Einige Städte und Gemeinden treten direkt als Besteller und Auftraggeber von lokalen Verkehrsdienstleistungen auf, die ihr innergemeindliches Angebot zumeist über ihre Versorgungsunternehmen (Querverbundsgedanke), aber auch direkt über den kommunalen Haushalt finanzieren. Ausweislich § 5 Abs. 3 HÖPNVG erwächst aus dem Einverständnis eines Landkreises, dass eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde freiwillig Aufgaben des ÖPNV in eigener Verantwortung wahrnehmen kann, keine Verpflichtung des Aufgabenträgers (Landkreis bzw. LNO), diese Verkehre zu übernehmen oder zu finanzieren.

Beschlüsse über Kürzungen der Regionalisierungsmittel oder der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie über die zulässigen Verwendungszwecke dieser Mittel werden auf Bundes- bzw. Landesebene gefällt und liegen somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der lokalen Aufgabenträger, gehen aber in der Konsequenz zu deren Lasten. In der Folge sind ebenfalls die kreisangehörigen Städte und Gemeinden betroffen, wenn sie direkt (als Besteller von Leistungen) oder indirekt (über Kreisumlage) die Kürzungen mit eigenen Haushaltsmitteln ausgleichen müssen. Deren Finanzierungsbereitschaft hängt – neben kommunalpolitischen Präferenzen – von ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit ab, die konjunkturellen Schwankungen und wirtschaftsstrukturellen Wandlungsprozessen unterliegt.

Ein hochwertiges und für die Fahrgäste attraktives öffentliches Nahverkehrsnetz, das zur langfristigen Kundenbindung auch kontinuierlich Bestand haben soll, ist daher finanziellen Unwägbarkeiten ausgesetzt, die auch kurzfristig eintreten können und jenseits der Entscheidungs- und Einflusskompetenzen der Kostenträger liegen. Der lokale straßengebundene ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Landkreise ist davon besonders berührt und dessen Kostenträger finanziell schnell überfordert, wenn Bundes- und Landesmittel gekürzt werden. Dieser Unsicherheitsaspekt wiegt bei langfristigen vertraglichen Bindungen an Verkehrsunternehmen im Besteller-Ersteller-Verhältnis, wie es im Ausschreibungswettbewerb der Regelfall ist, besonders schwer. Vertragliche Bindungen an Verkehrsunternehmen erstrecken sich auch auf die Leistungen der Städte und Gemeinden gemäß § 5 Abs. 3 HÖPNVG.

Daher ist es unabdingbar, dass der Besteller im Vorfeld der Vergabe den Umfang und die Struktur der zu beauftragenden Leistung in einem verkehrsplanerischen Prozess – unter Beachtung der Vorgaben des Nahverkehrsplans – der tatsächlichen bzw. prognostizierten Fahrgastnachfrage und der daraus abzuleitenden Einnahmesituation gegenüberstellt, bevor eine mehrjährige vertragliche Bindung an ein Leistungsvolumen und eine bestimmte Betriebsform erfolgt. Dies setzt detaillierte Kenntnisse über die Raumstruktur, das Fahrgastaufkommen und dessen Zusammensetzung im Ist-Zustand und für



einen Prognosehorizont voraus. In der Phase der Angebotsplanung für die auszuschreibenden Leistungen sind daher Umstellungen bisher fest bedienter Linienbusfahrten auf Bedarfsbedienung durch AST oder Rufbus besonders unter Grenzkostenbetrachtungen zu prüfen (Flexibilisierung des Angebots). Bei instabilen Verhältnissen hinsichtlich des Fahrgastaufkommens, der Einnahmesituation und der Finanzierungsquellen ist als ein Ausweg eine kürzere Vertragslaufzeit in Betracht zu ziehen.

Leistungsanpassungen durch den Auftraggeber sind während der Vertragslaufzeit eines Verkehrsvertrages unter bestimmten Umständen möglich, die jedoch nicht einseitig zu Lasten des Verkehrsunternehmens gehen dürfen. Insbesondere folgende Konstellationen sind denkbar:

- In den Verträgen wird – wie bisher – eine Zu- und Abbestellklausel in Höhe von 10 % der ausgeschriebenen Kilometerleistung vereinbart.
- Über den Grenzwert von 10 % hinaus wird ein ordentliches Abbestellrecht unter Beibehaltung der Gewinnmargen für das Verkehrsunternehmen für die Restlaufzeit des Vertrages sowie ggf. der Übernahme steigender, anteilig umzulegender Fixkosten (z. B. für Fahrzeuge) vereinbart. Die Festlegung einer angemessenen Gewinnmarge sowie der ggf. zu berücksichtigenden Fixkosten sollte unter Hinzuziehung eines unabhängigen Gutachters bzw. Schlichters erfolgen.
- Ein vergleichbares Verfahren würde auch zum Tragen kommen, falls der Besteller während der Laufzeit eines kombinierten Vertragsverhältnisses aus besonderen Gründen heraus Umschichtungen zwischen den Leistungsanteilen für Fest- und Bedarfsbedienung vornehmen sollte, sofern es dabei zu gravierenden Veränderungen bei den Fahrzeugen und den Fahrpersonalen kommen sollte.
- In den Ausschreibungen werden Angaben über Marktaustrittskosten gefordert, durch die Bieter kalkuliert, gesondert ausgewiesen und in den Verträgen vereinbart. Hierdurch könnte ein Verkehr noch während der Laufzeit eines Verkehrsvertrages eingestellt werden. Der Verkehrsunternehmer würde über die Zahlung der Marktaustrittskosten „aus dem Vertrag gekauft“ werden.
- Aus Gründen der genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen stillschweigend an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft. Nur in seltenen und eng auszulegenden Ausnahmefällen kann eine vertragliche Verpflichtung aufgrund fehlender bzw. nicht mehr verfügbarer Finanzierungsmittel aufgelöst werden.



3 Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV

3.1 Ausreichende Bedienung

Im Vordergrund der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrssystems steht die sog. „ausreichende Bedienung“ der Bevölkerung mit Leistungen im ÖPNV, auf die in einer Reihe von Bundes- und Landesgesetzen Bezug genommen wird (Regionalisierungsgesetz, Hessisches ÖPNV-Gesetz, Personenbeförderungsgesetz). Da diese Begrifflichkeit in den Gesetzen weder näher erläutert noch konkretisiert wird, ist der Nahverkehrsplan somit ein geeignetes Instrument, die „ausreichende Bedienung“ für das Wirkungsgebiet eines Aufgabenträgers zu definieren.

In § 1 Abs. 1 RegG heißt es einleitend:

„Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“

Den entsprechenden Wortlaut des PBefG findet man in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG, der verkürzt lautet, dass hinsichtlich „[...] einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr [...]“ Sorge zu tragen ist.

Das Hessische ÖPNV-Gesetz schreibt in § 4 Abs. 1 zur ausreichenden Bedienung:

„Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten.“

Die Rolle der Aufgabenträger für den ÖPNV in diesem Zusammenhang stellt § 5 Abs. 2 HÖPNVG heraus:

„Die Aufgabenträger stellen eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des betreffenden Nahverkehrsplanes [...] sicher.“

Mit der Operationalisierung dieses unbestimmten Rechtsbegriffs der „ausreichenden Bedienung“ im Nahverkehrsplan werden durch den Aufgabenträger zwei Intentionen verfolgt:

- Durch den Aufgabenträger wird eine Festlegung dahingehend getroffen, was dieser in Bezug auf die von ihm zu verantwortenden Systemkomponenten Verkehrsinfrastruktur – in Abstimmung mit den dafür zuständigen Baulastträgern wie Städten und Gemeinden – und Verkehrsangebot als „ausreichend“ bzw. „angemessen“ im Sinne der Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems und der Schaffung diesbezüglicher quantitativer und qualitativer Mindestanforderungen und -standards ansieht. Bei dieser Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ handelt es sich um ein Handlungskonzept unter Maßgabe des finanziellen Rahmens während der Laufzeit des Nahverkehrsplans.
- Bei der Genehmigung einer Linie des straßengebundenen ÖPNV durch die Genehmigungsbehörden muss die Verkehrsleistung, also das Verkehrsangebot dieser Linie eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ (d. h. aus-



reichende Verkehrsbedienung) (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) aufweisen. Dabei kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit dem vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (vgl. §§ 13 Abs. 2a S. 1; 8 Abs. 3 S. 2 PBefG).

3.2 Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG

Das Hessische ÖPNV-Gesetz (HÖPNVG) nennt in mehreren Absätzen allgemeine Anforderungen an die Ausgestaltung des ÖPNV. In § 4 Abs. 2 werden dazu Kriterien aufgezählt, die zu den wichtigsten Leistungsmerkmalen des öffentlichen Personennahverkehrs gehören:

„Eine regelmäßige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben.“

Ebenso werden neben intramodalen Umsteigemöglichkeiten zwischen SPNV und straßengebundene ÖPNV auch die Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie umwelt- und sozialpolitische Belange hervorgehoben (§ 4 Abs. 3 HÖPNVG):

„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden. Die Umweltverträglichkeit ist als besondere Stärke weiterzuentwickeln, der sozialen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs ist besonders Rechnung zu tragen.“

3.3 Regionale und lokale Linien und deren Aufgabenträger

Für das Gebiet des Werra-Meißner-Kreises nehmen zwei Aufgabenträger die Belange des straßengebundenen ÖPNV wahr, deren Verkehrsangebote sich gegenseitig ergänzen. Zum einen ist dies der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien (§ 6 Abs. 2 HÖPNVG):

„Die Aufgabenträger nehmen die Belange nach § 7 Abs. 1¹² gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr und sind auf einen Ausgleich der unterschiedlichen Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr in den unterschiedlichen Räumen bedacht. Verkehrsverbände sind der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) [...]“

Zum anderen fallen die lokalen Linien dem Werra-Meißner-Kreis als Aufgabenträger zu. Eine Abgrenzung zwischen „regionalen“ und „lokalen“ Linien wird in § 2 Abs. 4 HÖPNVG¹³ getroffen:

„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen

¹² Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr

¹³ HÖPNVG vom 01.12.2005, geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl S. 466)



Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr."

Gemäß diesen Definitionen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vom 01.12.2005 (geändert durch Gesetz vom 29. November 2012) ist der Nordhessische Verkehrsverbund (NVV) zuständige Aufgabenträgerorganisation für den gesamten SPNV in Nordhessen und für diejenigen Linien des straßengebundenen ÖPNV, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind. Die regionalen Buslinien auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises sind im Angebotskonzept (Kapitel V) nachrichtlich aufgelistet und planerisch behandelt.

Die Festlegung der regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV erfolgt im Einvernehmen zwischen regionalem Aufgabenträger und lokalen Aufgabenträgern. Alle übrigen Linien sind lokale Linien. Eine regionale Linie muss nicht zwingend eine Kreisgrenze überschreiten, sondern deren Status kann sich stattdessen an den im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen sowie an den Erfordernissen eines verbundweiten Grundnetzes orientieren. Diese Regelung wird der verkehrlichen Situation in den Flächenlandkreisen gerecht.

Damit eine Linie des straßengebundenen ÖPNV im vorliegenden Nahverkehrsplan als regionale Linie eingestuft werden kann, sollten einige Kriterien bzw. Merkmale überwiegend erfüllt sein, wobei eine generelle Aufteilung in zwei Bedienungstypen zur besseren Ausdifferenzierung hilfreich ist.

Eine regionale Linie des Stadt-Umland-Verkehrs Kassel sollte folgende Kriterien erfüllen:

- Die Linienführung geht (radial) vom Oberzentrum Kassel aus und überschreitet somit Kreisgrenzen.
- Die Linie nimmt Verbindungsfunktionen zwischen Kassel und den Umlandgemeinden im Verdichtungs- und Ordnungsraum wahr.
- Die Linie übernimmt zugleich Erschließungsfunktionen in den Umlandgemeinden (i. S. einer gewissen Feinbedienung der Stadt- und Ortsteile).
- Die Linie ist an regionale Netzknoten angebunden, zumindest einseitig in der Stadt Kassel (SPNV, Tram).
- Das Fahrtenangebot ist auf die Belange des Jedermann-Verkehrs ausgerichtet.

Eine regionale Linie außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel („in der Region“) sollte folgende Merkmale aufweisen:

- Der Linienverlauf orientiert sich an den im Regionalplan Nordhessen ausgewiesenen Regionalachsen sowie an den überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen (vgl. Kap. II 1.1.3).
- Die Linie nimmt Verbindungsfunktionen zwischen Mittelzentren – und ggf. dem Oberzentrum Kassel – wahr.
- Die Linie ist an regionale Netzknoten angebunden (SPNV, Stadt-Umland-Tram, ZOB in Mittelzentren).
- Die Regelfahrten der Linie überschreiten Kreis-, Landes- und/oder Verbundgrenzen.
- Bei entsprechender Linienführung übernimmt die Linie abgestimmten Schienenergänzungs- bzw. -parallelverkehr.
- Das Fahrtenangebot ist auch auf die Belange des Jedermann-Verkehrs ausgerichtet.



3.4 Barrierefreiheit

Der Barrierefreiheit kommt bei der Gestaltung der stationären Infrastruktur, der Ausstattung der Fahrzeuge und der Fahrgastinformation eine besondere Bedeutung zu. Grundlage dafür ist das Behindertengleichstellungsgesetz, das Barrierefreiheit wie folgt definiert (§ 4 BGG):

„Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“

Zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr weist § 8 Abs. 2 BGG auf einschlägige Rechtsvorschriften des Bundes hin:

„Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten. Weitergehende landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

Die entsprechenden Paragraphen aus dem Hessischen Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen lauten sinngemäß (vgl. § 3 Abs. 1 HessBGG und § 10 Abs. 2 HessBGG).

Das Personenbeförderungsgesetz bezieht hinsichtlich der Barrierefreiheit neben Menschen mit Behinderungen alle Fahrgäste ein, die in irgendeiner Weise mobilitätseingeschränkt im weiteren Sinne sind. Dies kann somit auch auf Fahrgäste mit Kinderwagen oder viel Gepäck zutreffen. An den Aufgabenträger, der den Nahverkehrsplan aufstellt und beschließt, wird daher explizit der Auftrag formuliert, Aussagen zur zeitlichen Umsetzung erforderlicher Maßnahmen zur Herstellung barrierefreier Verkehrsmittel zu treffen. Im Sinne des § 8 Abs. 2 BGG ist folgender Auszug aus § 8 Abs. 3 PBefG daher als eine einschlägige Rechtsvorschrift des Bundes für den (straßengebundenen) ÖPNV zu verstehen:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. [...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Zur Barrierefreiheit bezieht das Hessische ÖPNV-Gesetz als landesrechtliche Vorschrift ebenfalls Stellung (§ 4 Abs. 6 HÖPNVG):

„Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationen sollen so gestaltet werden, dass sie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen an die Barrierefreiheit so weit wie möglich entsprechen.“



Rechtliche Bestimmungen zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen

Bezüglich der barrierefreien Nutzung von Kraftomnibussen im Linienverkehr für Personen mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer sind die Ausführungen des § 30d Abs. 4 StVZO maßgebend:

„Kraftomnibusse mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen und mehr als 22 Fahrgastplätze haben, müssen zusätzlich den Vorschriften über technische Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität nach den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen. Dies gilt für andere Kraftomnibusse, die mit technischen Einrichtungen für die Beförderung von Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgestattet sind, entsprechend.“

Der hier erwähnte Anhang zur StVZO verweist auf die Richtlinie 2001/85/EG¹⁴ des europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen (außer dem Fahrersitz), also mit Kraftomnibussen. Die technischen Bestimmungen gemäß Anhang VII der Richtlinie sind in diesem Zusammenhang anzuwenden.

Die Richtlinie 2001/85/EG unterscheidet – ähnlich wie die StVZO – bei den Kraftomnibussen zwischen Stadtbussen (Klasse I)¹⁵, Bussen für den „Überlandverkehr“ (Klasse II)¹⁶ und Reisebussen (Klasse III)¹⁷.

In Artikel 3 Abs. 1 der Richtlinie 2001/85/EG werden an Kraftomnibusse der Klasse I, also an Fahrzeuge für den Stadtlinienverkehr, folgende Anforderungen an die barrierefreie Nutzung durch Personen mit eingeschränkter Mobilität gestellt:

„Fahrzeuge der Klasse I müssen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, gemäß den technischen Vorschriften des Anhangs VII zugänglich sein.“

Für die Fahrzeuge der Klassen II (Busse für den „Überlandverkehr“) und III (Reisebusse) gibt es hinsichtlich der Zugänglichkeit und der Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Personen – im Gegensatz zu den Fahrzeugen der Klasse I (Stadtbusse) – einen Ermessensspielraum, der in Artikel 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/85/EG wie folgt formuliert ist:

„Es steht den Mitgliedstaaten frei, für die Verbesserung der Zugänglichkeit von anderen Fahrzeugen als denen der Klasse I die geeignetste Lösung zu wählen. Wenn jedoch andere Fahrzeuge als Fahrzeuge der Klasse I mit Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität und/oder Rollstuhl-

¹⁴Durch Artikel 19 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 vom 13.07.2009 ist Richtlinie 2001/85/EG mit Wirkung vom 01.11.2014 aufgehoben.

¹⁵Klasse I: „Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.1. der Richtlinie 2001/85/EG).

¹⁶Klasse II: „Fahrzeuge, die hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut und so ausgelegt sind, dass die Beförderung stehender Fahrgäste im Gang und/oder in einem Bereich, der nicht größer ist als der Raum von zwei Sitzbänken, möglich ist“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.2. der Richtlinie 2001/85/EG).

¹⁷Klasse III: „Fahrzeuge, die ausschließlich für die Beförderung sitzender Fahrgäste gebaut sind“ (Anhang I Nr. 2 Ziffer 2.1.1.3. der Richtlinie 2001/85/EG).



fahrer ausgestattet sind, müssen diese Fahrzeuge den einschlägigen Vorschriften des Anhangs VII entsprechen.“

Eine Aussage des Artikels 3 Abs. 2 der Richtlinie 2001/85/EG ist, dass im Falle des Vorhandenseins von Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität bzw. für Rollstuhlfahrer in Fahrzeugen der Klassen II und III ebenfalls die technischen Bestimmungen wie für die Fahrzeuge der Klasse I einzuhalten sind (Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG). Sind solche Einrichtungen in keiner Weise vorhanden, entfällt die Einhaltung der technischen Bestimmungen des Anhangs VII zur Richtlinie 2001/85/EG.



4 Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV

Bei dem Begriff der „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppe der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des § 4 BGG umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ grundsätzlich alle Nutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität, darunter Hochbetagte, Gehörlose, Seh- und Greifbehinderte sowie Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen (vgl. *BMVBS 2008*, S. 5). Für diesen heterogenen Personenkreis ist in der Konsequenz die Möglichkeit einer eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Alterung der Gesellschaft und der damit einhergehenden steigenden Anzahl hochbetagter Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Der Werra-Meißner-Kreis verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für Mobilitätseingeschränkte weitreichend „barrierefrei“ nutzbaren ÖPNV.

Eine Barrierefreiheit für möglichst alle Benutzergruppen im konsequenten Verständnis des BGG und des HessBGG mit dem Anspruch einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet ist nur äußerst langfristig und mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Die Bemühungen um Barrierefreiheit sind in mehreren Klein- bzw. Mittelstädten weiter fortgeschritten als andernorts im Verbundraum. Vor dem Hintergrund bereits erfolgter oder eingeleiteter lokaler Schwerpunktsetzungen wird für den mittelfristigen Planungshorizont des vorliegenden Nahverkehrsplans das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet im Kontext mit der oben formulierten langfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Kreisgebiet die Barrierefreiheit in der Nutzbarkeit des ÖPNV inklusive der Fahrgastinformationen gewährleistet wird. Dabei sind Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen einzubeziehen, vor allem in Innenstädten, an großen Einzelhandelsgeschäften sowie an Einrichtungen für behinderte bzw. alte Menschen. Aufgrund ihres höheren Fahrgastaufkommens sind Umsteigehaltestellen und Haltestellen des Schienenverkehrs für eine „weitgehend“ barrierefreie Nutzung vorzusehen. Der Fokus liegt dabei auf Nutzer mit Rollstuhl, mit Geh- oder Sehbehinderung (Blinde) und/oder mit Gehörlosigkeit bzw. Schwerhörigkeit. In Bereichen des straßengebundenen ÖPNV (Fahrzeuge und Haltestellen), in denen eine Barrierefreiheit (noch) nicht gewährleistet ist, sind Hilfestellungen durch das Fahrpersonal vorzusehen. Hilfestellungen können auch durch dritte Personen geleistet werden, um eine noch nicht umgesetzte Barrierefreiheit zu kompensieren, sofern es sich nicht um fahrzeuggebundene Einstiegshilfen handelt, die nur vom Fahrpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Modernisierungsprogramm für die Städte und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises anzustreben, welches drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:



- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes bzw. entsprechend der einschlägigen Vorschriften zwingend vorzusehen.
- Bei Umbauten an Verkehrsanlagen und an Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs zum Bahnsteig bzw. zur Haltestellenkante sowie weitgehend eine durchgängige Orientierungsmöglichkeit für Blinde bzw. Sehbehinderte und Gehörlose umzusetzen.
- Bei bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. der Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle, kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

Wegekettensysteme werden von „Informationsketten“ begleitet. Nutzungsrelevante Fahrgastinformationen sind möglichst sowohl in visueller als auch in akustischer oder taktiler Form dem Benutzer darzureichen (sog. „Zwei-Sinne-Prinzip“)¹⁸. Die Informationssysteme sind vorzugsweise einheitlich zu gestalten, um eine hohe Wiedererkennbarkeit und damit eine durchgängige, lückenlose Nutzbarkeit gewährleisten zu können. Im Allgemeinen sind zusätzliche „Barrieren“ durch unterschiedliches Design der Leit- und Informationssysteme zu vermeiden bzw. abzubauen. Visuelle, taktile und akustische Orientierungshilfen sind somit auf Grundlage des bisher realisierten Standards systematisch zur Schaffung „geschlossener Ketten“ weiterzuentwickeln (Anspruch der Standardisierung).

¹⁸Wesentliche Informationen und Orientierungshilfen sind mindestens mit zwei der drei Sinne „Hören“, „Sehen“ und „Tasten“ darzureichen (vgl. *BMVBS 2008*, S. 21).



5 Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming

Unter der Begrifflichkeit „Gender Mainstreaming“ ist im Allgemeinen eine Vorgehensweise zu verstehen, bei der die Gleichstellung als Staatsaufgabe im Sinne des Art. 3 Abs. 2 GG¹⁹ besonders von allen öffentlichen Akteuren bei ihrem Handeln sicherzustellen und zu realisieren ist. Dadurch soll auf die systematische Beachtung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern bei Planung, Umsetzung und Bewertung des eigenen Handelns hingewirkt werden (vgl. *BMFSFJ* 2010). Dabei ist die geschlechterdifferenzierte Folgenabschätzung von Planungsschritten und den darauf basierenden Handlungen mit dem Ziel des Abbaus ungleicher Lebensbedingungen unerlässlich. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung sind die alltägliche Mobilität und die Bewegungsfreiheit zu jeder Tages- und Nachtzeit von allen Nutzergruppen sicherzustellen.

Anforderungen an das ÖPNV-System aus genderorientierter Sichtweise stehen in keinem Widerspruch zu jenen an die Barrierefreiheit des ÖPNV (vgl. Kap. III 4). In einigen Bereichen überlagern sich beide Anforderungskataloge, z. B. bei Kriterien für bauliche Barrierefreiheit für ältere Nutzerinnen und Nutzer oder als Erleichterung beim Mitführen von Kinderwagen.

Aus verschiedenen, in der Fachliteratur dokumentierten Verkehrserhebungen geht hervor, dass Frauen aller Altersstufen oftmals als die dominierende Nutzergruppe im Jermann-Verkehr im ÖPNV auftreten (vgl. Kap. II 5.1). Auf genderbezogene Belange, insbesondere der Frauen als Hauptnutzer, ist daher in der Nahverkehrsplanung besonders Rücksicht zu nehmen. Deshalb wird aus Sicht der Nahverkehrsplanung empfohlen, das ÖPNV-System einer Planungsregion zusammen mit fachkundigen Vertreterinnen und Vertretern auf mögliche Schwachstellen unter dem Blickwinkel einer genderorientierten Angebotsgestaltung systematisch zu überprüfen und zu kartieren. Unter Maßgabe des finanziellen Rahmens sind erkennbare Mängel zu beseitigen. Das subjektive Sicherheitsempfinden und -bedürfnis tatsächlicher und potenzieller Nutzerinnen und Nutzer aller Altersgruppen ist von den in die (Nah-)Verkehrsplanung involvierten Akteuren aufzunehmen und in ihrem Handeln zu berücksichtigen. Auch Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit für Nachfrager beider Gender sind in diesem Zusammenhang von grundlegender Bedeutung.

Hinsichtlich der Ausgestaltung des ÖPNV-Systems – unabhängig ob Bahn- oder Busverkehr – bedeutet die ausdrückliche Berücksichtigung der Belange von Frauen angesichts unterschiedlichen Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens im Lebenszyklus eine Reihe konkreter operativer Anforderungen an Betrieb, Anlagen, Fahrzeuge und Kundenkommunikation (in Anlehnung an *Niedersächsisches Frauenministerium* 1997, S. 47). Folgende Anforderungen kommen dabei zugleich allen Nutzergruppen zugute:

- Bereitstellung von Verkehrsangeboten für alle Nutzergruppen und für alle Fahrtzwecke der Grunddaseinsfunktionen im Nahbereich (innergemeindlich), auch in verkehrsschwachen Zeiten (ggf. durch Einführung unkonventioneller Betriebsformen);

¹⁹ „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin“ (Art. 3 Abs. 2 GG).



- Gewährleistung der räumlichen und zeitlichen Erreichbarkeit von Dienstleistungs- und Einkaufszentren, medizinischen Einrichtungen, Kinderbetreuungseinrichtungen, relevanten Beratungszentren, kinder- und frauenaffiner Sport- und Freizeiteinrichtungen und von Arbeitsplatzschwerpunkten mit einem überproportional hohen Anteil weiblicher Beschäftigter;
- Schaffung möglichst vieler umsteigefreier Verbindungen;
- Einrichtung kurzer und sicherer Umsteigewege an belebten und einsehbaren Orten mit geringen Wartezeiten zu den Anschlussverkehrsmitteln (sofern sich Umsteigeverbindungen nicht vermeiden lassen).

Bei der baulichen Gestaltung der Zugangsstellen zum ÖPNV-System und aller Umsteigepunkte (dabei Schwerpunkt auf Bahnstationen) sowie deren Betrieb ist zu achten auf

- sichere und kurze Zu- und Abwege, das öffentliche Fuß- und Radwegenetz für Zu- und Abgangswege mit einbeziehend (im Einvernehmen mit den Baulastträgern);
- helle und funktionierende Beleuchtung;
- Gewährleistung ungestörter Blickbeziehungen und Einsichten auf die Verkehrsanlagen (soziale Kontrolle);
- Vermeidung von Unterführungen, Untertunnelungen und Wartehäuschen aus undurchsichtigen Werkstoffen;
- Übersichtlichkeit und Einsehbarkeit von Treppen und Rampen, falls Unter-/Überführungen unvermeidlich sind;
- Vandalismusresistenz der Anlagen und Einrichtungen sowie zeitnahe Entfernung von Vandalismusschäden, um weitere Verwahrlosung zu verhindern;
- keine sichtbehindernde Vegetation;
- Anbringen von Fahrplänen und anderer Fahrgastinformationen bereits an den Zugewegungen zu den Bahnsteigen, also noch vor Betreten eventueller Unterführungen.

Bei den Fahrzeugen, aber auch bei den Zugangsstellen des ÖPNV-Systems sind folgende Anforderungen schwerpunktmäßig zu bedenken:

- problemlose Mitnahme von Gepäck, Fahrrädern und Kinderwagen durch Schaffung entsprechender Ab- und Aufstellflächen;
- Vorhandensein und Nutzbarkeit von Toiletten und Wickelräumen (ortsfest oder in den Fahrzeugen des SPNV);
- Übersichtlichkeit bei der Innenraumgestaltung der Fahrzeuge;
- sichtbar angebrachte und funktionierende Notrufeinrichtungen in Fahrzeugen, auf Bahnstationen und an zentralen Bushaltestellen;
- Möglichkeit der Kontaktaufnahme zum Fahr- und Servicepersonal;
- permanenter oder ggf. temporärer, dafür aber systematischer Einsatz von Service- oder Begleitpersonal, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, denn vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt die Personalpräsenz für die Sicherung einer hohen Kundenzufriedenheit und den Abbau von Nutzungshemmschwellen zunehmend an Bedeutung.



6 Mindeststandards für die Verkehrsbedienung

6.1 Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienstungsstandards

Die planerisch-konzeptionellen Grundsätze für die künftige Netz- und Fahrplangestaltung im NVV-Gebiet orientieren sich an folgenden Vorgaben:

- Die Linienführungen und die Abfolge der dabei bedienten Haltestellen sollen für den Nutzer transparent gestaltet und im Prinzip über alle Fahrten einer Linie einheitlich sein. Dies trifft in besonderem Maße auf Hauptlinien des straßengebundenen ÖPNV mit regelmäßigem Fahrtenangebot zu, das sich primär an die Bedürfnisse des Jedermann-Verkehrs richtet. Ausnahmen können daher bei Schulverkehrs- bzw. Schnellkursen bestehen oder bei Haltestellen zur Anwendung kommen, die zu Schwachlastzeiten als Bedarfs- bzw. Rufbushaltestellen dienen.
- Der Angebotsumfang im Sinne von Fahrzeugtypen, Platzkapazitäten, gesonderter Linien usw. kann sich zwar am unterschiedlich hohen Fahrgastaufkommen an Schul- und Ferientagen ausrichten, jedoch soll das Grundgerüst des Fahrtenangebotes für den Jedermann-Verkehr weitgehend unabhängig davon gestaltet sein – ggf. durch Umwandlung fest bedienter Busfahrten auf Bedarfsbedienung durch AST oder Rufbus – und nicht merklichen Angebotseinschränkungen unterliegen.

Bei der Systematisierung des Angebotes zur mittel- bis langfristigen Schaffung eines verbundweiten Integralen Taktfahrplans (ITF) über die Linien des schienen- und straßengebundenen ÖPNV, sofern letztere für den Jedermann-Verkehr Relevanz haben, sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- Das Fahrtenangebot soll im Zeitfenster der Mindestbedienung (vgl. Kap. III 6.4.2) vertaktet sein, d. h., dass alle Züge und Busse einer Linie und Richtung in regelmäßigen Zeitabständen verkehren (z. B. alle 30, 60 oder 120 Minuten).
- Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) sind die im Takt fahrenden Linien verschiedener Richtungen an Netzknoten so miteinander verknüpft, dass diese dort zur selben Zeit eintreffen und abfahren und „Rundumanschlüsse“ mit kurzen Übergängen ermöglichen.
- Die Fahrtenfolgen der einzelnen Linien sollen einer einheitlichen Taktfamilie angehören, um Anschlüsse an Netzknoten zwischen Linien kompatibel herzustellen, die nicht dieselbe zeitliche Fahrtenfolge aufweisen.
- Grundtakt eines jeden ITF-Systems ist der 60-Minuten-Takt, weshalb sich als Taktfamilie außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel eine Fahrtenfolge im Abstand von 30, 60 und 120 Minuten anbietet, damit eine gegenseitige und verbundweite Kompatibilität der Anschlüsse gewährleistet ist. 40-Minuten-Takte sollten dabei möglichst vermieden werden, denn diese sind nur alle 120 Minuten mit dem 60-Minuten-Takt kompatibel.
- Ankünfte und Abfahrten finden über den ganzen Tag (HVZ und NVZ) an jeder Haltestelle zur selben Taktminute statt. Dazu wird es notwendig sein, bei den konsequent vertakteten Linien eventuell bestehende unterschiedliche Fahrzeitprofile für HVZ,



NVZ oder für Schul- und Ferienwerkstage zu harmonisieren. Differenzierte Fahrzeitprofile sind in der SVZ im Stadt-Umland-Verkehr bzw. im Verdichtungsraum Kassel im Interesse kürzerer Reisezeiten für die Fahrgäste zulässig, außerdem beim Einsatz von AST oder Rufbus zu Zeiten und in Gebieten mit schwachem Fahrgastaufkommen.

- Die Linien werden an geeigneten Netzknoten miteinander verknüpft, wobei neben der Fahrtenfolge gemäß der Taktfamilie zwischen den Knoten eine Fahrzeit herzustellen ist, die so bemessen ist, dass sich dort sinnvolle, aber gesicherte Übergangszeiten zwischen den Linien ergeben.

Auch der Regionalplan für Nordhessen fordert diesbezüglich (*Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 133):

„Die Nahverkehrslinien sollen über zentrale Fern- und Nahverkehrsknotenpunkte geführt und [jene] zu leistungsfähigen Umsteigepunkten ausgebaut werden. Fahrplanmäßig abgesicherte Übergänge zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße sind einzurichten.“

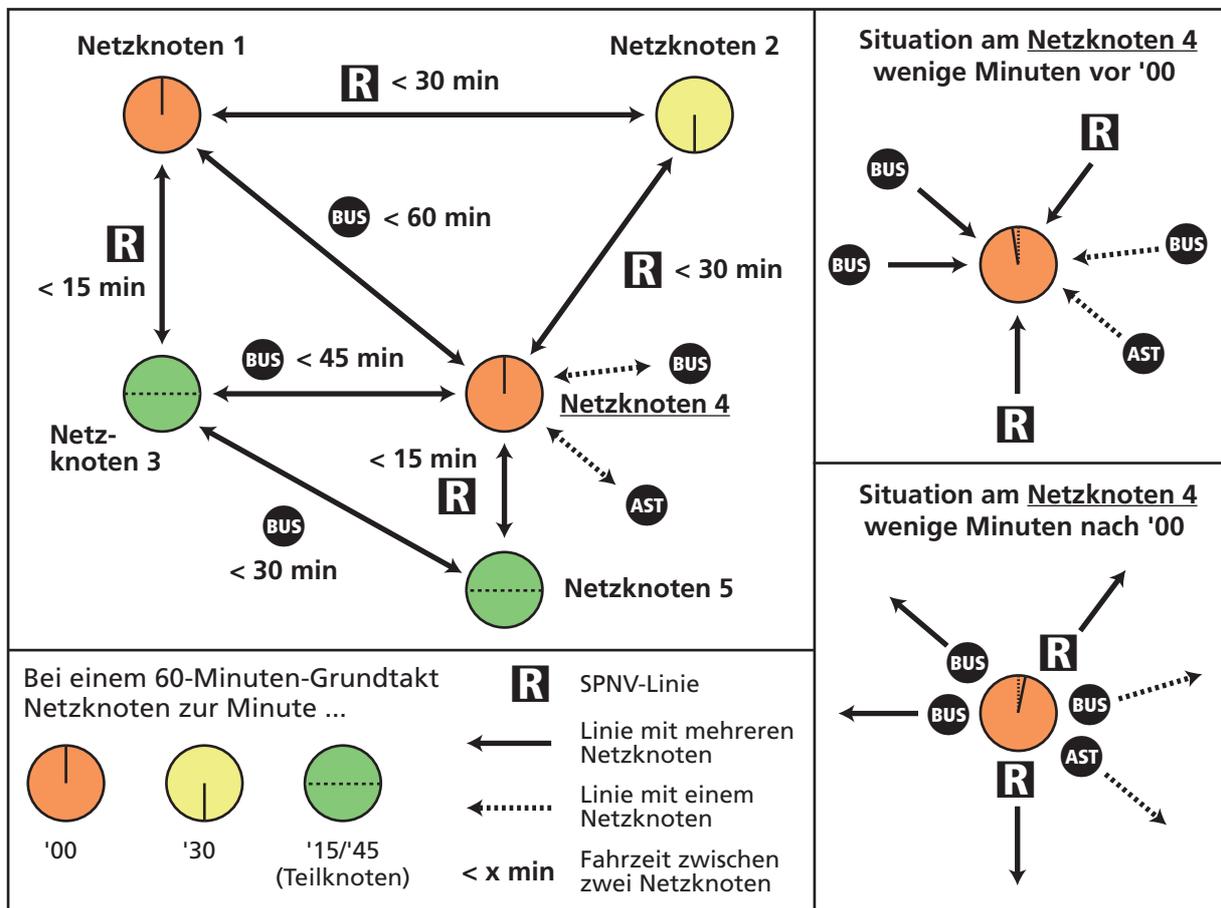


Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems [eigener Entwurf]

Abb. III-1 zeigt das Grundprinzip eines Integralen Taktfahrplans bei einem Grundtakt von 60-Minuten unter Einbeziehung sowohl des SPNV als auch des straßengebundenen ÖPNV. Bei Fahrtabständen zwischen den Knoten von 30 oder 60 Minuten ergeben sich systembedingt Knoten mit „Rundumanschlüssen“ aus allen bzw. in alle Richtungen. Lie-



gen die Fahrzeiten zwischen den Knoten dagegen bei 15 oder 45 Minuten, bieten die davon betroffenen Knoten bei einem 60-Minuten-Grundtakt lediglich Teilanschlüsse, vorzugsweise in Lastrichtung oder für besonders nachfragestarke Relationen.

6.2 Verbindungen zwischen zentralen Orten

Der Regionalplan für Nordhessen setzt bei den Grundzügen eines Nahverkehrsnetzes hinsichtlich anzubietender Relationen auf dem hierarchischen System der zentralen Orte auf (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 133*):

„Das Nahverkehrsnetz und der Einsatz von Nahverkehrsmitteln sollen so gestaltet werden, dass sie die Erreichbarkeit der zentralen Orte verschiedener Stufen aus ihrem jeweiligen Einzugsbereich auch hinsichtlich Zeitaufwand und Bedienungshäufigkeit sicherstellen und dabei auch Verbindungen zwischen den zentralen Orten gleicher Stufe schaffen. Dabei sollen Grundzentren innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche in einer halben Stunde, Mittelzentren innerhalb einer Stunde erreichbar sein. Der Zeitbedarf für die Erreichbarkeit der Oberzentren soll eine Stunde nicht wesentlich überschreiten.“

Die Vorgaben aus dem Regionalplan für Nordhessen werden für ein NVV-weit anzuwendendes Anforderungsprofil dahingehend aufgegriffen, dass Mindestbedienungsstandards zwischen den zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen innerhalb deren Grund-, Mittel- und Oberbereiche als erforderliche Bedienung aus Sicht der zentralörtlichen Gliederung festgelegt werden. Dadurch soll – unabhängig von der Lage physischer Verkehrswege, von konkreten Verkehrsmitteln (Zug, Bus, AST), deren Linienführungen und -bezeichnungen – den Nutzern eine Bewegung im Raum zu den verschiedenen Wegezwecken des Jedermann-Verkehrs ermöglicht werden, wobei der Fokus auf die Verbindung zu dem jeweils höherrangigen zentralen Ort gelegt ist.

Auf eine gesonderte Vorgabe von Mindestanforderungen für Verbindungen zwischen Orten, bei denen eine Hierarchiestufe übersprungen wird – z. B. von einem nichtzentralen Stadt- bzw. Ortsteil zu einem Mittelzentrum oder von einem Grundzentrum zu einem Oberzentrum –, wird in diesem Verbindungsmodell verzichtet. Entweder bestehen an Netzknoten im Sinne der Systematik des Integralen Taktfahrplans (ITF) Anschlussverbindungen zu den nächst höheren zentralen Orten (vgl. Kap. III 6.1), die die Mindestbedienungsstandards des Vorlaufes nicht unterschreiten, oder Bahn- und Buslinien sind de facto durchgebunden. Insofern sind alle Verbindungen zu den zentralen Orten aller höheren Stufen implizit im Mindestbedienungsmodell enthalten.

Darüber hinausreichende Bedienungen, z. B. mit höherer Fahrtenfolge, oder anderweitig angebotene Verbindungen bleiben von den Mindestbedienungsstandards dieses hierarchisch aufgebauten Verbindungsmodells unberührt. Sofern eine hohe Fahrgastnachfrage auf bereits existierenden ÖPNV-Verbindungen zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Stufe besteht, ist dadurch ein Fahrtenangebot, das über die Mindestvorgaben hinausreicht, jederzeit gerechtfertigt. Dies ist oftmals dann der Fall, wenn sich Ausbildungs- und Jedermann-Verkehr entlang von Entwicklungsachsen mit leistungsfähigen Verkehrsinfrastrukturen und öffentlichen Verkehrsangeboten überlagern. Dies gilt analog für Verbindungen zwischen zentralen Orten derselben Hierarchiestufe, also zwischen benachbarten Grund-, Mittel- oder Oberzentren, für die Bus- und Bahnverbindungen bestehen, für die aber im Anforderungsprofil keine Mindestkriterien vorgesehen sind (z. B. zwischen den Grundzentren Waldkappel und Wehretal-Reichensachsen, zwischen den Mittelzentren Eschwege und Sontra, zwischen den Oberzentren Kassel und Göttingen).



Vor allem im SPNV ergeben sich verschiedene Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufe aufgrund der Lage der Bahnstrecken entlang von Verkehrs- und Siedlungsachsen, z. B. KBS 613 Göttingen – Eschwege – Sontra – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda). Des Weiteren ist im regionalen Nahverkehrsplan des NVV für den SPNV ein eigenes Anforderungsprofil formuliert, das in den hier vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis nachrichtlich übernommen wird und das in keinem Widerspruch zu den Mindeststandards im Verbindungsmodell steht (vgl. Kap. III 6.6).

6.3 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

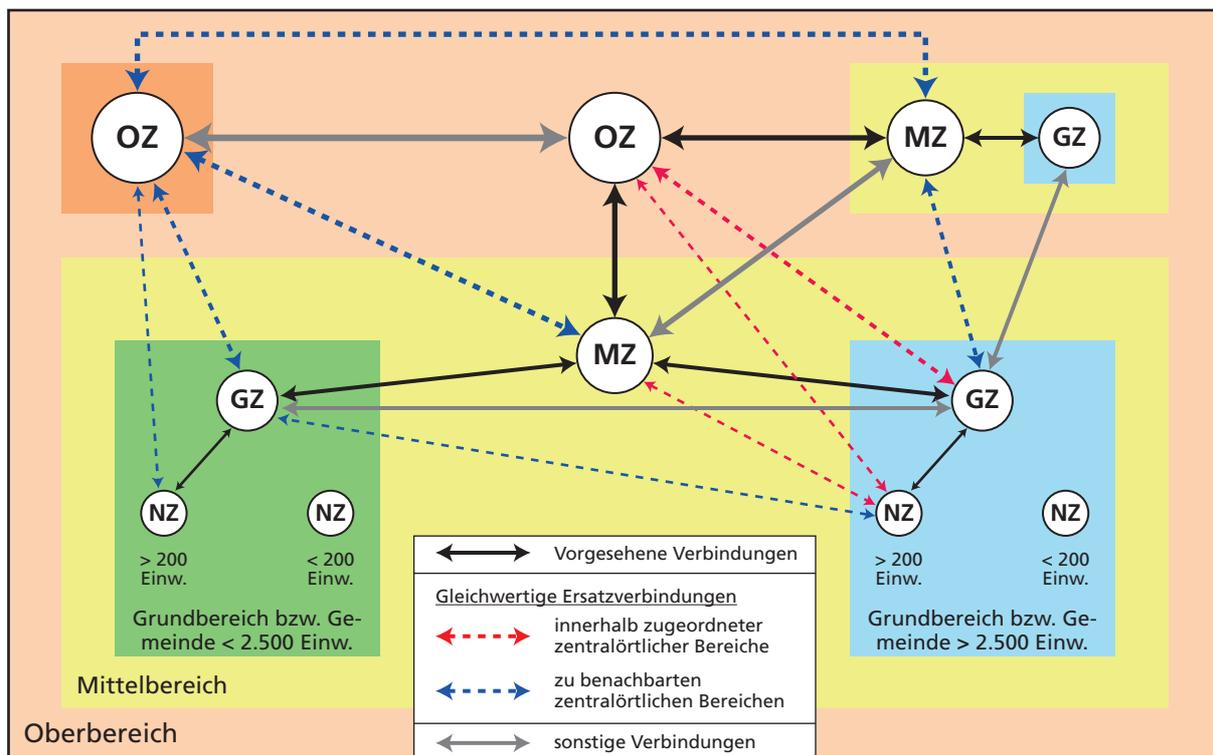


Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten

[eigener Entwurf]

Das in Abb. II-1 gezeigte schematische Verbindungsmodell basiert auf der Zuordnung der Siedlungsbereiche als zentrale Orte unterschiedlicher Hierarchiestufen, also als Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ), als Grundzentren (GZ), Mittelzentren (MZ) oder Oberzentren (OZ). Jeder dieser Orte ist gemäß dem Regionalplan für Nordhessen einem Grund-, Mittel- und Oberbereich zugeordnet, wobei einige Mittelbereiche auch Kreisgrenzen überschreitend sind (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 26 ff.). In Nordhessen stellt jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zugleich immer auch seinen eigenen Grundbereich dar.

Für eine Mindestbedienung – unabhängig ob mit Zug, Tram, Bus oder AST – genießen im vorliegenden Anforderungsprofil Verbindungen innerhalb der jeweils zugeordneten zentralörtlichen Bereiche maßgebende Priorität (schwarz durchgezogene Pfeile) und zwar



- vom Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) zum zugehörigen Grund- bzw. Gemeindezentrum (Stadt-/Ortsteil mit grundzentralen Funktionen; GZ) und zurück,
- vom Grundzentrum (GZ) zum zugehörigen Mittelzentrum (MZ) und zurück,
- vom Mittelzentrum (MZ) zum zugehörigen Oberzentrum (OZ) und zurück.

In diesem Anforderungsprofil sind innergemeindliche Verbindungen explizit mit aufgenommen. Für Stadt- und Ortsteile mit zusammenhängender Bebauung unter 200 Einwohner werden im Nahverkehrsplan keine kreisweiten Standards für die Verbindungsqualitäten im Jedermann-Verkehr festgelegt (vgl. VDV 2001, S. 12; FGSV 2010, S. 15). Die Prüfung der ausreichenden Bedienung wird im Rahmen der Angebotskonzeption für die jeweiligen Linienbündel vorgenommen. Zudem stehen im Werra-Meißner-Kreis verschiedene alternative Bedienformen für eine Anbindung zur Auswahl (vgl. Kap. III 7.1).

Liegen solch kleine Orte bereits entlang des Verlaufes einer Linie des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST), können diese an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Von den 138 Stadt- und Ortsteilen im Werra-Meißner-Kreis haben 44 (32 %) weniger als 200 Einwohner (Stand: Ende 2008). Dort leben summiert knapp 5.500 Einwohner (Haupt- und Nebenwohnsitze), die etwa 5 % der Gesamteinwohner des Landkreises entsprechen.

Im Umkehrschluss sind 95 % aller Einwohner gemäß dem Anforderungsprofil an ein regelmäßig verkehrendes ÖPNV-Angebot für den Jedermann-Verkehr anzubinden. Die ausdrückliche Einbeziehung der Einwohner der Stadt- und Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) über 200 Einwohner in das Verbindungsmodell gewinnt dadurch an Gewicht, weil dort mit ca. 45.700 Einwohnern 40 % der Wohnbevölkerung eine im Nahverkehrsplan verankerte ÖPNV-Anbindung erhalten.

Für die Anforderungen an innergemeindliche Verbindungen, also zwischen den Orten der Stufen NZ und GZ, wird zusätzlich zwischen einwohnerstärkeren und einwohnerschwächeren Kommunen unterschieden, um dadurch Mindestanforderungen zu differenzieren. Die Grenze wird bei 2.500 Einwohnern festgelegt. Im Werra-Meißner-Kreis haben die Gemeinden Berkatal, Neu-Eichenberg und Weißenborn weniger als 2.500 Einwohner (Summe aus Haupt- und Nebenwohnsitzen).

Sofern es eine von diesem System abweichende ÖPNV-Verbindung bereits gibt oder anderweitig sinnvoll ist, z. B. aufgrund des Verlaufs von Verkehrsinfrastrukturen, der topographischen Lage einzelner Orte oder der verkehrsanziehenden Wirkung von Arbeitsplatzschwerpunkten und Versorgungsmöglichkeiten in anderen zentralen Orten, können Verbindungen auch dann den Mindestanforderungen genügen, wenn ersatzweise entweder

- zu einem höherrangigen zentralen Ort der übernächsten Hierarchiestufe innerhalb des zugeordneten zentralörtlichen Bereichs (rot gestrichelte Pfeile in Abb. III-2) oder
- zu einem höherrangigen zentralen Ort nächster oder übernächster Stufe in einem benachbarten zentralörtlichen Bereich (blau gestrichelte Pfeile in Abb. III-2)

ausgewichen wird und die Verbindungen dorthin die Mindestanforderungen besser erfüllen.

An die Verbindungen zwischen zentralen Orten gleicher Hierarchiestufen (grau durchgezogene Pfeile in Abb. III-2) werden im vorliegenden Verbindungsmodell ausdrücklich keine gesonderten Anforderungen gestellt, weil diese sich oftmals per se aufgrund des tatsächlich vorhandenen ÖPNV-Netzes ergeben (vgl. Kap. III 6.2).



Folgt man den verbundweiten Mindestanforderungen an die Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen den zentralen Orten innerhalb der ihnen zugeordneten zentralörtlichen Bereiche (schwarz durchgezogene Pfeile in Abb. II-1), so ergeben sich für den Werra-Meißner-Kreis die in Tab. I-1 zusammengestellten Verbindungen (die Pfeilspitzen in beide Richtungen signalisieren wie in Abb. II-1, dass die Mindestanforderungen an Hin- und Rückrichtungen gestellt werden). Laut dem Regionalplan für Nordhessen ist Kassel das Oberzentrum für den gesamten Landkreis. Von der Orientierung der Mindestbedienstungsstandards an der zentralörtlichen Systematik gemäß Regionalplan kann abgewichen werden, sofern gleichwertige, aber bessere ÖPNV-Verbindungen zu anderen zentralen Orten höherer Stufe sinnvoll sind.

Stadt bzw. Gemeinde	nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile über 200 Einw.	Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum	zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt)
Bad Sooden-Allendorf	Ellershausen*, Hilgershausen*, Kammerbach, Kleinvach, Oberrieden, Orferode	Bad Sooden-Allendorf	Witzenhausen
Berkatal	Frankenhain, Hitzerode	Frankershausen	Eschwege
Eschwege	Albungen, Eltmannshausen, Niddawitzhausen, Niederdünzsbach, Niederhone, Oberdünzsbach, Oberhone	Eschwege	
Großalmerode	Epterode, Laudnbach, Rommerode, Trubenhäuser, Uengsterode	Großalmerode	Hessisch Lichtenau
Herleshausen	Altefeld*, Nesselröden, Willershausen*, Wommen	Herleshausen	Sontra
Hessisch Lichtenau	Fürstnhagen, Hausen, Hopfelde, Küchen, Quentel, Reichenbach, Retterode, Velmeden, Walburg	Hessisch Lichtenau	
Meinhard	Frieda, Hitzelrode*, Jestädt, Neuerode, Schwebda	Grebendorf	Eschwege
Meißner	Germerode, Vockeroode, Weidenhausen	Abterode	Eschwege
Neu-Eichenberg	Eichenberg (Dorf und Bf.), Hermannrode	Hebenshausen	Witzenhausen
Ringgau	Datterode, Grandenborn, Renda, Röhrda	Netra	Eschwege

Fortsetzung ...



Stadt bzw. Gemeinde	nicht-zentrale Stadt-/Ortsteile über 200 Einw.	Gemeindehauptort bzw. zugeordnetes Grundzentrum	zugeordnetes Mittelzentrum (jeweils Kernstadt)
	←————→		←————→
Sontra	Berneburg, Breittau, Diemerode*, Heyerode, Ulfen, Wichmannshausen	Sontra	
Waldkappel	Bischhausen, Burghofen, Harmuthsachsen, Schemmern	Waldkappel	Eschwege
Wanfried	Altenburschla, Aue, Heldra, Völkershausen	Wanfried	Eschwege
Wehretal	Hoheneiche, Langenhain, Oetmannshausen, Vierbach	Reichensachsen	Eschwege
Weißborn	Rambach	Weißborn	Eschwege
Witzenhausen	Blickershausen, Dohrenbach, Ellingerode, Ermschwerd, Gertenbach, Hundelshausen, Kleinalmerode, Roßbach, Unterrieden, Wendershausen, Werleshausen, Ziegenhagen	Witzenhausen	

* Stadt-/Ortsteil hatte mit Stand 2008/2009 knapp über 200 Einwohner.

Tab. III-2: Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im Werra-Meißner-Kreis [eigene Zusammenstellung; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 26 ff.]

6.4 Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur

Bei den zu definierenden Mindestbedienstandards für die Verbindungen zwischen den zentralen Orten sind die Verschiedenheiten der drei Strukturräume – Verdichtungsraum, Ordnungsraum, ländlicher Raum – zu berücksichtigen, in die das Gebiet Nordhessens und somit auch das Gebiet des NVV laut Regionalplan untergliedert ist (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 18 ff.). Gründe hierfür sind Bevölkerungsdichten, Siedlungsstrukturen und Raumnutzungen und in Folge davon das unterschiedlich hohe Verkehrsaufkommen und die anders geartete Zusammensetzung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr, die zwischen dem Großraum Kassel einerseits und dem ländlichen Raum andererseits herrschen.

Der Werra-Meißner-Kreis gehört mit seinem Territorium sowohl dem Ordnungsraum (Großalmerode, Hessisch Lichtenau) als auch dem ländlichen Raum an. Deshalb sind für den vorliegenden lokalen Nahverkehrsplan die Mindeststandards gemeindeweise anzuwenden, die für diese zwei Strukturräume gelten.



6.4.1 Erschließungsqualität

Die punktbezogene Erschließung des Raumes mit Zugangsstellen ist Grundlage für die darüber abzuwickelnden Verbindungen (vgl. Kap. III 6.4.2). Die Erschließungsqualität im ÖPNV setzt sich zusammen aus

- Erschließungswirkung von Haltestellen (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraumes).

Ein Haltestelleneinzugsbereich (Erschließungswirkung) wird aus Gründen der Einheitlichkeit und Nachvollziehbarkeit als Luftlinienradius um eine Bahnstation oder eine Haltestelle gezogen, die eine regelmäßige Bedienung für den Jedermann-Verkehr aufweist, um dadurch Haltestellen auszuschließen, die nur im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden. Je nach topographischen Voraussetzungen und in Abhängigkeit der Wege- und Straßenführungen kann sich die tatsächliche Entfernung gegenüber der Luftlinie um einen Umwegfaktor von 1,2 erhöhen (vgl. FGSV 2010, S. 8). Dabei sind natürliche und künstliche Barrieren eingrenzend zu berücksichtigen (Bahnstrecken, Fernstraßen, Gewässer, fehlende Querungsmöglichkeiten usw.), die in Einzelfällen einen deutlich längeren Umweg erzwingen.

Der definierte Mindeststandard „Erschließungsgrad“ gibt an, wie hoch der Anteil der gesamten Bevölkerung eines Ortes mindestens sein soll, die innerhalb eines definierten Luftlinienradius um eine Zugangsstelle zum ÖPNV-System wohnen muss, damit ein in sich baulich abgegrenztes Siedlungsgebiet als „räumlich erschlossen“ gilt. Dies trifft analog für die dort vorhandenen Arbeitsplätze und die Verkaufsflächen im Einzelhandel zu. In den Innenstädten der Mittelzentren sollte mindestens 80 % (ländlicher Raum) bzw. 90 % (Ordnungsraum) der mit Einkaufs- und Dienstleistungsbetrieben sowie Verwaltungen belegten Grundfläche von den Haltestellen abgedeckt werden (vgl. Tab. III-3).

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Ortsteils	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung		
			SPNV (RE, R)	Tram	straßengeb. ÖPNV
Ordnungsraum	MZ	80 % [90 %]	(entfällt)	750 m	500 m [300 m]
	GZ, NZ > 200	80 %			750 m
ländlicher Raum	MZ	70 % [80 %]	1.000 m	(entfällt)	500 m [300 m]
	GZ, NZ > 200	70 %	1.250 m		750 m
[...] = gilt für Innenstadt NZ > 200 = nicht-zentraler Stadt-/Ortsteil über 200 Einwohner					

Tab. III-3: Für den Werra-Meißner-Kreis relevante NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV

[eigener Entwurf; in Anlehnung an VDV 2001, S. 10 ff.; FGSV 2010, S. 8]

In Tab. III-3 sind die Mindestanforderungen der NVV-weiten räumlichen Erschließungskriterien wiedergegeben, soweit diese für den Werra-Meißner-Kreis eine Relevanz entfalten. Über die mittelzentralen Innenstadtbereiche hinaus sind die Einwohner der ge-



geschlossenen Ortschaften im Ordnungsraum (MZ, GZ, NZ > 200 Einwohner) mindestens zu 80 %, im ländlichen Raum zu 70 % durch den ÖPNV zu erschließen.

In den als Mittelzentrum eingestuften Kernstädten von Hessisch Lichtenau im Ordnungsraum sowie von Eschwege, Sontra und Witzenhausen im ländlichen Raum wird der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrte Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV auf 500 m, in den Alt- bzw. Innenstadtbereichen auf 300 m festgelegt. In allen anderen baulich geschlossenen Orten der Zentralitätsstufen GZ und NZ > 200 Einwohner wird der Erschließungsradius mit 750 m angesetzt.

Der SPNV (RE, R) erreicht mit seinen Zugangsstellen erfahrungsgemäß eine höhere Anziehungs- und Bündelungswirkung als der straßengebundene ÖPNV und wird zum Zurücklegen längerer Distanzen in Anspruch genommen, weshalb die Erschließungsradien um die Bahnstationen erhöht werden (auf bis zu 1.250 m). Eine Tram verkehrt im Werra-Meißner-Kreis nur im Stadtgebiet von Hessisch Lichtenau im Ordnungsraum. Den Halten der Tram ist im Vergleich zum SPNV (RE, R) mit 750 m ein verringerter Einzugsbereich zugeordnet.

Bei Stadtbussystemen oder ähnlicher innergemeindlicher ÖPNV-Angebote sind sowohl in der Kernstadt als auch in den durch diese Angebote erschlossenen Stadtteilen produktspezifisch kleinere Einzugsbereiche (z. B. 300 m) bei höherer Erschließungsquote (z. B. 85 %) für die Bewertung zugrunde zu legen. Im Sinne einer Produktdifferenzierung und -profilierung sind kürzere Haltestellenabstände systembedingt erforderlich, um die Marktausschöpfung mit angebotsseitigen Maßnahmen zielgerichtet zu erhöhen. Diese Aussagen betreffen das Bedienungsgebiet entlang der Linienführung des Stadtbusses. Eine Verpflichtung zur flächendeckenden und kleinräumigen Erschließung zum Beispiel des gesamten Siedlungsbereichs einer Kernstadt durch den Stadtbus ist aus dieser Empfehlung ausdrücklich nicht abzuleiten.

Die Erschließungsqualität im ÖPNV entfaltet Rückkopplungen zur Bauleitplanung, auf die der Regionalplan für Nordhessen verweist (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 133*):

„Größere Baugebiete sollen grundsätzlich im Einzugsbereich regionaler und lokaler Achsen des Nahverkehrs ausgewiesen werden. Diese sind in den jeweiligen Nahverkehrsplänen der Nahverkehrsträger dargestellt.“

6.4.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität setzt eine punktuelle Erschließung des Raumes voraus (vgl. Kap. III 6.4.1) und besteht aus den vier Komponenten

- Bedienungszeiträume,
- Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen,
- maximale Umsteigehäufigkeiten und
- maximale Fahrzeiten.

Die hier betrachtete Verbindungsqualität ist unabhängig von einzelnen Verkehrsmitteln des ÖPNV-Systems (Zug, Tram, Bus, AST) oder von den konkreten Linien zu sehen, auf denen diese Verkehrsmittel verkehren.



Mindestbedienstandard Ordnungsraum		Stunde																								max. Umstieg	max. Fahrzeit
Relation		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Mo-Fr	NZ > 2.500 GZ																									1	15
	GZ MZ																									1	30
	MZ* OZ*																									1	60
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Sa	NZ > 2.500 GZ																									1	15
	GZ MZ																								1	30	
	MZ OZ																								1	60	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
So/F	NZ > 2.500 GZ																									1	15
	GZ MZ																								1	30	
	MZ OZ																								1	60	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Mindestbedienstandard ländlicher Raum		Stunde																								max. Umstieg	max. Fahrzeit
Relation		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Mo-Fr	NZ < 2.500 GZ																									1	30
	NZ > 2.500 GZ																									1	30
	GZ MZ																								1	30	
	MZ OZ																								1	90	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Sa	NZ < 2.500 GZ																									1	30
	NZ > 2.500 GZ																									1	30
	GZ MZ																								1	30	
	MZ OZ																								1	90	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
So/F	NZ < 2.500 GZ																									1	30
	NZ > 2.500 GZ																									1	30
	GZ MZ																								1	30	
	MZ OZ																								1	90	
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24					
Erläuterungen:																											
Relation:																											
Mindeststandard auf jeweiliger Relation:																											
NZ < 2.500 Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion über 200 Einwohner in einer Stadt/Gemeinde mit insgesamt weniger als 2.500 Einwohnern																											
NZ > 2.500 Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion über 200 Einwohner in einer Stadt/Gemeinde mit insgesamt mehr als 2.500 Einwohnern																											
GZ Grundzentrum (Kernstadt/Kernort/Stadt-/Ortsteil mit grundzentraler Funktion)																											
MZ Mittelzentrum (Kernstadtbereich mit mittelzentraler Funktion)																											
OZ Oberzentrum (Innenstadtbereich mit oberzentraler Funktion)																											
Stunde:																											
Angabe Bedienungszeitraum sowie Anzahl Fahrten je Stunde:		4	2	1	0,5																						
[bei einer anzustrebenden Vertaktung bedeutet dies einen Grundtakt in Minuten]		[15]	[30]	[60]	[120]																						
Abweichungen von +/- 30 Minuten möglich																											
* Im Ordnungsraum dichtere Fahrtenfolge MZ <-> OZ von 7 bis 9 Uhr und von 15 bis 18 Uhr nur in Lastrichtung																											
Umstieg:																											
Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation																											
Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus werden maximal zulässige Umstiege je Relation addiert.																											
Fahrzeit:																											
Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation																											

Tab. III-4: Für den Werra-Meißner-Kreis relevante NVV-weite Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV

[eigener Entwurf]

Reisezeitverhältnis

Aus Fahrgastsicht sollten die Reisezeiten im ÖPNV die Fahrzeiten im motorisierten Individualverkehr nicht um das 2,5-Fache übersteigen, denn oberhalb davon ist zumindest eine „Akzeptanzsituation“ des ÖPNV gegenüber dem MIV kaum mehr gegeben. Dies



wird ab dem Zwischenortsverkehr aufwärts bedeutsam. Bei einem Faktor unterhalb von 1,5 ist dagegen von einer wahrnehmbaren Konkurrenzfähigkeit zum MIV auszugehen, bei der der Reisezeitaspekt einen positiven Einfluss zugunsten des ÖPNV ausübt. Dazwischen entscheiden weniger allein die Reisezeitverhältnisse als vielmehr andere objektive und subjektive Faktoren das Verkehrsmittelwahlverhalten (z. B. Kosten, zu erwartende Parkplatz- und Verkehrssituation, individuelle Präferenzen). Reisezeiten im ÖPNV und MIV werden von den Nutzern allerdings selten objektiv verglichen, als vielmehr subjektiv wahrgenommen und beurteilt. Außerdem fällt die Reisezeit je nach Verbindung höchst unterschiedlich aus, z. B. ob Start- und Zielpunkte mit längeren Vor- und Nachläufen zu bzw. von den Haltestellen verbunden sind oder ob eine Verbindung nur mit vielen Umsteigevorgängen zu bewältigen ist.

Raumstrukturelle Differenzierung

Für den Werra-Meißner-Kreis werden Mindestverbindungsqualitäten für zwei Strukturräume des NVV-Gebietes bestimmt. Obwohl darin auch Verbindungen zum Oberzentrum Kassel im Verdichtungsraum enthalten sind, ist dabei stets die Zugehörigkeit des Ortes einer unteren Hierarchiestufe zu einem Strukturraum aus Quellverkehrssicht maßgebend (Startpunkt für eine Verbindung zu einem Ort höherer Zentralitätsstufe).

Tab. III-4 enthält Mindestbedienzeiträume und Taktfolgen für die einzelnen Relationen zwischen den Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen im Werra-Meißner-Kreis unter Berücksichtigung ihrer Lage in einem der beiden Strukturräume. Es wird nach Wochentagen unterschieden (Mo-Fr, Sa, So/F). Weil es sich bei den hier festgelegten Mindestverbindungsqualitäten ausschließlich um jene für den Jedermann-Verkehr handelt, wird nicht zusätzlich zwischen Schul- und Ferienwerktagen differenziert.

Bedienzeiträume

Die Längen der Bedienzeiträume sind so angegeben, dass sich der Betriebsbeginn auf die erste Ankunft am zentralen Ort höherer Stufe und sich das Betriebsende auf die letzte Abfahrt vom zentralen Ort höherer Stufe bezieht.

Beispielsweise soll an Werktagen (Mo-Fr) die erste Ankunft an einem Mittelzentrum – von einem Grundzentrum im ländlichen Raum aus kommend – um 6 Uhr morgens liegen, wobei ggf. eine Abweichung von +/- 30 Minuten je nach Lage im Raum zu beachten ist. Die letzte Abfahrt zurück in das Grundzentrum ist um 20 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können. Die korrespondierenden Zeiten für Verbindung von einem Mittelzentrum im ländlichen Raum zum Oberzentrum und zurück liegen morgens bei 6 Uhr (erste Ankunft Mo-Fr am OZ an) und abends bei 22 Uhr (letzte Abfahrt Mo-Fr vom OZ).

Anzahl Abfahrten pro Stunde bzw. Taktfolgen

Die unterschiedlichen Farben in Tab. III-4 geben die Mindestanzahl an Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die entsprechende Verbindung anzubieten ist. Im ländlichen Raum des Landkreises gibt es ein Grundgerüst an Verbindungen im 120-Minuten-Takt bzw. von 0,5 Abfahrten pro Stunde (vgl. blaue Balken in Tab. III-4). Eine Unterteilung der Bedienung und Fahrtenfolge nach Verkehrszeiten – Haupt- (HVZ), Neben- (NVZ) oder Schwachverkehrszeit (SVZ) – ist für den Jedermann-Verkehr in ländlichen Räumen nicht notwendig. Die einzige Variation liegt in der Länge der Bedienzeiträume. Für Verbindungen innerhalb des Ordnungsraumes und von dort zum Oberzent-



rum liegen an Werktagen (Mo-Fr) die Grundtakte zwischen 30 und 120 Minuten. Der 30-Minuten-Takt am Morgen und am Nachmittag vom Mittelzentrum zum Oberzentrum ist nur für die Lastrichtung vorgesehen – morgens zum Oberzentrum und nachmittags von dort zurück.

Umsteigevorgänge

Die maximalen Umsteigevorgänge zwischen zentralen Orten benachbarter Stufe liegen bei jeweils einem Umstieg. Bei einer Fahrt von einem Stadt- oder Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion zu einem Oberzentrum könnten sich die Umsteigevorgänge rein rechnerisch auf fünf aufsummieren. Dies wird aber auf dem Gebiet des NVV nur auf einen vernachlässigbaren Bruchteil aller möglichen Verbindungen im Zulauf auf ein Oberzentrum zutreffen, da Linien teilweise durchgebunden sind und somit Umsteigevorgänge an einem zentralen Ort höherer Stufe entfallen.

Fahrzeiten

Ebenso wird die Obergrenze für die Verbindung von einem nicht-zentralen Stadt- oder Ortsteil zu einem Oberzentrum von insgesamt 2,5 Stunden nur selten erreicht bzw. überschritten, sofern die Umstiege an den Netzknoten der ITF-Systematik folgen, wobei kurze und gesicherte Umstiege zwischen den korrespondierenden Linien die Regel sind (vgl. Kap. III 6.1). Außerdem sind gemäß Verbindungsmodell für räumlich periphere Bereichen des NVV-Gebietes benachbarte Oberzentren als gleichwertige Ersatzziele zugelassen (vgl. Kap. III 6.3).

Abweichungen

Notwendigkeiten für längere Bedienzeiten und häufigere Abfahrten gegenüber den Mindestvorgaben in Tab. III-4 können sich aus anderen Umständen heraus ergeben, hauptsächlich

- aus Anforderungen an das Bedienkonzept im SPNV (vgl. Kap. III 6.6),
- aus höherer potenzieller bzw. tatsächlicher Fahrgastnachfrage auf einer Verkehrsrelation oder
- im Zulauf auf einen zentralen Ort höherer Stufe (MZ, OZ).

Die Fahrzeiten zwischen den zentralen Orten bestimmen sich maßgebend aus der räumlichen Entfernung zueinander, besonders zum Oberzentrum Kassel, und dem tatsächlichen Verlauf der Verkehrsinfrastrukturen aufgrund topographischer Gegebenheiten. Grundsätzlich müssen Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage in einem stetig ablaufenden Planungsprozess in Übereinstimmung gebracht werden.

6.5 Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen

Im Nahverkehrsraum Werra-Meißner-Kreis befinden sich Einrichtungen und Nutzungsgebiete mit hohem Zielverkehrsaufkommen, für die aufgrund ihrer Bedeutung und Lage zu Innenstädten, Siedlungsgebieten und Verkehrswegen besondere Bedienungs- und Erschließungsstandards formuliert werden können. Diese können dadurch erforderlich werden, weil die Ziele entweder aufgrund ihrer Lage an Stadt- bzw. Ortsrändern oder



abseits von Siedlungsgebieten von den Mindeststandards des Verbindungsmodells zwischen den zentralen Orten (vgl. Kap. III 6.4) nicht explizit erfasst werden oder die eine darüber hinausgehende Bedienung aus Nachfrage- bzw. Kundensicht sinnvoll erscheinen lassen. Außerdem kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eine zielnahe Erschließung notwendig sein.

Es dreht sich im Wesentlichen um

- Arbeitsplatzschwerpunkte (z. B. in größeren Gewerbe- und Industriegebieten mit ÖPNV-affiner Beschäftigten- und Besucherstruktur),
- publikumswirksame Gesundheits- und Dienstleistungsstandorte (z. B. Krankenhäuser und Rehabilitationseinrichtungen mit regionaler Bedeutung, Verwaltungen),
- Einkaufsstandorte (z. B. Gewerbegebiete mit großflächigem Einzelhandel wie Fachmarktzentren oder SB-Warenhäusern),
- Orte der alltäglichen Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Freizeit- oder Parkanlagen, größere Sportanlagen mit generellem Wettkampf- und/oder Trainingsbetrieb),
- touristisch bedeutende Punkte oder Gebiete (Ausflugsziele) oder
- saisonale Ziele (z. B. Volksfeste, Sportveranstaltungen).

Freizeitziele sollten über ein nachweisbar hohes Zielaufkommen im Jedermann-Verkehr verfügen, welches im Hinblick auf eine nennenswerte ÖPNV-Relevanz erfahrungsgemäß mindestens aus über 50.000 Personen im Jahr (Richtwert) bzw. aus saisonalen Aufkommensspitzen bestehen sollte.

Bei Planungen zur Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten sind die Zusammensetzung der dort ansässigen Unternehmen und die Beschäftigtenstruktur zu beachten, weil unterschiedliche, sich widersprechende Ansprüche bestehen können. Beispielsweise ist im Vorfeld der Einrichtung einer ÖPNV-Anbindung fallweise zu klären, ob es sich um

- personalintensive Bürostandorte (flexible Arbeitszeiten),
- Betriebe der produzierenden Wirtschaft (Schichtbetrieb),
- Betriebe mit hohem Anteil außerhalb Beschäftigter (z. B. Baugewerbe, Außendienstmitarbeiter),
- Betriebe mit hohem Anteil an Saisonkräften und/oder hoher Fluktuation,
- Betriebe mit überwiegend weiblichen Beschäftigten oder
- personalextensive, aber großflächige Logistikstandorte

handelt. Ferner ist zu berücksichtigen, ob diese Gebiete Publikums- und Kundenverkehr erzeugen oder ob Einzelhandel vorhanden ist. Art und Umfang einer eventuellen Bedienung im straßengebundenen ÖPNV können daher von Fall zu Fall Variationen unterliegen, z. B. nachfragegesteuerte Erschließung mittels AST, Erschließung durch fest bediente Stadtbuslinie, Einbindung in den Überlandverkehr oder sinnvolle Kombinationen daraus, die den Bedürfnissen der Kunden entgegenkommen.



6.6 Mindestbedienstandards für den SPNV²⁰

6.6.1 Grundsätze der SPNV-Bedienung

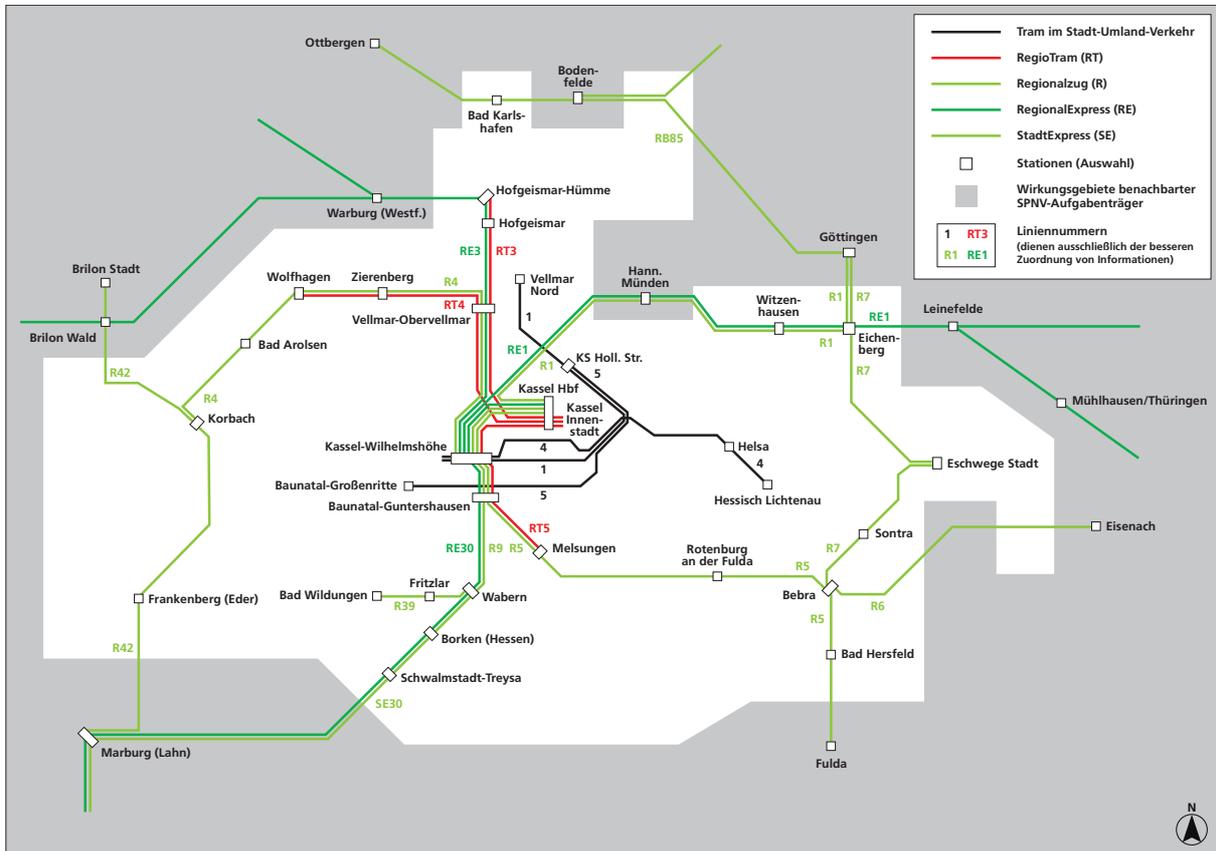


Abb. III-3: Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet [eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Der SPNV stellt in aller Regel das angebots- und nachfrageseitige Rückgrat des ÖPNV-Systems eines Nahverkehrsraumes dar. Aufgrund dieser herausragenden Rolle des SPNV für das NVV-Gebiet im Allgemeinen und für den Werra-Meißner-Kreis im Besonderen wird das Grundgerüst strecken- und produktbezogener Mindeststandards bereits in das Anforderungsprofil aufgenommen. Aufgabenträger für den SPNV mitsamt der Tramlinien²¹ außerhalb der Stadt Kassel ist der NVV (vgl. Kap. III 3.3).

Die einzelnen SPNV-Linien erfüllen verschiedene verkehrliche Aufgaben, die von

- der inneren Erschließung der Region Nordhessen über die

²⁰Die in diesem Kapitel verwendeten Liniennummern dienen ausschließlich der besseren Zuordnung von Informationen.

²¹Die Aufgabenträgerschaft für die Tramlinie nach Hessisch Lichtenau wird vom NVV unter Mitwirkung der LNO der Stadt Kassel (KVG) ausgeübt.



- Anbindung nahezu aller Mittelzentren sowie zahlreicher, an den Eisenbahnstrecken gelegenen Grundzentren bis hin zu
- Verbindungen zu den Oberzentren der benachbarten Regionen reichen.

Um diesen vielfältigen Funktionen zwischen innerregionaler Erschließung und interregionaler Verbindung Rechnung zu tragen, werden die im Personennahverkehr betriebenen Eisenbahnstrecken mit unterschiedlichen Produkten bedient. In diesem Zusammenhang ist sowohl die Anbindung des Hauptbahnhofs in Kassel (Erschließung der Innenstadt) als auch die Anbindung des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe (Übergang zum Fernverkehr) zu gewährleisten.

Der Zielzustand der räumlichen und produktbezogenen Bedienung im SPNV für das gesamte NVV-Gebiet sowie von und zu benachbarten Aufgabenträgergebieten ist in der schematischen Karte in Abb. III-3 dargestellt.

6.6.2 Produkte des SPNV und deren Merkmale

Auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises werden systematisch die SPNV-Produkte „Regionalzug“, „RegionalExpress“ und „Tram“ angeboten, deren Eigenschaften im Folgenden beschrieben werden:

Der Regionalzug (R)

- stellt das Basisangebot auf allen Strecken mit SPNV-Bedienung dar,
- dient der innerregionalen Erschließung und Verbindung,
- verkehrt im 60-Minuten-Grundtakt, auf einzelnen Linien bzw. Abschnitten im 120-Minuten-Grundtakt,
- hält außerhalb des Kasseler RegioTram-Netzes an allen Stationen,
- wird mit modernen Fahrzeugen gefahren, die Komfortausstattungen wie z. B. Klimatisierung, Toilette, Gepäckablagen und Niederflureinstieg aufweisen.

Der RegionalExpress (RE)

- verbindet Nordhessen mit den Nachbarregionen,
- schafft damit schnelle, interregionale Verbindungen,
- verkehrt mindestens im 120-Minuten-Grundtakt,
- hält nur an aufkommensstarken Stationen,
- ergänzt an diesen Stationen das übrige SPNV-Angebot und bietet den dort ein- bzw. aussteigenden Fahrgästen besonders schnelle Verbindungen zu/aus den Oberzentren,
- stellt an die Fahrzeugausstattung und an den Kundenservice besondere Anforderungen, z. B. 100%ige Zugbegleiterquote, bequeme Polsterung der Sitze, hohe Sitzplatzkapazitäten.

Einige Tram-Linien überschreiten die Stadtgrenze Kassels und haben daher regionalen Charakter, weshalb sie an dieser Stelle aufgeführt werden. Darunter ist die Tramstrecke nach Hessisch Lichtenau (Tram 4).

Die Tram (T)

- weist einen sehr dichten Stations- bzw. Haltestellenabstand auf,



- dient in besonderem Maße auch der innerörtlichen Erschließung der durchfahrenen Städte und Gemeinden,
- verkehrt im 15-Minuten-Grundtakt, auf dem Außenast Helsa – Hessisch Lichtenau nur im 30-Minuten-Grundtakt.

Die Tramlinie nach Hessisch Lichtenau wird außerhalb der Stadt Kassel wechselweise auf einer Straßenbahntrasse und einer Eisenbahnstrecke geführt (Mischbetrieb BOStrab/EBO). Auf der befahrenen Eisenbahnstrecke findet kein Mischverkehr mit anderen SPNV-Produkten statt, wohl aber mit Güter- und Sonderzügen.

6.6.3 Besonderheiten der künftigen Bedienung im SPNV

Nicht alle auf das Oberzentrum Kassel zulaufenden Eisenbahnstrecken sind für eine Bedienung mit der RegioTram vorgesehen. So wird der Stadt-Umland-Verkehr auf der KBS 611 in Richtung Eichenberg und Göttingen durch Regionalzüge im 60-Minuten-Grundtakt gewährleistet, die durch mindestens im 120-Minuten-Grundtakt verkehrende RegionalExpress-Linien ergänzt werden. Letztere halten nur an ausgewählten Stationen (vgl. Kap. III 6.6.2). Ein zusätzliches RegioTram-Angebot auf weiteren Teilabschnitten im NVV-Gebiet als über die in Abb. III-3 gezeigten (roten) Strecken wird aus verkehrswirtschaftlichen und angebotsplanerischen Gründen heraus nicht als sinnvoll erachtet.

6.7 Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs

Zwischen dem Jedermann-Verkehr und dem Schülerverkehr gibt es hinsichtlich der Anforderungen an das ÖPNV-System erhebliche Schnittmengen. Dennoch erfordern Teile des Schülerverkehrs davon abweichende Vorgaben. Diese ergeben sich insbesondere dann, wenn das für den Jedermann-Verkehr konzipierte Regelangebot aufgrund von Siedlungsstrukturen, Schulstandorten, Linienführungen oder Zeitlagen für die spezifischen Belange des Schülerverkehrs nicht oder nur bedingt geeignet ist. Die Regelfahrten im straßengebundenen ÖPNV genießen bei der Angebotskonzeption und bei der Inanspruchnahme generell Vorrang gegenüber den rein schulbezogenen Fahrten, die als Zusatzangebote im Rahmen lokaler oder regionaler Linien zu verstehen sind. Daher werden die Mindeststandards für die Verkehrsbedienung mittels Regelfahrten an dieser Stelle um besondere Anforderungen an die Zusatzangebote für den schulbezogenen Linienverkehr ergänzt. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des eigens in den ÖPNV integrierten Verkehrs zu und von allgemein bildenden und beruflichen Schulen gelten für den Werra-Meißner-Kreis – unter gegebenen finanziellen Umständen – folgende Leitvorgaben:

- Das ÖPNV-System soll auch künftig so gestaltet sein, dass damit Kindern und Jugendlichen auf ihrem Schulweg ein hohes Maß an zeitgemäßer Verkehrssicherheit geboten wird.
- Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 161 des Hessischen Schulgesetzes (HSchG), dessen Bestimmungen zu beachten sind.
- Die Schülerbeförderung hat laut § 161 Abs. 4 Satz 2 HSchG vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erfolgen. Bei fehlendem oder dafür unzureichendem Regelangebot können Fahrten im öffentlichen Linienverkehr durchgeführt werden, die sich an den Besonderheiten der jeweiligen Schulstandorte und an deren maßgebenden Einzugsgebieten orientieren.



- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Alle Stadt- und Ortsteile sind mit den ihnen zugeordneten, öffentlichen Schulen angemessen zu verbinden. Die Notwendigkeit zur Anbindung besteht in diesem Zusammenhang für Wohnplätze aller Art mit mindestens fünf Schülern, die mit dem ÖPNV zu ihren Schulstandorten auspendeln. Voraussetzung ist jedoch stets die wirtschaftliche Vertretbarkeit, ggf. ist eine alternative Bedienung zu prüfen (Zu-/Abbringerfahrten zu/von einer Bushaltestelle).
- Bei Grundschulen richtet sich die räumliche Anbindung der Stadt- und Ortsteile sowie der Wohnplätze nach der jeweils gültigen Satzung des Werra-Meißner-Kreises über die Bildung von Schulbezirken. Das für den ÖPNV maßgebende Bedienungsgebiet bezüglich der allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen leitet sich aus den Einzugsbereichen ab, die im jeweils gültigen Schulentwicklungsplan für jede einzelne weiterführende Schule genannt sind.
- Gesonderte Verbindungen im ÖPNV von Stadt- und Ortsteilen zu weiterführenden Schulen, die über die im Schulentwicklungsplan genannten Einzugsbereiche hinausgehen, können eingerichtet werden, sofern eine nennenswerte, durch die LNO (hier: Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH) zu bewertende Nachfrage besteht und Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt sind.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Dazu gehören auch Zubringerfahrten von kleinen Wohnplätzen mit einem Fahrgastaufkommen unter fünf Schülern zu einer Bushaltestelle und zurück. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Ein eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestelltes Fahrtenangebot (Zusatzangebot) des öffentlichen Linienverkehrs ist auf die Schulanfangs- und -schlusszeiten abzustimmen.
- Verbindungen zwischen den Wohnorten und den gemäß Kreissatzung bzw. Schulentwicklungsplan zugeordneten, öffentlichen Schulen bestehen in der Regel aus mindestens zwei Anfahrten zur Schule und aus mindestens zwei Abfahrten zurück, soweit die Stundenplangestaltung auch entsprechende Schulbeginn- und -schlusszeiten vorsieht und eine ausreichende, relationsbezogene Nachfrage besteht.
- Wartezeiten der Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende sind im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufplanung möglichst akzeptabel aus Sicht der Schüler zu gestalten. Bei Grund- und Förderschulen sind Wartezeiten bis 30 Minuten, bei weiterführenden Schulen bis 45 Minuten zulässig. Zeiten für Fußwege von/zur nächstgelegenen Haltestelle und Umsteigezeiten werden diesen Wartezeiten nicht hinzugezählt.
- Im Grundschulbereich sind Umsteigeverbindungen dann ausgeschlossen, wenn es sich um eine Grundschule handelt, die in der Kreissatzung über die Bildung von Schulbezirken einem Wohnort zugeordnet ist. Davon unberührt sind Verbindungen von/zu kleinen Wohnplätzen mit einem Fahrgastaufkommen unter fünf Schülern, bei denen Umstiege zwischen Zu-/Abbringerdiensten und einem Linienbus zulässig sind.
- Umsteigebeziehungen zwischen Linien sind zeitlich und hinsichtlich der Verkehrssicherheit an den Umsteigepunkten zu optimieren. Im schulbezogenen Linienverkehr



müssen die Verkehrsunternehmen abgestimmte Anschlüsse an definierten Umsteigepunkten betrieblich garantieren.

- Die Gesamtreisezeiten zwischen den Wohnorten und den Schulstandorten sollen im Interesse der Kinder und Jugendlichen ihrer Länge nach und der Altersgruppe entsprechend zumutbar sein.
- In Anbetracht einer volks- und betriebswirtschaftlich vertretbaren Fahrzeugauslastung werden ausreichende Beförderungskapazitäten durch Sitz- und Stehplätze bereitgestellt, die sich an der Länge der individuellen, fahrzeugbezogenen Beförderungszeit orientieren. Bei regelmäßigen Auslastungen der Beförderungskapazität eines Buskurses von über 80 % der vom Fahrzeughersteller angegebenen Summe aus Sitz- und Stehplätzen bei vorwiegend für die Schülerbeförderung eingesetzten Linienebussen sind entweder zusätzliche Fahrzeuge oder anderweitig entlastende Kapazitäten vorzusehen.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugsparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals sind im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel anzustreben, in dem eigens dafür vorgehaltene Kapazitätsspitzen abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger auszuarbeiten und umzusetzen (z. B. Schulzeitenstaffelungen).



7 Qualitatives Grundangebot

7.1 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotsformen

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotsformen stellen das Bindeglied zwischen den Mindeststandards für die Verkehrsbedienung in Kap. III 6 und der Angebotskonzeption in Kap. V dar, in der jeder Linie im Wirkungsbereich des Aufgabenträgers Funktionen und Angebotsstandards im Einzelnen zugeordnet werden. Die in Tab. III-5 aufgegriffenen Aspekte zu Netzebenen, Verkehrsmitteln, Angebotstypen usw. haben übergeordneten Charakter und sind deswegen im Anforderungsprofil der Angebotskonzeption vorangestellt.

Das Verkehrsangebot im gesamten NVV-Gebiet wird in hierarchische Netzebenen eingeteilt, denen Verkehrsmittel und Angebotstypen zugeordnet sind. Für den Werra-Meißner-Kreis sind folgende Netzebenen von Interesse:

- Netzebene 1 ist der SPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV, wovon der konventionelle Zugverkehr die Netzebene 1a bildet („RE“ und „R“).
- Netzebene 2 ist der Verkehr im Verdichtungsraum um die Stadt Kassel, zu der auch alle Tramlinien in Aufgabenträgerschaft des NVV gehören, darunter ebenfalls jene bis nach Hessisch Lichtenau (Netzebene 2a).
- Netzebene 3 ist der zwischengemeindliche, straßengebundene ÖPNV außerhalb des Verdichtungsraumes um die Stadt Kassel.
- Netzebene 4 ist der straßengebundene ÖPNV primär auf dem Gebiet einer Stadt oder Gemeinde unabhängig des Raumstrukturtyps.

Den Verkehrsmitteln und Angebotstypen werden in Tab. III-5 werktägliche Grundtakte gemäß Verkehrsnachfrage, verkehrliche Funktionen (Verbindung, Erschließung) und hervorzuhebende Angebotsmerkmale zugeschrieben. Einige Angebotstypen des straßengebundenen ÖPNV, wie zum Beispiel das AST, sind für mehrere Netzebenen geeignet (3 bis 4). Tab. III-5 stellt eine Auswahl möglicher Angebotstypen dar, denn zukünftig sind weitere Formen oder Mixe denkbar und je nach Situationsbezug kombinierbar.

Für den Werra-Meißner-Kreis als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 3 bis 4 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption in Kap. V Berücksichtigung finden. Von den Anforderungen an die Netzebenen 1a und 2a (SPNV und Tram in Aufgabenträgerschaft des NVV) ist der Werra-Meißner-Kreis über das Territorialprinzip mittelbar berührt.

Im Werra-Meißner-Kreis wird das Spektrum an alternativen Bedienformen durch den Angebotstyp „Mobilfalt“ erweitert. Fahrplangebundene Busfahrten (zum NVV-Tarif) werden um Fahrten mit Pkw o. ä. Fahrzeugen verdichtet bzw. ergänzt, wodurch dem Fahrgast zusätzliche Fahrtoptionen zur Verfügung stehen. Die Besonderheit gegenüber einem regulären AST ist, dass „Mobilfalt“-Fahrten von Privatpersonen angeboten und durchgeführt werden, weshalb ein gesonderter Tarif zu entrichten ist. Zur Teilnahme am Verfahren müssen sich Fahrer und Fahrgäste im Vorfeld registrieren. Ähnlich wie beim AST muss der Fahrtwunsch seitens des Fahrgastes mit einer Vorlaufzeit bis 60 Minuten bei einer Mobilitäts- bzw. Dispositionszentrale angemeldet werden.



Netzebene	Verkehrsmittel	Angebots-typ	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)					
1a		Regionalzug (R)	60 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
1a		Regional-Express (RE)	120 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
2a		Tram (T)	15 min, Außenast 30 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
straßengebundener ÖPNV					
3a		Expressbus	Einzelfahrten in Lastrichtung bei durchgehend bedienten Linien: 60-120 min	schnelle Verbindungen zu Mittel- und Oberzentren	wenige (zentrale) Haltestellen fährt ggf. über Bundesfernstraßen (BAB) merkbarer Reisezeitvorteil hochwertige Fahrzeuge CD
3a		Regiobus	60-120 min	Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren	Qualitätsprodukt im Busverkehr außerhalb Verdichtungsraum KS Angebot auch an Wochenenden CD
spezifische Angebote des straßengebundenen ÖPNV für den Freizeitverkehr					
3b		Nachtbus	Einzelfahrten	i. d. R. in Nächten vor Sa, So, F für nächtlichen Freizeitverkehr	garantierte Anschlüsse spezifische Sicherheitsstandards Taxiruf-Service
3b		Ausflugsbus	Einzelfahrten oder Fahrten im Takt	Anbindung, Erschließung von Naherholungszielen, touristischen Gebieten	saisonal, ggf. nur an Wochenenden ggf. mit Fahrradanhänger regionale Bezeichnungen, Markennamen
innerstädtischer bzw. innergemeindlicher straßengebundener ÖPNV					
4a		Stadtbus (Stadtverkehr)	30-60 min	Erschließung der Kernstadt Verbindung von Stadtteilen	Innenstadterschließung kurze Haltestellenabstände Rendezvous-Prinzip, falls mehrere Stadtbuslinien vorhanden hochwertige Fahrzeuge CD mit kommunaler Identität



Netzebene	Verkehrsmittel	Angebots-typ	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
4b		Ortsbus (Ortsverkehr)	60 min	Verbindung zwischen OT Anbindung an Netzknoten	für verkehrliche Verhältnisse in Flächengemeinden (in Anlehnung an StadtBus)
differenzierte und bedarfsorientierte Angebote des straßengebundenen ÖPNV					
2-4		Anruf-Sammel-Taxi (AST)	AST-Linie 60-120 min als Ergänzung einer Buslinie verschieden	breites Einsatzfeld eigenständige AST-Linien oder Ergänzung von Buslinien	bedarfsgesteuert, mit Voranmeldung Fahrplan- und Haltestellenbindung Integration in Verbundtarif ggf. zuschlagspflichtig max. Anmeldefrist 60 min, anzustreben 30 min, Frühfahrten am Vorabend Einsatz von Pkw bis Kleinbus
3-4		Rufbus	wie Regiobus, Stadtbus, Ortsbus, Bürgerbus oder sonstige Buslinie		Kombinationen aus Fest- und Bedarfsbedienung Fahrplan-/Haltestellenbindung max. Anmeldefrist 60 min, anzustreben 45 min Ausstiegswunsch ggf. auch über Fahrer anmelden
3-4		Bürgerbus (nach § 42 PBefG)	Einzelfahrten oder Taktfahrplan	Ergänzung Regelangebot zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete	i. d. R. Festbedienung mit Fahrplan- und Haltestellenbindung Bedarfsbedienung möglich, dann Voranmeldeverfahren dichtes Haltestellennetz Integration in Verbundtarif Einsatz Kleinbus mit max. 8 Sitzplätzen
3-4		Mobilfalt	Einzelfahrten oder als Ergänzung einer Buslinie verschieden	Ergänzung Regelangebot zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete Anbindung an Netzknoten	Pilotprojekt im Werra-Meißner-Kreis mit Anspruch auf Überführung in Regelbetrieb bedarfsgesteuert, mit Registrierung u. Voranmeldung (60 min) Einsatz von Pkw u. a. Fz Privatpersonen bieten Fahrten an und führen diese durch gesonderter Tarif



Netzebene	Verkehrsmittel	Angebots-typ	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
übriger Busverkehr ohne Produktanforderungen					
3-4		sonstige Buslinie	Einzelfahrten ohne durchgehende Vertaktung	zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete	i. d. R. auf Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs abgestimmt

Tab. III-5: Übersicht über NVV-weite Angebotstypen im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

7.2 Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG

Die Ausführungen in den nachfolgenden Unterkapiteln III 7.2.1 bis III 7.2.4 beziehen sich ausdrücklich auf die von DB Station&Service AG betriebenen Stationen entlang der Eisenbahninfrastrukturen der DB Netz AG, absatzweise auch auf jene der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“).

7.2.1 Ausstattungsstandards an Bahnstationen

Die DB Station&Service AG als wichtigster Betreiber von Bahnstationen im NVV-Gebiet gibt eine kategorisierte Stationsausstattung vor, wobei insbesondere die kleinen Bahnstationen mit einer niedrigen Kategorie eingestuft sind (Kategorien 6 und 7), für die nur eine geringe Ausstattung vorzuhalten ist. Deshalb wird der NVV auch künftig bestrebt sein, eine voll umfängliche Grundausrüstung an allen Bahnstationen im NVV-Gebiet vorzusehen und durch die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreiben zu lassen (wie der DB Station&Service AG für Bahnstationen an Strecken der DB Netz AG).

Die NVV-weite Grundausrüstung für Bahnstationen setzt sich zusammen aus

- Bahnsteiginfrastruktur bestehend aus einem Bahnsteig oder aus mehreren Bahnsteiganlagen in Höhe von 38 cm (für RegioTram), 55 cm (für RegioTram, R und RE) oder 76 cm (bei Fernverkehrshalten);
- Einrichtungen für die Fahrgastinformation, mindestens in Form einer einheitlichen NVV-Vitrine mit festgelegten Inhalten wie Fahrplan, Tarifinformation, Schienennetzplan usw. sowie zusätzlich in Form von Beschallungsanlagen und Dynamischer Schriftanzeiger (DSA), die einen Verspätungsfall akustisch angeben und anzeigen;
- einer Stationswegeleitung mit ausreichender Anzahl von be- oder hinterleuchteten Bahnhofsnamensschildern, Gleisbezeichnungen, Wegeleitung und Hinweisen auf weiterführende Verkehrsarten und Serviceeinrichtungen;
- angemessene Ausstattung mit überdachten Wartehallen und Sitzgelegenheiten;
- ergänzende Bahnsteigmöblierung in Form von Abfallbehältern und Uhren.



An den Bahnstationen sind ebenfalls ausreichende Anlagen für die Fahrradabstellung in Form von überdachten Fahrradabstellanlagen und ggf. Fahrradboxen vorzusehen (Bike+Ride) sowie bei entsprechender Größe und Bedeutung der Bahnstation auch Anlagen für den ruhenden Kfz-Verkehr (Park+Ride mit Behindertenparkplätzen).

Durch die Modernisierungsmaßnahmen in den Jahren 1998 bis 2006 wurden nahezu alle Bahnstationen mit dieser Grundausstattung versehen. In den kommenden Jahren wird es in erster Linie notwendig sein, einen Teil der Anlagen zu erhalten und an geänderte Bedingungen und Nachfragen anzupassen, aber auch insgesamt in einem guten Zustand zu halten. Da die DB Station&Service AG als Betreibergesellschaft für die Unterhaltung der Anlagen Stationsgebühren von den Eisenbahnverkehrsunternehmen erhält, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen an den NVV als Besteller der Verkehrsleistung durchgereicht werden, ist der NVV maßgeblich an der Finanzierung dieser Infrastrukturleistung beteiligt.

Bedingt durch das Stationskategoriesystem der DB Station&Service AG und die damit verbundene Zuordnung von Ausstattungsstandards hält es der NVV für erforderlich, dass die DB Station&Service AG in den kommenden Jahren ihr Stationspreissystem modifiziert. Der hohe Standard, der an den Stationen im NVV-Gebiet bereits heute existiert, muss auch zukünftig vorgehalten, gesichert und gepflegt werden. Deshalb ist es aus Sicht des NVV nicht angemessen, dass an kleinen Stationen mit wenigen Reisenden zukünftig nur noch eine Minimalausstattung von der DB Station&Service AG installiert und betrieben wird. Hierzu versucht der NVV mit weiteren Aufgabenträgern für den SPNV bundesweit aktiv zu werden, um Mindeststandards unabhängig vom Kategorie-Preismodell der Bahnstationen umzusetzen und vorzuhalten.

7.2.2 Bauliche Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Bahnstationen

Die seit Mitte/Ende der 1990er Jahre laufenden Bestrebungen zur Modernisierung und zum barrierefreien Ausbau der Bahnstationen im NVV-Gebiet für Nutzer mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer sollen in Zukunft auch weiter fortgesetzt werden.

Bei Modernisierungsmaßnahmen an Bahnstationen ist zu differenzieren

- zwischen der Einstiegssituation vom Bahnsteig in das Fahrzeug sowie
- zwischen der Zugangssituation vom öffentlichen Straßenraum zum Bahnsteig.

Darüber hinaus erfolgt eine Unterscheidung, ob auf diesen Wegen Barrieren mit einfachen Hilfsmitteln umgangen werden können oder die Zugänge in keiner Form barrierefrei sind. So können z. B. Treppen mit Schiebeanlagen für Fahrräder und Kinderwagen eingerichtet werden, die zwar einen kurzen Weg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste ermöglichen, aber für Behinderte nur bedingt geeignet sind. Erst wenn beide Wegebeziehungen durchgehend barrierefrei und damit behindertengerecht sind, ist eine Station aus Sicht des NVV insgesamt als vollständig behindertengerecht für Rollstuhlfahrer und für Personen mit Gehbehinderungen anzusehen. Eine nur „weitgehende“ Barrierefreiheit muss daher einschränkend mit der Bezeichnung „kinderwagengerecht“ geführt werden. Des Weiteren können im Zuge von Modernisierungen der Bahnsteige Schieberampen an Treppen angebracht werden, die für kurze Wege bei Außenbahnsteigen sorgen, die bedingt behindertengerecht zugänglich werden.

An neuen Stationen wird grundsätzlich ein voll umfänglicher barrierefreier Ausbau vorgenommen und dies bei Bahnsteigmodernisierungsmaßnahmen berücksichtigt. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass sich Barrierefreiheit auch durch die Anlage von taktilen



Leitsystemen für Sehbehinderte ausgezeichnet, die bei allen umgebauten Stationen zur Selbstverständlichkeit werden.

Zur Weiterführung der Modernisierungen der Bahnstationen im NVV-Gebiet werden in den kommenden Jahren mehrere Bahnhöfe modernisiert oder es werden ergänzende Bahnsteigmaßnahmen durchgeführt werden.

Um die fußläufige Erreichbarkeit von Bahnstationen zu verbessern, werden auch künftig Umbaumaßnahmen an Fußgängerunterführungen so ausgelegt, dass durch beidseitige Zugänge zur Bahnstation deren Lagegunst im Stadt- oder Gemeindegebiet deutlich angehoben wird.

7.2.3 Individuelle Lösungen bei Modernisierungen von Bahnstationen

Vor dem Hintergrund der in Kap. III 7.2.1 dargelegten unterschiedlichen Auffassungen zur Ausstattung von Bahnstationen sind auch die Probleme bei weiteren Aus- und Umbaumaßnahmen zur Schaffung von Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer und für Personen mit Gehbehinderungen zu sehen. Obwohl zahlreiche Regelwerke in Europa genaue Vorgaben für die technischen Anlagen und die Barrierefreiheit vorsehen, gibt es aus finanziellen Gründen Grenzen für die Förderung aus Bundes- und Landesmitteln. Diese liegen derzeit bei rund 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag an einer Station, so dass es nicht gelingt, die Investitionskosten für die Behindertengerechtigkeit kleinerer Stationen mit Fördermitteln zu unterstützen.

Bis zum Jahr 2010 ist es im NVV-Gebiet nicht gelungen, mit kostengünstigen Lösungen, wie z. B. mit steileren Rampen an komplexen Verkehrsanlagen (Mittelbahnsteige entlang von Hauptstrecken), eine vereinfachte Form für eine „behindertenfreundliche“ Nutzbarkeit herzustellen, die auch Fahrgästen mit Kinderwagen, Gepäck, Einkaufsrollern oder Fahrrädern entgegen kommen. Daher ist ebenso keine Barrierefreiheit für Nutzer mit Gehbehinderungen und für Rollstuhlfahrer im Sinne des BGG vorhanden. Auch hierfür gibt es internationale Regelwerke, die die Vorschriften der DB Station & Service AG geprägt haben, die eine Anwendung von Rampen mit 11 % Gefälle rechtlich nicht erlauben. Die gemäß derzeitigen Regelwerken erforderlichen Rampenneigungen von maximal 6 % und der damit einhergehende Einbau von Zwischenpodesten im Abstand von 6 m stellen verhältnismäßig große Eingriffe in bestehende Infrastrukturanlagen dar, so dass derartige Umbauten immer mit einem sehr großen Raum- und Kostenaufwand einhergehen. Dadurch entsteht die Situation, dass die Investitionsprogramme des Bundes und der Länder auf einen mittel- bis langfristigen Zeitraum ausgelegt werden müssen, da im Rahmen der Herstellung von Barrierefreiheiten die Modernisierung der gesamten Altanlagen erfolgt.

Der NVV wird von daher auch weiterhin versuchen, mit einfachen und vereinfachten Lösungen Barrierefreiheit an den Stationen herzustellen und verweist hier auf die gelungene Umsetzung von schienengleichen Bahnsteigzugängen im Bereich der Nebenbahnen im Netz der Kurhessenbahn (höhengleiche Querungen gesichert durch Drängelgitter unter Signaldeckung).

7.2.4 Neubau und Reaktivierungen von Bahnstationen

In den vergangenen Jahren wurden auf dem Gebiet des NVV mehrere Bahnstationen neu errichtet oder reaktiviert. Der NVV vertritt die Auffassung, dass sich Investitionen in die Infrastruktur überall dort lohnen, wo die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte Anpassungen bei der Anbindung an den SPNV nach sich ziehen muss. Insbesondere durch die RegioTram, aber ebenso durch andere leistungsfähige und beschleunig-



gungstarke Schienenfahrzeuge ist es nun möglich, mit geringen Fahrzeitverlängerungen häufiger zu halten. Von daher werden auch in den kommenden Jahren weitere Neubauten und Reaktivierungen im Verbundgebiet anstehen, sofern noch zu erstellende Verkehrsprognosen ein ausreichendes Fahrgastpotenzial dafür ermitteln.

7.2.5 Verknüpfungsschnittstelle zwischen Bahn und Bus

Neben der Schaffung der räumlichen Nähe zwischen Bahn und Bus, der Anlage von barrierefreien Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten in Zug oder Bus spielt bei der Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV die Dynamische Fahrgastinformation (DFI) eine zentrale Rolle (vgl. Kap. III 7.9.3). Nur mit Hilfe dynamischer Informationen bzw. Medien (wie z. B. Anzeiger) wird es in Zukunft gelingen, das Thema Anschlusssicherung an wichtigen Verknüpfungspunkten des ÖPNV-Systems zu verankern. Dabei muss es Ziel sein, neben einheitlichen Anzeigen im NVV-Gebiet den Fahrgästen betreiber- und verkehrsmittelunabhängige Informationen über Ankunftszeit, Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse in Echtzeit zu übermitteln. Die derzeit noch bestehenden rechtlichen Unsicherheiten sowie technische Rahmenbedingungen (einheitliche, betreiberunabhängige Datenlieferungen) werden dabei noch zu lösen sein.

7.3 Mindeststandards für die Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel

7.3.1 Allgemeine Anforderungen

Tramhaltestellen sind im lokalen Nahverkehrsplan des Werra-Meißner-Kreises dahingehend zu berücksichtigen, da mit der „Lossetalbahn“ bis Hessisch Lichtenau eine Tramstrecke existiert, die die Grenzen der kreisfreien Stadt Kassel überschreitet.

Für die Umlandgemeinden Kassels wird es in der demografisch bereits antizipierbaren Attraktivitätskonkurrenz um Einwohner interessant, über eine komfortable Anbindung an das Oberzentrum mit der Tram nachzudenken. Die Haltestellen entlang der Trassen sind dabei lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten anzulegen. Für eine weiterreichende Verästelung des Verkehrsangebots in die Region sind auch Verknüpfungshaltestellen mit dem straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST) einzuplanen. Diese Anlagen sind so zu gestalten, dass die Umsteigewege kurz und verständlich gehalten werden. Eine Verknüpfung erfolgt am besten an der gegenüberliegenden Bahnsteigkante oder in Form eines unmittelbaren Hintereinanderhaltens. Für intermodale Umsteigebeziehungen sind diese Anlagen mit Flächen für Park+Ride sowie mit Bike+Ride auszustatten.

Die in die Umlandgemeinden führenden Tramstrecken sind radial auf das Oberzentrum Kassel ausgerichtet, so dass es sinnvoll ist, die Ausstattung und die Informationsvermittlung in derselben Weise zu gestalten wie in der Stadt Kassel. Schließlich leistet eine Durchgängigkeit in der Darstellung der Möblierung, der Fahrgastinformation und der Wegeleitung einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung der Eingangsbarrieren in den ÖPNV. Neben dem Selbstverständnis einer barrierefreien Nutzbarkeit soll bei der Beschaffung der Möblierung das Corporate Design der innerstädtischen Tramhaltestellen berücksichtigt werden. Für die Fahrgastinformation und die Wegeleitung sind die Vorgaben des NVV zu berücksichtigen (vgl. Kap. III 7.9.1).

Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist bundesrechtlich in § 8 Abs. 3 PBefG und landesrechtlich in §§ 4 Abs. 6; 14 Abs. 4 HÖPNVG als Aufgabe der Nahverkehrspläne geregelt (vgl. auch Kap. III 3.4 und III 4). Insofern ist diesem Themenkomplex



nochmals ein eigenständiges Unterkapitel gewidmet (vgl. Kap. III 7.3.2). Barrierefreiheit bezieht sich nicht nur auf die Tramhaltestellen selbst, sondern schließt auch deren Zugewegungen vom öffentlichen Straßenraum im Sinne der Planung barrierefreier Gesamtwegenetze ein.

Ein besonderes Augenmerk ist auf die aus Kundensicht sehr entscheidende Sicherheitsfrage zu richten. Gerade in den Tagesrandlagen entspricht das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste nicht immer der objektiven Sicherheitslage. Um diesem möglicherweise entscheidungsrelevanten Empfinden entgegenzuwirken, ist auf eine ausreichende Beleuchtung der Anlagen gemäß den Richtwerten des § 27 BOStrab zu achten. Das subjektive Sicherheitsempfinden ist immer auch eng mit dem Sauberkeitszustand einer Haltestelle gekoppelt, so dass auf eine wirkungsvolle Qualitätssicherung der Anlagen zu achten ist. Hierfür können in Anbetracht der längeren Anreiseentfernung des Infrastruktureigentümers auch Unterhaltungsverträge mit den anliegenden Städten und Gemeinden abgeschlossen werden (vgl. Kap. III 7.7.2). Sofern es sich um abgelegene Haltestellen ohne soziale Kontrolle und mit hohen Vandalismusaktivitäten handelt, kann eine Videoüberwachung unter Beachtung des Datenschutzes der Anlagen sinnvoll sein.

7.3.2 Barrierefreiheit

Gemäß § 8 Abs. 2 BGG sind öffentliche Bauträger verpflichtet, Verkehrsneubauten barrierefrei zu errichten, worunter auch Tramhaltestellen fallen. Wenngleich zur Ausführung keine weiteren Vorgaben gemacht werden, so definiert der Gesetzgeber dennoch eindeutig, dass unter Barrierefreiheit ein Zugang ohne fremde Hilfe und ohne besondere Erschwernis zu verstehen ist (vgl. § 4 BGG).

Für behinderte Menschen mit rollenden Hilfsmitteln sind insbesondere die Vorgaben aus der DIN 18024-1 zu berücksichtigen. Hier werden Planungsgrundlagen für Zugewegungen, Rampen und Bahnsteiganlagen definiert, die ebenfalls für Tramhaltestellen anzuwenden sind. Die Vorgaben für blinde und sehbehinderte Menschen sind überwiegend aus der E DIN 32984 zu entnehmen. Ausreichende Kontrastwerte für Informationen, die auch von sehbehinderten Menschen lesbar sind, formuliert die DIN 32975.

7.3.3 Fahrgastbezogene Ausstattungsmerkmale

Ausstattungen geben Haltestellen ein Gesicht, dessen Wahrnehmung assoziativ für die Wertigkeit des Angebotes steht. Damit sind die Tramhaltestellen zusammen mit den eingesetzten Fahrzeugen wichtige imagebildende Elemente des ÖPNV. Design, Image, Komfort und Status sind in Zeiten der Wahlfreiheit der Verkehrsmittel sehr entscheidende Komponenten für die jeweilige individuelle Verkehrsmittelwahl.

Die Rubrik „Ausstattungsbestandteile“ in Tab. III-6 listet die Elemente auf, die Fahrgäste für einen adäquaten Wartekomfort, zur Orientierung auf der Anlage und zur Reisedenkeninformation erwarten und benötigen. Da die Wertigkeit der Ausstattungselemente nicht tabellarisch darstellbar ist, soll diese eingangs als übergeordnete Anforderung erwähnt werden: Die Notwendigkeit, differenzierte, nachfrageorientierte Haltestellenkategorien wie bei den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV zu definieren (vgl. Kap. III 7.4.3), besteht bei Tramhaltestellen nicht, da deren Fahrgastfrequenz in der Regel weit über denen von Bushaltestellen liegt. Dennoch gibt es auch bei den Außenstrecken der Tram einige wenige untergeordnete Haltestellen, bei denen die eine oder andere Ausstattungskomponente weggelassen werden kann. Diese Flexibilität wird in Tab. III-6 mit der Rubrik „disponibel“ ausgedrückt.



Bauliche Ausführungen, die für öffentliche Bauträger gesetzlich vorgeschrieben sind (z. B. Niederflurbahnsteig), oder Ausstattungen, die per Verordnungen (BOStrab, StVO) ohnehin vorgeschrieben sind, werden in der Aufstellung in Tab. III-6 nicht berücksichtigt. Unter letzteres fällt z. B. das Haltestellenschild (H-Schild).

Infrastruktur- bzw. Ausstattungselement	Standard	disponibel
bauliche Anlage des Haltestellenbereichs		
befestigte Wartefläche	X	
Markierung am Bahnsteig als Einstiegshilfe, wo Multifunktionsabteil des Fahrzeugs zum Stehen kommt	X	
taktiler Leitsystem	X	
Flächen für Park+Ride		X
Flächen für Bike+Ride		X
Ausstattungsbestandteile		
transparenter Fahrgastpavillon	X	
Sitzgelegenheit im Wartebereich	X	
Anlehnmöbel zum Warten		X
erweiterte Fahrgastinformation (NfV-Vitrine)	X	
Wegeleitung (Haltestellenstele, Richtungsschild, Stationskennzeichnung, Gleisangabe, Hinweise auf P+R, B+R)	X	
audiovisuelle DfI-Anzeige		X
Uhr		X
Fahrkartenautomat		X
Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes)		X

Tab. III-6: Mindeststandards für die Ausstattung der Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel [eigener Entwurf; Angaben nach RBK]

7.4 Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

7.4.1 Allgemeine Anforderungen

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV sind als Zugangsstellen und Umsteigepunkte essentielle Netzelemente mit hoher Systemwirkung. Dort warten und informieren sich Fahrgäste. Sie sind „Visitenkarten“ des ÖPNV. Alle Empfehlungen und Vorgaben im Nahverkehrsplan zu den Haltestellen sind unter der Maßgabe zu sehen, dass sich diese Infrastrukturen im Eigentum und in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden befinden (vgl. Kap. III 7.7.3).

Haltestellen sind so anzulegen, dass

- sie hinsichtlich Erreichbarkeit und Aufenthalt verkehrssicher sind (gegenüber Gefahren durch den Straßenverkehr),



- sich Fahrgäste bei Zugang und Aufenthalt objektiv und subjektiv sicher fühlen (soziale Sicherheit),
- keine Konfliktsituationen zwischen ein- und aussteigenden Fahrgästen entstehen,
- Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt bzw. eingehalten werden,
- die im Zuge von Gender Mainstreaming aufgestellten Anforderungen Beachtung finden (vgl. Kap. III 5),
- sie lage- und verkehrsgünstig zu Quell- und Zielorten liegen,
- sie sich baulich in das Stadt- bzw. Ortsbild integrieren, dennoch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwar auffällig, aber dennoch dezent gestaltet sind.

Im Sinne des Verbundcharakters sind NVV-weite standardisierte Ausstattungen vorzunehmen und einzuhalten (vgl. Kap. III 7.4.4), wobei der konkrete Situationsbezug einer Haltestelle berücksichtigt werden muss.

In Zusammenhang mit den hier definierten Mindeststandards für Haltestellen wird auf die Informationen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen in der jeweils aktuellen Fassung verwiesen.

7.4.2 Priorisierung von Haltestellentypen

Die Frage, ob eine Haltestelle am Fahrbahnrand, als Buskap oder als Busbucht anzulegen ist, hängt von mehreren Faktoren ab und erfordert stets eine Einzelfallprüfung. Dazu lassen sich u. a. die Lage der Haltestelle im (Straßen-)Raum, die Klassifizierung der Straße, das Verkehrsaufkommen, die verkehrliche Bedeutung, die Funktion der Haltestelle oder die dort verkehrenden Produkte (z. B. Stadtbus) nennen.

Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind Bushaltestellen primär am Fahrbahnrand anzulegen. Die Anlage von Kaphaltestellen ist besonders entlang von bebauten, innerörtlichen Straßen mit seitlichen Parkstreifen geeignet, da

- durch ein Vorziehen des Wartebereichs der Haltestelle bis zum Fahrbahnrand der Platzbedarf für die fahrgeometrisch aufwendigen Ein- und Ausfahrflächen einer Busbucht entfällt,
- ein nahezu spaltfreies (barrierefreies) Heranfahren an die Bordsteinkante gewährleistet ist,
- das Kap eine wirksame Maßnahme zur Verminderung von Störpotenzialen ist und
- damit zur Einhaltung der Fahrzeiten beiträgt.

Busbuchten weisen dagegen eine Reihe von Nachteilen auf, denn diese

- haben einen höheren Platzbedarf, so dass Flächen für andere Nutzungen nicht mehr zur Verfügung stehen,
- erfordern einen höheren baulichen Aufwand,
- erschweren das Zusammenspiel zwischen Fahrzeug und Hochbord zur Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs, wodurch die Gefahr der Beschädigung von Anlage und Fahrzeug besteht (Bordhöhen von über 16 cm sind wegen Überstreifen der Haltestellenflächen beim Ein- und Ausfahren i. d. R. nicht realisierbar, an unebenen Straßen sind häufig nur 14 cm möglich),



- werden häufig von anderen Verkehrsteilnehmern beparkt, wodurch ein spaltfreies Anfahren der Haltestellenkante fahrdynamisch verhindert wird und ein barrierefreies Ein- und Aussteigen nicht mehr möglich ist,
- behindern den Bus bei der Wiedereinfädelung in den fließenden Straßenverkehr, wodurch sich Verspätungen ergeben.

Aus diesen Gründen sollten Busbuchten nur noch dann gezielt angelegt werden, wenn

- betriebliche Besonderheiten (notwendige Standzeiten der Fahrzeuge, Umsteigehaltestellen),
- verkehrliche Argumente (hohes Fahrgastaufkommen, viele Barzahlungsvorgänge),
- verkehrssicherheitsrelevante Aspekte (z. B. an Schulen, bei Haltestellen an Außerortsstraßen),
- straßenverkehrstechnische Restriktionen gemäß den Regelwerken und Richtlinien zum Straßentwurf, wie der RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) oder der RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen),
- in Kombination mit baulichen Gegebenheiten (ausreichend Platz für Wartefläche vorhanden)²²

eindeutig überwiegen.

Aus diesen Gründen wird eine Empfehlung für das Halten am Fahrbahnrand und für Buskaps ausgesprochen, die im Zuge von Neuanlagen und Modernisierungen zu berücksichtigen ist. Buskaps treten bei Haltestellen in verdichteten Gebieten immer mehr in Erscheinung und haben sich wegen der überwiegenden Vorteile für Fahrgäste und Verkehrsunternehmen bewährt.

7.4.3 Kategorisierung der Haltestellen

Die im regionalen Nahverkehrsplan des NVV aus dem Jahr 2000 vorgenommene Einteilung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in vier Kategorien wird beibehalten (vgl. NVV 2000, S. F 8). Jeder Haltestellenkategorie werden anschließend Mindestausstattungsmerkmale zugeordnet (vgl. Kap. III 7.4.4).

Tab. III-7 gibt einen Überblick über die vier Haltestellenkategorien „SF“, „A“, „B“ und „C“. Haltestellen vom Typ „SF“ sind reine Ausstiegspositionen und daher als Sonderform anzusehen, die oftmals einer Haltestelle vom Typ „A“, „B“ oder „C“ angehören. Die drei anderen Haltestellenkategorien unterscheiden sich in erster Linie aufgrund ihrer angebots- und nachfrageseitigen Frequentierung, deren Abgrenzung zueinander auf qualitativen Skalen beruht.

²²Wartefläche mindestens 2,5 m breit, keine Mischfläche mit Geh- oder Radweg, ausreichende Flächen für eine 180-Grad-Wende eines Rollstuhls



Haltestellenkategorie	Merkmale
SF	reine Ausstiegshaltepositionen (sog. Sonderform)
A	geringe Fahrgastfrequentierung geringe bis mittlere Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten keine Umsteigebeziehungen reine AST-Haltestellen fallen in diese Kategorie
B	mittlere bis hohe Fahrgastfrequenz mittlere bis hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien vorhanden
C	ZOB, wichtige Netzknoten räumlich zentral gelegen hohe Fahrgastfrequenz hohe Anzahl von Ankünften bzw. Abfahrten Umsteigebeziehungen zwischen mehreren Linien deutlich vorhanden

Tab. III-7: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale

[eigener Entwurf; in Anlehnung an NVV 2000, S. F 8]

7.4.4 Kategoriebezogene Mindestausstattungsmerkmale

Die Mindestausstattungsmerkmale pro Haltestellenkategorie sind getrennt nach unmittelbarem Haltestellenbereich und weiterem Haltestellenumfeld aufgeführt. Die Aufstellung der kategoriebezogenen Ausstattungsvorgaben für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in Tab. III-8 orientiert sich wiederum an jenen des regionalen Nahverkehrsplan des NVV aus dem Jahr 2000 (vgl. NVV 2000, S. F 9). Bereits vorhandene bauliche Gegebenheiten an den Haltestellen – ungünstige Bauform, fehlende Hochborde oder fehlende taktile Leitstreifen – können in ihrem Bestand verbleiben. Die formulierten kategoriebezogenen Mindeststandards in Bezug auf bauliche Gestaltung und auf die barrierefreie Anlage (für Rollstuhlfahrer, Geh- und Sehbehinderte) kommen daher bei Neureinrichtung oder bei Modernisierungsprogrammen zum Tragen.

Zur Mindestausstattung der Haltestellen gehören folgende standardisierte Komponenten im NVV-Design:

- Haltestellenmast bzw. Haltestellenstele,
- H-Schild,
- Haltestellennamensschild,
- Fahrplankasten bzw. Fahrgastinformationsvitrine,
- Wegeleitung (Schilder).

Diese Komponenten dienen der Wiedererkennung und der Fahrgastführung im Sinne einer hochwertigen Visitenkarte des straßengebundenen ÖPNV im NVV-Gebiet. Die Komponenten sind Voraussetzung für eine einheitliche Bestückung mit Fahrgastinformationsmedien (vgl. auch Kap. III 7.9.1).



Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	A	B	C
bauliche Anlage des Haltestellenbereichs				
(verkehrs-)sichere Anlage	X	X	X	X
konfliktarme Gestaltung (Ein-/Aussteiger)		(X)	X	X
behindertenfreundliche Anlage (Hochbord mindestens 18 cm, taktile Leitstreifen usw.)	(X)	(X)	X	X
befestigte Wartefläche	(X)	(X)	X	X
hindernisfreie Fläche mind. 2,5 x 2,5 m in Höhe der zweiten Bustür (für 180-Grad-Wende für Rollstuhlfahrer)	(X)	(X)	X	X
überdachter Wartebereich mit transparenten Seitenwänden		(X)	X	X
Sitzgelegenheit im Wartebereich		(X)	X	X
Beleuchtung im überdachten Bereich (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)		(X)	X	X
Beleuchtung des Haltestellenbereichs (sofern außerhalb geschlossener Ortschaften technisch realisierbar)	X	X	X	X
optische/bauliche Abgrenzung gegenüber sonstigem Verkehrsraum	(X)	(X)	X	X
Ausstattungs-komponenten				
Haltestellenmast im NVV-Design	X	X	X	X
beleuchtete Fahrgastinformationsvitrine im NVV-Design	*	(X)	X	X
Fahrplankasten im NVV-Design (anstatt Vitrine)	*	X		
Abfallbehälter (ggf. im NVV-Design)	*	(X)	X	X
Angaben über Linienbedienung (über die Aushangfahrpläne hinaus)	(X)	(X)	(X)	X
Aushangfahrplan	(X)	X	X	X
Liniennetzplan	*	(X)	X	X
Tarifinformation	*	(X)	X	X
Haltestellenübersichtsplan	*		(X)	X
betriebliche Hinweise (Sonderinformationen)	(X)	X	X	X
DFI-Anzeige (ohne akustische Ausgabe) ¹	*		(X)	X
DFI-Anzeige mit akustischer Ausgabe ¹	*		(X)	(X)
Bussteig- bzw. Haltepositionsbezeichnung	*	(X)	(X)	X



Infrastruktur-/Ausstattungs-elemente	SF	A	B	C
Wegweiser innerhalb größerer Haltestellenbereiche	*		(X)	X
Umgebungsplan (Stadt-/Ortsplan)	(X)	(X)	(X)	X
Beschriftung „Nur Ausstieg“	X			
Lautsprecher	*			(X)
Uhr	*			(X)
Fahrkartenautomat	*			(X)
behindertengerechte Toilette	*			(X)
Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes)	*			(X)
Notrufsäule	*			(X)
Haltestellenumfeld				
(verkehrs-)sichere Zuwegung	X	X	X	X
Fernhinweis auf die Haltestelle				X
Wegweiser zur Haltestelle			(X)	X
Wegweiser zu Zielen	(X)	(X)	(X)	X
Flächen für Bike+Ride	*	(X)	(X)	X
Hinweis auf Bike+Ride im Straßenraum	*	(X)	(X)	X
Flächen für Park+Ride	*		(X)	X
Hinweis auf Park+Ride im Straßenraum	*		(X)	X
Flächen für Kiss+Ride (Kurzzeitparkplätze)	*			(X)
Hinweis auf Kiss+Ride im Straßenraum	*			(X)
Taxistand	*			(X)
Fahrkartenvorverkaufsstelle	*			(X)
<p>X Mindestausstattung (X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung</p> <p>* Ausstattungselement richtet sich bei Ausstiegspositionen (SF) ggf. nach der Kategorie der Haltestelle (A, B, oder C), der die Ausstiegsposition angehört.</p> <p>¹ Voraussetzung für die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen ist die verbund- bzw. kreisweite Einrichtung entsprechender Hintergrundsysteme (vgl. Kap. III 7.9.3).</p>				

Tab. III-8: Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

[eigener Entwurf; in Anlehnung an NVV 2000, S. F 9]



Bei den Haltestellen der Kategorie „A“ ist ein niederflurgerechter bzw. barrierefreier Neu- oder Ausbau im Zuge von Modernisierungsprogrammen dann vorzusehen, wenn diese Haltestellen ein für diese Kategorie relativ hohes Fahrgastaufkommen (über 100 schulwerktägliche Ein- und Aussteiger) oder eine erkennbare Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Nutzer aufweisen. Haltestellen an Schulen stellen aufgrund der Verkehrsspitzen und der damit verbundenen hohen punktuellen Fahrzeugfrequentierung eine Besonderheit im Haltestellennetz dar und müssen im Falle von Aus- und Umbauten der Haltestellenpositionen individuell betrachtet werden. In Kombination mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen sind Haltestellen, die mit niederflurgerechtem Hochbord (als Buskapstein oder als Formstein „Kasseler Bord“ o. ä.) und mit taktilen Leitstreifen versehen sind, für Ein- und Ausstiegsvorgänge dann in Hinblick auf den Systemzugang weitgehend als „barrierefrei“ anzusehen (vgl. Abb. III-4). Damit entsprechen diese Haltestellen den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans (vgl. Kap. III 3.4 und III 4).

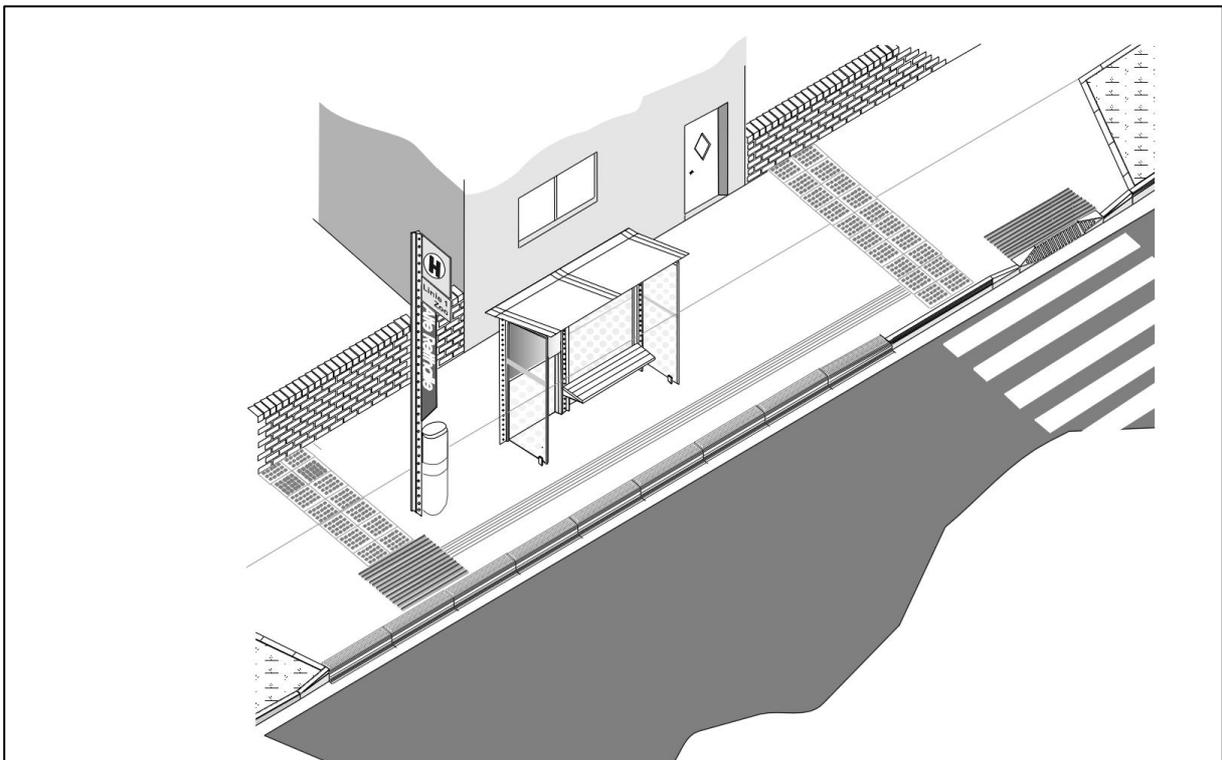


Abb. III-4: Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

[Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2010, S. 6]



7.5 Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV

Für das Verbundverständnis sind Mindestkriterien an die Qualität der Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV zu erfüllen, die in den regionalen (Misch-)Linienbündeln und in den lokalen Linienbündeln der fünf Verbundlandkreise eingesetzt werden. Deshalb haben die Fahrzeuge verschiedene Mindestanforderungen an Fahrgastkomfort, Fahrgast- und Verkehrssicherheit, Technik und Umweltschutz zu erfüllen, die im Einzelnen aus der Matrix in → **Anlage III-1** hervorgehen²³. Bei den Abgasnormen der Dieselmotoren gelten die zum Zeitpunkt der Erstzulassung aktuellen EU-weiten Bestimmungen, wobei höherwertige, von der Fahrzeugindustrie angebotene Standards ebenso zur Anwendung kommen können (z. B. bis 2012 EEV statt Euro 5). Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, z. B. durch Stromspeicher, Gas oder Wasserstoff, oder mit Hybridantrieben senken den Verbrauch an erdölbasierten Kraftstoffen und tragen zu einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bei. Aus diesen Gründen bekennt sich der Werra-Meißner-Kreis grundsätzlich zum Einsatz alternativer Antriebe in den ÖPNV-Fahrzeugen.

Unabhängig der im Anforderungsprofil des vorliegenden Nahverkehrsplans aufgestellten Mindestanforderungen sind die gesetzlichen Bestimmungen der StVO, der StVZO und der BOKraft einzuhalten. Dem Aufgabenträger bzw. dessen LNO steht es im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs frei, Fahrzeuge zu fordern, die höherwertige Ausstattungen aufweisen oder höhere Umweltstandards erfüllen. Diese Aussage gilt analog für die Verkehrsunternehmen, die Fahrzeuge mit höherwertiger Ausstattung oder mit höheren Umweltstandards einsetzen können.

Bildung von Fahrzeugkategorien

Die Fahrzeuge sind in folgende drei Hauptkategorien²⁴ eingeteilt:

- Mit Kategorie „A“ werden alle Busfahrzeuge für den Linienverkehr (außer Minibus) versehen, die hohe und zeitgemäße Qualitätsanforderungen erfüllen und die im Regelverkehr einzusetzen sind. Es handelt sich im Normalfall um Neufahrzeuge oder um neuwertige Fahrzeuge. Diese sind deshalb vor allem für Linien und Kurse bestimmt, die sich besonders auch an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr richten.
- Unter die Kategorie „B“ fallen alle Busfahrzeuge, die zeitweise als Verstärker- oder Ersatzfahrzeuge zum Einsatz kommen. Außerhalb von Ballungsräumen können Verstärkerfahrzeuge bei schulrelevanten Fahrten zu den Verkehrsspitzen eingesetzt werden, umlaufbedingt daraufhin auch bei Fahrten für den Jedermann-Verkehr. Bei den Fahrzeugen der Kategorie „B“ sind Abstriche beim Fahrzeugalter, beim Fahrgastkomfort und bei der Abgasnorm gegenüber Fahrzeugen der Kategorie „A“ möglich, da es sich bei den Fahrzeugen der Kategorie „B“ um Gebrauchtfahrzeuge handelt.

²³Aus Gründen der Lesbarkeit und der Übersichtlichkeit sind die aufgestellten Mindestanforderungen in einer Anlage zu finden, wodurch deren Bedeutung aber nicht reduziert wird.

²⁴Die hier genannten Fahrzeugkategorien dienen der Unterscheidung von Fahrzeugtypen und den ihnen zugewiesenen Mindestausstattungen im Rahmen der Nahverkehrsplanungen des NVV bzw. der fünf Verbundlandkreise. Diese Fahrzeugkategorien sind daher nicht mit jenen der EU-Richtlinien deckungsgleich (vgl. Kap. III 3.4).



- Fahrzeugen der Kategorie „C“ sind für den Bedarfsverkehr (AST) oder für einzelne fest bediente Kurse mit geringem Fahrgastaufkommen vorgesehen, für die der abweichende Fahrzeugeinsatz gegenüber den Fahrgästen kommuniziert ist. Unter die Kategorie „C“ fällt auch der Minibus. Diese Fahrzeuge der Kategorie „C“ sind in der Regel nicht Bestandteil der Flotte eines Verkehrsunternehmens, sondern gehören zumeist zum Fuhrpark des mit der Leistung betrauten Unterauftragnehmers aus dem Taxi- bzw. Mietwagengewerbe. Diese Aspekte wurden bei der Formulierung der Mindestanforderungen an diese Fahrzeugkategorie mit einbezogen.

Auf die Kategorien folgen Unterkategorien, die die Fahrzeugtypen näher spezifizieren (z. B. Standardbus für Regional-/Überlandverkehr oder für Stadtverkehr, Midibus usw.). Die Mindestanforderungen an die Fahrzeugqualitäten je Haupt- und Unterkategorie gehen im Detail aus der Matrix in → **Anlage III-1** hervor. Die je Linie in Frage kommende Fahrzeugkategorie (A, B, C) wird im Angebotskonzept angegeben (vgl. Kap. V). Die geforderten Fahrzeugzusatzausstattungen wie Klimaanlage, Kneeling oder bei Bedarf LSA-Beeinflussung sind im laufenden Betrieb ihren jeweiligen Bestimmungen nach zu nutzen.

Barrierefreie Nutzung

Den Belangen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste ist beim Fahrzeugeinsatz besonders Rechnung zu tragen (vgl. Kap. III 4). Durch EU-Richtlinie 2001/85/EG und StVZO ist für Stadtbusse bereits verpflichtend, mobilitätseingeschränkten Personen – in erster Linie Personen mit Gehbehinderungen und Rollstuhlfahrern – eine barrierefreie Nutzung inklusive des Zugangs zum Fahrzeug zu ermöglichen (vgl. Kap. III 3.4). Bei „Überlandbussen“ ist eine barrierefreie Nutzung rechtlich nicht zwingend vorgeschrieben. Nur wenn diese explizit freiwillig vorgesehen wird, etwa durch den Aufgabenträger oder durch das Verkehrsunternehmen, müssen die entsprechenden Einrichtungen in den Fahrzeuge für den „Überlandverkehr“ denselben technischen Vorschriften und Regelwerken folgen, die für Stadtbusse Anwendung finden.

Im vorliegenden Anforderungsprofil für die Fahrzeuge des straßengebundenen ÖPNV ist der Ermessensspielraum hinsichtlich einer barrierefreien Nutzung bei den „Überlandbussen“ dahingehend differenziert berücksichtigt, dass alle Fahrzeuge der Kategorie „A“ die gesetzlichen Standards an eine barrierefreie Nutzbarkeit erfüllen müssen. Bei den Fahrzeugen der Kategorien „B“ und „C“²⁵ ist – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die Anwendung dieser Anforderung dem Aufgabenträger Werra-Meißner-Kreis bzw. den Verkehrsunternehmen bei Leistungen, die nicht dem Vergabewettbewerb unterliegen, freigestellt.

7.6 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung

Bezüglich Qualitätssicherung, Leistungsdurchführung und Anforderungen an das Fahrpersonal stellt der Werra-Meißner-Kreis eine Reihe von Kriterien für den straßengebundenen ÖPNV auf (vgl. Kap. III 7.6.1 bis Kap. III 7.6.4), die im Kundeninteresse als Mindestanforderungen zu betrachten sind. Dabei ist sicherzustellen, dass die einheitlichen Mindestqualitätskriterien auch bei unterschiedlichen Konstellationen zur Anwendung kommen, also

²⁵Bei der Fahrzeugkategorie „C“ ist nur der Minibus von dieser Bestimmung betroffen.



- im Zuge des Ausschreibungswettbewerbs Eingang in die Verträge zwischen Besteller (Aufgabenträger, LNO) und Ersteller (Verkehrsunternehmen) finden,
- im Falle von Direktvergaben als Auflage dienen oder
- bei „eigenwirtschaftlichen“ Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs.

7.6.1 Mindestanforderungen an die Qualitätssicherung im straßengebundenen ÖPNV

7.6.1.1 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung durch die „5-Minuten-Garantie“ des NVV

Auf dem Gebiet des NVV und somit auch im Werra-Meißner-Kreis sind alle Verbindungen im ÖPNV in die „5-Minuten-Garantie“ eingebunden (vgl. Kap. III 7.8.3). Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des NVV gegenüber den Nahverkehrskunden, im Rahmen derer Fahrgäste ab einer Verspätung von fünf Minuten den entrichteten Fahrpreis oder bei einem verpassten Anschluss nach 20 Uhr eine Taxifahrt erstattet bekommen können. Alle Verkehrsunternehmen unterliegen diesen verbundweiten Qualitätsanforderungen an Pünktlichkeit und Anschlusssicherung, weshalb diese im laufenden Betrieb zu berücksichtigen sind. Vor allem die in den Fahrplanmedien veröffentlichten und angebotenen Umsteigeverbindungen sind durch die Anschlussverkehrsmittel auch unternehmensübergreifend sicherzustellen. Die Kosten für die „5-Minuten-Garantie“ trägt der NVV.

Eine Ausnahme bei der durchgehenden Anwendung der „5-Minuten-Garantie“ stellen AST-Fahrten dar. Aufgrund der bedarfsorientierten Angebotsform des AST werden in einigen Bedienungsgebieten nur Rahmenfahrpläne erstellt. Aus den konkreten Fahrtwünschen ergeben sich die tatsächlich abzufahrenden Linienwege und anzufahrenden Haltestellen, so dass es aus systembedingten Umständen in Einzelfällen zu Verzögerungen bei der Ankunftszeit an der Zielhaltestelle von mehr als fünf Minuten gegenüber den Angaben in den Rahmenfahrplänen kommen kann. Dennoch genießen eventuelle Anschlussbeziehungen zum Linienverkehr höchste Priorität.

7.6.1.2 Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

Alle im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge haben in einem technisch und betrieblich einwandfreien sowie sauberen Zustand zu sein, darüber hinaus äußerlich und im Inneren gepflegt in Erscheinung zu treten. Vor dem morgendlichen Betriebsbeginn ist diese Anforderung unabdingbar. Sichtliche, die Nutzung beeinträchtigende und schwerwiegende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Einsatzzeiten tagsüber bei der nächstmöglichen Gelegenheit zu entfernen (z. B. an Endhaltestellen). Ist dies nicht möglich, muss das Fahrzeug unverzüglich ausgesetzt bzw. aus dem Umlauf herausgenommen und mit einem anderen, sauberen Fahrzeug getauscht werden. Auffällige und mutwillig herbeigeführte Vandalismusschäden wie zerschlissene Sitze sind ebenso unverzüglich zu beheben, andere beschädigte oder funktionsuntüchtige Inneneinrichtungsgegenstände sind dabei ebenfalls instand zu setzen. Ein Austausch des Fahrzeugs im laufenden Betrieb wird dann als notwendig erachtet, wenn eine erkennbare Anzahl der Sitze oder andere fahrgastrelevante Fahrzeugeinrichtungen Beschädigungen aufweisen, die das Maß des Erträglichen überschreiten. Einzelheiten ergeben



sich aus den Verkehrs- bzw. Dienstleistungsverträgen zwischen Leistungsbesteller und Verkehrsunternehmen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahrpersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten. Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie Haltestellenanzeige, Kneeling, Rampe, Videoanlage u. a., müssen zum Betriebsbeginn einsatzbereit sein. Schäden an diesen sind unverzüglich und nachhaltig zu beheben. Im Interesse einer kunden- und qualitätsorientierten Dienstleistungserbringung sollten die Mängel daher spätestens nach 48 Stunden behoben sein.

7.6.1.3 Beschwerdemanagement und Qualitätsmanagementsystem

Die Entgegennahme und die Weiterbearbeitung von Beschwerden, Anregungen und Hinweisen der Fahrgäste in schriftlicher, mündlicher, telefonischer oder digitaler Form liegen bei regionalen Linien in der Verantwortung des NVV, bei lokalen Linien in der Verantwortung der lokalen Aufgabenträger bzw. deren LNO. Die Aufgabenträger bzw. die LNO können sich dabei Dritter bedienen. Für die Annahme und Weiterleitung an diese Stellen sind alle Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens mit Kundenkontakt mitverantwortlich, ebenfalls das Fahrpersonal (der verkehrlichen Einzelsituation entsprechend).

Alle Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet des NVV haben an dem verbundweiten Qualitätsmanagementsystem (QMS) in partnerschaftlicher Gegenseitigkeit teilzunehmen. Dazu tragen sie mit entsprechenden Datenlieferungen an den NVV bei. Für die laufende Verbesserung der Qualität der angebotenen Leistungen sind die eingehenden Beschwerden statistisch auszuwerten. In einem rückgekoppelten Verfahren sind bekannt werdende betriebliche Qualitätsmängel durch die Verkehrsunternehmen zu beheben. Eingegangene Beschwerden sind innerhalb von einer Woche zu bearbeiten. Kostenträger für das Verfahren „QMS“ ist der NVV.

7.6.2 Mindestanforderungen an die Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV

Die im Folgenden aufgestellten Vorgaben zur Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV setzen u. a. technische Systeme voraus, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in ländlichen Räumen noch nicht überall vorhanden waren. Eine Umsetzung der davon betroffenen Vorgaben wird im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans angestrebt, wenn die technischen Voraussetzungen erfüllt sind.

7.6.2.1 Einrichtung und Besetzung einer Betriebsleitstelle

Alle auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises konzessionierten Verkehrsunternehmen haben eine Betriebsleitstelle zu unterhalten, die das Bindeglied zwischen Fahrbetrieb und der Disposition darstellt. Diese ist zu den Betriebszeiten der jeweiligen Linien des Verkehrsunternehmens für alle Angelegenheiten rund um Betriebssteuerung, Betriebsüberwachung, Anschlusssicherung sowie für kurzfristige Personal- und Fahrzeugdisposition zuständig. Die Betriebsleitstelle ist mit einem Disponenten mit ausreichenden Entscheidungskompetenzen zur Sicherung eines störungsarmen Betriebes zu besetzen, der in seiner Arbeit durch ein dem Betriebsgeschehen angemessenes System unterstützt wird (z. B. durch ein RBL). Mehrere Unternehmen können eine gemeinsame Betriebsleitstelle einrichten. Ein Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens mit Betriebsleiterbefugnis-



sen muss jeden Punkt des Bedienungsgebietes „seiner“ Linien innerhalb einer Stunde erreichen können.

Es muss eine lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Verkehrsunternehmens im Bedienungsgebiet sichergestellt sein, sofern dies nicht durch äußere Umstände wie topographische Gegebenheiten oder Lücken in der Abdeckung der Mobilfunknetze abschnittsweise behindert wird. Außerdem muss es eine Kommunikation mit den Betriebsleitstellen anderer im Bedienungsgebiet tätiger Verkehrsunternehmen geben, damit unternehmensübergreifende Anschlüsse im Verspätungsfall abgesichert werden. Eine entsprechende Kommunikationsmöglichkeit ebenfalls mit den Transportleitungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist für die beidseitige Anschlusssicherung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV wünschenswert. Die Betriebsleitstelle hat innerhalb einer angemessenen Reaktionszeit ebenfalls kundenbezogene Angelegenheiten zu klären, die mit dem Fahrbetrieb in Verbindung stehen.

Während der Schwachlastzeiten oder während der Betriebszeiten von Nachtverkehren, in denen nur einzelne Fahrzeuge im Einsatz sind, kann auf eine durchgehende örtliche Besetzung der Betriebsleitstelle verzichtet werden, sofern stattdessen ein reaktionsfähiges Bereitschaftssystem vorhanden ist, bei dem beispielsweise ein mit betrieblicher bzw. dispositiver Handlungskompetenz ausgestatteter Mitarbeiter jederzeit per Mobilfunk o. ä. von den Busfahrern erreicht werden kann.

7.6.2.2 Pünktlichkeit, Verspätungs- und Störungsmanagement

Die Pünktlichkeit im laufenden Betrieb wird wie folgt definiert:

- Als genau pünktliche Abfahrtszeit gilt verbindlich die 15. Sekunde der jeweils angegebenen Fahrplanminute.
- Verfrühungen sind nicht zulässig.
- Die Toleranzzeit einer „pünktliche Abfahrt“ beträgt beim Stadtbus o. ä. Verkehren drei Minuten, beim Regionalbus bzw. bei Überlandfahrten fünf Minuten.

Bei einer unvorhergesehenen Störung des Betriebsablaufs unabhängig von der Ursache hat das Fahrpersonal unverzüglich die Betriebsleitstelle zu unterrichten, die die Informationen an den Aufgabenträger bzw. an dessen LNO weiterleitet. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen entweder einen eingeschränkten (Regel-)Betrieb oder einen Notbetrieb herzustellen und so lange aufrechtzuerhalten, bis der Regelbetrieb wieder in vollem Umfang gefahren werden kann. Eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste muss innerhalb einer angemessenen Zeit gewährleistet sein, die sich an dem Bedienungsgebiet (Stadt, Land) und an der Taktfolge der von der Störung betroffenen Linie orientiert.

Die Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal und mit Hilfe der Leitstelle über eine Störung in Kenntnis zu setzen. Dazu gehört auch die Mitteilung über Abweichungen, Ausfälle, Ersatzmaßnahmen und alternativen Fahrmöglichkeiten. Ist eine Buslinie in ein dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) eingebunden, sind die geänderten Betriebszustände über die an das DFI-System angeschlossenen Ausgabemedien kund zu tun.



7.6.3 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal im straßengebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises darf im Linienbusverkehr nur entsprechend ausgebildetes und qualifiziertes Fahrpersonal zum Einsatz gelangen, das der ordnungsgemäßen Erfüllung seiner anspruchsvollen Aufgabenfelder in einem zeitgemäßen und kundenorientierten ÖPNV gewachsen ist. Die Verkehrsunternehmen haben diese grundlegende Vorgabe bei Auswahl und Einsatz sicherzustellen und innerbetrieblich zu überwachen. Die Untergrenze der Entlohnung des Personals darf nicht unterhalb des tarifvertraglich vereinbarten Niveaus für das private Omnibusgewerbe des Landesverbandes Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO) oder dessen Nachfolgeorganisation(en) in der jeweils gültigen Fassung liegen. Diese Forderungen gelten analog für den abgestimmten Einsatz von Subunternehmern, sofern diese regelmäßig einen Teil der Fahrleistung des Konzessionärs erbringen. Im Einzelnen sind folgende Kriterien gegenüber dem Aufgabenträger (bzw. Besteller) nachweislich zu erfüllen:

- Das Fahrpersonal muss über hinreichende Ortskenntnisse verfügen, sich im NVV-Tarif (bzw. bei Bedarf in den Tarifen der Nachbarverbände, sofern diese in Randgebieten des NVV-Gebietes zur Anwendung kommen), im Fahrplangefüge der Linien, beim Liniennetz und bei Anschlussbeziehungen eines Verkehrsgebietes auskennen. Das Fahrpersonal muss außerdem in der Lage sein, dem Fahrgast einen richtigen Fahrschein auszustellen und sachlich korrekte, kundenorientierte Auskünfte zum Tarif und zur nachgefragten Verbindung zu erteilen. Hierfür sind angemessene Kenntnisse der deutschen Sprache und Schrift notwendig.
- Die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen inklusive des Fahrpersonals sind durch regelmäßige Schulungen und Fortbildungen entsprechend ihren Einsatzfeldern auf einem aktuellen fachlichen Kenntnisstand zu halten. Dies betrifft betriebliche, kundenbezogene, sicherheitsrelevante, tarifliche sowie technische Themenfelder. Zusammen mit dem Fahrpersonal sind in regelmäßigen Abständen Trainings im Umgang mit Konflikt- und Stresssituationen abzuhalten. Dies betrifft ebenso den angebrachten Umgang mit Kindern und Jugendlichen im schulbezogenen Linienverkehr oder mit (minderjährigen) Fahrgästen im abendlichen Freizeitverkehr.
- Das eingesetzte Fahrpersonal muss ein gepflegtes Erscheinungsbild abgeben und die Bestimmungen zum Nichtraucherschutz im Fahrzeug auch während der Pausen einhalten. Das Personal hat insoweit Unternehmensbekleidung zu tragen, sofern beim Verkehrsunternehmen solches im Allgemeinen getragen wird. Für einen Mitarbeiter im Kundenkontakt ist mindestens eine angemessene Bekleidung zu gewährleisten.
- Das Fahrpersonal hat sich gegenüber den Fahrgästen kundenfreundlich und hilfsbereit zu zeigen. Fahrgästen mit offensichtlichen Mobilitätseinschränkungen ist, sofern die betriebliche Lage es zulässt, bei Ein- und Ausstieg Hilfe durch das Fahrpersonal anzubieten. Das Fahrpersonal hat Rollstuhlfahrer bei Ein- und Ausfahrt in bzw. aus dem Bus durch Ausklappen oder Ausfahren der Rampe aktiv zu unterstützen. Die Kneeling-Technik ist daher einzusetzen, sofern Ein- oder Aussteigevorgänge von erkennbar mobilitätseingeschränkten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen zu erwarten sind.
- Über kurzfristig eingetretene Änderungen im Betriebsablauf – z. B. bei Anschlüssen, Haltestellen, Linienweg, Verspätungen – hat das Fahrpersonal die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren sowie einen aktuellen Lagestand bei der Betriebsleitung einzuholen.



- Das Fahrpersonal hat offensichtliche Belästigungen von Fahrgästen durch andere Fahrgäste wahrzunehmen und diesen entgegenzuwirken, z. B. durch Aufforderung zum Aussteigen aus dem Fahrzeug, durch Benachrichtigung der Betriebsleitung oder durch Verständigung der Polizei.
- Die aufgestellten Anforderungen gelten in abgewandelter Form ebenfalls für Fahrpersonale von Unternehmen des Taxen- und Mietwagengewerbes, die als Unterauftragnehmer von Konzessionären bei Bedarfsverkehren zum Einsatz gelangen (AST).

7.6.4 Platzkapazitäten im straßengebundenen ÖPNV

Die nachfolgenden Vorgaben zur planerischen Dimensionierung der Platzkapazitäten – Sitz- und Stehplätze sowie Plätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste betreffend – beziehen sich auf das ÖPNV-Angebot, das sich gezielt auch an den Jedermann-Verkehr richtet. Vergleichbare Anforderungen an ausreichende Platzkapazitäten im rein schulbezogenen Linienverkehr sind dagegen Bestandteil des Kapitels III 6.7.

Im straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum und im Ordnungsraum kommt es außerhalb der morgendlichen Hauptverkehrszeit bei der Beförderung von Fahrgästen im Jedermann-Verkehr erfahrungsgemäß nur vereinzelt zu hohen Besatzzahlen. Dennoch können zu gewissen Zeiten auf entsprechenden Buslinien durch Überlagerungen von Fahrgastaufkommen im Jedermann-Verkehr und im Ausbildungsverkehr Besetzungsgrade auftreten, die oberhalb einer Grenze liegen, die aus Fahrgastsicht für eine längere Verweildauer aufgrund der Fahreigenschaften eines Busses als nicht mehr zumutbar einzustufen ist. Dies ist dann der Fall, wenn bei einer Busfahrt regelmäßig

- neben allen Sitzplätzen zusätzlich
- über 50 % der fahrzeugseitig zugelassenen Stehplätze
- länger als 15 Minuten Fahrt im Stadtverkehr oder
- länger als 30 Minuten im Zwischenorts- bzw. Überlandverkehr

belegt sind. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und aus begründbaren planerischen Zwängen heraus dürfen diese Richtwerte für einige Streckenabschnitte ausnahmsweise kurzzeitig überschritten werden. Bei wiederkehrenden, „systematischen“ Überbesetzungen auf längeren Abschnitten ist seitens des Aufgabenträgers gegenzusteuern, um die gestellten Qualitätsanforderungen zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Qualität der Betriebsdurchführung im Busverkehr ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass die Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 60 km/h begrenzt ist, wenn Fahrgäste keinen Sitzplatz einnehmen können (vgl. § 3 Abs. 3 Ziffer 2b StVO). Die Vorteile einer Führung über Autobahnen oder autobahnähnlicher Straßen können somit nur generiert werden, wenn eine Sitzplatzgarantie gewährleistet werden kann.

Bei Großveranstaltungen und zu Sondersituationen (z. B. extreme Witterung) gelten die definierten Qualitätsmaßstäbe ausdrücklich nicht.



7.7 Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastbezogener Verkehrsinfrastrukturen

7.7.1 Bahnstationen

Der gesamte Betrieb von Stationen im Eisenbahnbereich (Reinigung, Reparatur, Wartung, Winterdienst usw.) sowie alle Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht obliegen den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die zugleich Eigentümer der eisenbahnverkehrlichen Bestandteile einer Bahnstation sind (Bahnsteige, Bahnsteigzuwegungen, Ausstattungseinrichtungen). Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzieren ihre Aktivitäten durch die Stationspreise, die die Eisenbahnverkehrsunternehmen für jeden Zughalt entrichten müssen.

Auf dem Gebiet des NVV sind die DB Station&Service AG, die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) und die HLB Basis AG für die Bewirtschaftung aller Bahnstationen eigenverantwortlich zuständig. Hierauf hat der NVV als Aufgabenträger für den SPNV zwar keinen rechtlichen Einfluss, kann aber im Interesse der Nahverkehrskunden auf die Einhaltung gewisser Mindeststandards bei Pflege und Wartung hinwirken und unterstützend tätig sein.

Die pflegerische Betreuung des Umfeldes einer Bahnstation mitsamt den Abstellflächen für Pkw und Fahrräder obliegt den Städten und Gemeinden. Für das Gesamtbild einer Bahnstation ist das Umfeld in einem angemessenen Zustand zu halten.

7.7.2 Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel

Alleiniger Eigentümer der betrieblichen Bestandteile der Tramhaltestellen (Bahnsteige, Zuwegungen, Ausstattungskomponenten) im Werra-Meißner-Kreis ist das Infrastrukturunternehmen Regionalbahn Kassel GmbH (RBK). Diesem obliegen grundsätzlich der laufende Betrieb der Tramhaltestellen (Reinigung, Reparatur, Wartung, Winterdienst) und alle damit verbundenen Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht. Diesbezügliche Aktivitäten werden durch die Trassengebühren finanziert, die die Eisenbahn- bzw. Straßenbahnverkehrsunternehmen entrichten.

Das Infrastrukturunternehmen RBK ist im Allgemeinen für die Bewirtschaftung aller Tramhaltestellen eigenverantwortlich zuständig. Hierauf haben zwar weder der NVV als regionaler Aufgabenträger für den von ihm bestellten Tramverkehr noch der lokale Aufgabenträger Werra-Meißner-Kreis rechtlichen Einfluss, können aber im Interesse der Nahverkehrskunden auf die Einhaltung gewisser Mindeststandards bei Pflege und Wartung hinwirken und unterstützend tätig sein.

Das Infrastrukturunternehmen RBK behält sich in Anbetracht der längeren Anreisefernungen vor, bilaterale Unterhaltungsverträge mit den anliegenden Städten und Gemeinden abzuschließen. Dadurch werden diese in die Qualitätssicherung der Tramhaltestellen analog den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV aktiv eingebunden (vgl. Kap. III 7.7.3).

Die pflegerische Betreuung des Umfeldes einer Tramhaltestelle mitsamt den Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen (Grünpflege, Reinigung, Winterdienst) obliegt in der Regel den Städten und Gemeinden als Eigentümer der Flächen oder als Vertragspartner des Infrastrukturunternehmens RBK, falls dieses als Eigentümer der Flächen mit den Städten und



Gemeinden Qualitätssicherungsverträge abgeschlossen hat. Für das Gesamtbild einer Tramhaltestelle ist deren Umfeld in einem angemessen Zustand zu halten.

7.7.3 Qualitätssicherung bei den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Seit etwa dem Jahr 2000 bestehen verbundweit Verträge zwischen dem NVV einerseits und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden bzw. den Landkreisen andererseits über die laufende Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST). Im Fall des Werra-Meißner-Kreises liegt ein entsprechender Vertrag zwischen dem NVV und der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) vor. Das Instrument der Qualitätssicherungsverträge mit der darin geregelten Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den Akteuren soll aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises in Zukunft in gleicher Art und Weise fortgeführt werden (vgl. Tab. III-9).

Die in den nachfolgenden Absätzen getroffenen Aussagen bleiben durch eventuelle weitere Verträge oder Regelungen zu Zuständigkeiten oder Finanzierungsmodalitäten innerhalb des Werra-Meißner-Kreises unberührt. Dies gilt ebenso bei den umrissenen Aufgaben der Städte und Gemeinden, die naturgemäß vor Ort individuell und unabhängig von den Vertragspartnern NVV und NWM geregelt werden können. Bei einzelnen hier aufgegriffenen Zuständigkeiten können sich daher sinngemäße Abweichungen ergeben, die aber keine grundlegenden Auswirkungen für den NVV und die NWM als Vertragsparteien haben.

Alle Bus- und AST-Haltestellen in Nordhessen sind im Eigentum derjenigen Stadt bzw. Gemeinde, auf deren Gemarkungsgebiet sie sich befinden. Dies betrifft sowohl die bauliche Anlage im öffentlichen Straßenraum (Wartebereich, Bordsteine, Leitstreifen, Rampen usw.) als auch die fahrgastrelevanten Ausstattungen wie Masten, H-Schilder, Fahrplankästen, Vitrinen für die Fahrgastinformation, Wartehallen und Abfalleimer (vgl. Kap. III 7.4.1). Die NWM finanziert dem NVV auch weiterhin die gesamten Materialkosten bei Neueinrichtungen von Haltestellen, für die Nachrüstung mit Masten im NVV-Design und bei Reparaturen der Haltestellenausstattung, die im Werra-Meißner-Kreis tatsächlich anfallen.

Die Arbeitskosten für Reparaturen und für die Beseitigung der Vandalismusschäden an (nahezu) allen fahrgastrelevanten Haltestellenkomponenten werden auch künftig vom NVV finanziert. Abweichend davon werden die Wartehallen nicht vom NVV instand gesetzt. Dies erfolgt in Eigenregie durch die Städte und Gemeinden (z. B. Glasbruch), die die Materialien dafür selbst beschaffen und bereithalten. Der Grund hierfür sind zu viele verschiedene Wartehallentypen. Bei den Wartehallen wird der NVV nur im Falle der Entfernung von Graffiti aktiv, wofür er auch die Arbeitskosten trägt. Alle anderen Angelegenheiten in Verbindung mit den Wartehallen sind Aufgabe der jeweiligen Stadt bzw. Gemeinde.

Die turnusmäßige Reinigung und die Bestandspflege des Haltestellenbereichs und der Ausstattungskomponenten obliegt nicht dem NVV, sondern – analog der übrigen kommunalen (Verkehrs-)Infrastrukturen – den Städten und Gemeinden. Zu diesen Aufgaben gehören beispielsweise die Reinigung, die Entfernung von Laub, Müll und sonstigen Verschmutzungen.

Die Lagerhaltung für die standardisierten Haltestellenkomponenten wird vom NVV vorfinanziert und dessen Vertragspartner, der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH, je nach Verbrauch in Rechnung gestellt (außer für Wartehallen). Der NVV ist außerdem für die Beschaffung aller Materialien für die Haltestellenausstattung zuständig.



Für die operativen Arbeiten in Zusammenhang mit dem laufenden Betrieb der Haltestelleninfrastruktur (Entgegennahme von Schadensmeldungen, Reparaturen, Graffiti-entfernung, Behebung von Vandalismusschäden) kann sich der NVV eines Dienstleisters bedienen. Neben den Mitarbeitern der Städte und Gemeinden können ebenso das Personal der LNO, das Fahrpersonal und die Fahrgäste Schadensmeldungen abgeben.

Akteur	Funktionen	Aufgaben
NVV	<ul style="list-style-type: none"> • Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit der NWM • Vertragspartner für Dienstleister, der operative Aufgaben ausführt 	<ul style="list-style-type: none"> • beschafft die Materialien für die Ausstattung und übernimmt deren Lagerung • stellt der NWM die Materialien in Rechnung, die auf den Landkreis entfallen • übernimmt Arbeitskosten für Reparaturen und Schadensbeseitigungen an den Ausstattungskomponenten (Graffiti-entfernung – auch an Wartehallen; Ersatz von Materialien usw., jedoch nicht für Wartehallen) • kann sich für die operativen Arbeiten eines Dienstleisters bedienen
Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM)	<ul style="list-style-type: none"> • Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit dem NVV 	<ul style="list-style-type: none"> • bezahlt dem NVV die Materialien für die Haltestellenausstattung, die auf den Werra-Meißner-Kreis entfallen • eventuelle kreisinterne Regelungen bleiben unberührt
Städte und Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis (unabhängig eventueller Vertragsverhältnisse mit der NWM)	<ul style="list-style-type: none"> • rechtliche Eigentümer der Haltestellen auf ihren jeweiligen Gemarkungsgebieten inklusive aller Ausstattungskomponenten 	<ul style="list-style-type: none"> • übernehmen die regelmäßige Reinigung und Pflege des Haltestellenbereichs und aller Ausstattungskomponenten analog der übrigen kommunalen (Verkehrs-)Infrastrukturen • reparieren in Eigenverantwortung Wartehallen (z. B. Glasbruch) • melden Schäden, Mängel, Änderungen an den NVV bzw. an dessen Dienstleister
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • regeln mit dem NVV und der NWM die Modalitäten ihrer (verbleibenden) Pflichten nach § 32 BOKraft 	

Tab. III-9: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf; nach Angaben des NVV]



Zur Pflege der Haltestelleninfrastruktur wurde im NVV bereits ab dem Jahr 2000 ein Haltestellenmanagementsystem (HMS) aufgebaut und regelmäßig aktualisiert. Dieses System wird künftig zu einem zentralen Instrument der verbundweite Qualitätssicherung für die Haltestellen erweitert, in dem u. a. folgende, stets aktuell gehaltene Informationen abrufbar sein werden:

- Daten zur Identifizierung der Haltestelle,
- Haltestellenausstattung,
- Elemente der Fahrgastinformation,
- Angaben zur Bedienung durch Linien des straßengebundenen ÖPNV,
- Fotos zu jeder Haltestellenposition.

Das Haltestellenmanagementsystem ist internetbasiert und soll allen beteiligten Akteuren Leserechte gewähren. Des Weiteren wird das System eine Möglichkeit bieten, direkt von einer aufgerufenen Haltestellenposition aus Schäden und Mängel an eine zentrale Stelle zwecks Behebung zu melden.

7.8 Marketing

7.8.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“²⁶

Die LNO des Werra-Meißner-Kreises organisiert zusammen mit dem NVV Mobilitätsdienstleistungen auf dem Gebiet dieses Verbundlandkreises. Der ÖPNV steht in starker Konkurrenz vor allem zum motorisierten Individualverkehr. Nur wenige Kunden – hauptsächlich jene, die aus verschiedenen Gründen keine Verkehrsmittelwahlfreiheit haben – sind ersatzlos auf Bus und Bahn angewiesen. Im Wettbewerb um wahlfreie Kunden kommt den Vertriebs- und Marketinginstrumenten besondere Bedeutung zu.

Das Verbundmarketing ist zwar generell eine zentrale Aufgabe des NVV, die jedoch in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen und den Verkehrsunternehmen erfolgt. Insbesondere die Lokalen Nahverkehrsorganisationen werden sowohl in die strategischen Überlegungen als auch in die Entscheidungen eingebunden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst.

In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings können alle lokalen Ebenen (LNO, Stadt oder Gemeinde bei innerörtlichen ÖPNV-Angeboten) beispielsweise Printmedien im abgestimmten Design (Co-Branding NVV/LNO) herausgeben oder Eigenwerbung in und an den Fahrzeugen anbringen lassen.

Die LNO des Werra-Meißner-Kreises und der NVV verfolgen mit einer aufgabenträger- und anbieterübergreifenden Konzeption die Ziele

- ständige Information des Verkehrsangebots,
- Verbesserung der Image- und Sympathiewerte,
- Abbau der subjektiven und objektiven Zugangshemmnisse zum ÖPNV,

²⁶ Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zu Marketing.



- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundenfreundlichkeit des Systems,

um die Verkehrsnachfrage mindestens zu halten und mehr noch, um neue Fahrgäste zu gewinnen. Grundlagen für erfolgreiche Marketingaktivitäten sind Analysen des Verkehrsmarktes, laufende Marktbeobachtungen und Kundenzufriedenheitsanalysen. Damit werden Schwachstellen in der Nachfrage sichtbar und es kann durch Maßnahmen gegengesteuert werden. Ohne entsprechende Datengrundlagen laufen diese Marketingaktivitäten ins Leere. Die LNO der Verbundlandkreise werden daher über die Ergebnisse der Marktbeobachtungen und -analysen des NVV uneingeschränkt informiert.

7.8.2 Verfolgung eines gesamtheitlichen Marketingansatzes

Das Leitziel für künftige Marketingaktivitäten ist der gesamtheitliche Ansatz durch Hervorhebung der systemimmanenten Vorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV und der Vorteile eines Verkehrsverbundes für den Kunden. Dazu zählen

- ein Fahrplan,
- eine Fahrkarte und
- ein abgestimmtes Angebot mit Sicherstellung der nachgefragten Reisekette.

In diesem Kontext liegen weitere hervorzuhebende Vorteile eines Verbundes und seiner Verkehrsangebote, denn letztere umfassen mehr als nur ein „ausreichendes“ Grundangebot in den ländlichen Räumen, sondern reichen zu einer verhältnismäßig dichten Fahrtenfolge. Trotz oder gerade wegen des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs in Nordhessen ist die Betonung der angestrebten Stabilität des hohen Angebotsniveaus im Werra-Meißner-Kreis ein wichtiger Bestandteil einer strategischen Marktorientierung. Dazu sind das Preis-Leistungs-Verhältnis und die qualitativen Vorteile des Angebots heraus zu stellen (z. B. neue Fahrzeuge, RegioTram, Stadtbusse, Ergänzungsverkehre wie AST oder Rufbus).

7.8.3 Vermarktung des Gesamtangebotes

Die Vermittlung des Gesamtangebots steht im Vordergrund der Vermarktungsstrategien. Der potenzielle Kunde soll einen leichten Zugriff auf die für ihn notwendigen und zweckmäßigen Informationen erhalten können, im Vorfeld beginnend mit seiner Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl, weiter über die Betreuung während seiner Reise bis hin zum Abschluss seiner Fahrt.

- Von zu Hause aus: Der Zugang erfolgt über elektronische Informationswege (Handy, Internet). Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Auskunftssysteme spielen Printmedien zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans immer noch eine Rolle, so dass diese künftig vorerst beibehalten werden.
- Beratungsstellen: Dazu gehören neben dem NVV-Callcenter auch die mit Personal besetzten Verkaufs- und Informationsstellen der verschiedenen Betreiber, u. a. an zentralen Bahnhöfen bzw. Umsteigeknoten in den Mittelzentren des Verbundgebietes. Es sollte mindestens ein personenbedientes Service-Center pro Verbundlandkreis geben. Diese Funktion kann auch durch die Geschäftsstelle der LNO erfüllt werden.
- Betreuung vor Fahrtantritt: An den Zugangsstellen zum ÖPNV-System sind wichtige Informationen zu wiederholen: Beschilderungen der Zuwege, Wiedererkennung als NVV-Haltestelle, Fahrplan, Liniennetz und Servicenummern, die einfache und nutzerfreundliche Bedienung von Fahrkartenautomaten und die korrekte Beschilderung



der Fahrzeuge. An wichtigen und aufkommensstärkeren (Umsteige-)Haltestellen im Verbundgebiet sollte der statische Soll-Fahrplan durch eine dynamische Ist-Fahrplan-Anzeige ergänzt werden (vgl. Kap. III 7.9.3).

- Betreuung während der Fahrt: Akustische und optische Haltestellenansagen in den Fahrzeugen, Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, Ausweisung von Nutzflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.
- Zu jedem Zeitpunkt während der Reise einschließlich der Zu- und Abwege: Betreuung über Telefon bzw. Handy (SMS) und ggf. über Personal²⁷.

Das zur Fahrgastbetreuung eingesetzte Personal muss entsprechend und kontinuierlich geschult sein, schließlich verkörpert es das unmittelbare Bindeglied des Verbundes zu seinen Fahrgästen. Die Schulungen sollten nicht alleine fachliche Themen umfassen, sondern auch den freundlichen und kompetenten Auftritt beinhalten.

Kundengarantien, wie die bereits verbundweit praktizierte „5-Minuten-Garantie“ (vgl. Kap. III 7.6.1.1), sind beizubehalten, weiterzuentwickeln und entsprechend zu kommunizieren, so dass beim Kunden das sichere Gefühl entsteht, dass ihm auch bei Schlecht- oder Nichterbringung der ihm angebotenen Leistung kompetent geholfen wird.

7.8.4 Vermarktung von Teilangeboten

Die Vermarktung spezieller Angebote (Verbesserungen, Neuerungen, Fokus auf bestimmte Nutzergruppen, tarifliche Vorteile) sind als Aufsatz und Ergänzung zur Kommunizierung des Gesamtangebots empfehlenswert. Die Vermarktung spezieller Teilangeboten richtet sich nach dem Zuschnitt der lokalen und regionalen Verkehre. Exemplarische Teilsegmente des Verkehrsmarktes können eine gesonderte Kommunikation erfahren:

- Der Verbleib von Schülern und Auszubildenden als Kunden des ÖPNV nach deren Schul- bzw. Ausbildungszeit kann Anlass und Ziel spezieller Ansprachen für diese Nutzergruppe sein.
- Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt kontinuierlich an. Sehr viele von ihnen haben ein hohes Mobilitätsbedürfnis, wollen sich aber nicht mehr dem Stress des Autofahrens aussetzen. Sie sind dem ÖPNV gegenüber aufgeschlossen, haben aber Bedenken, sich in diesem System souverän zurechtzufinden. Entsprechend zugeschnittene und verständliche Tarifangebote können für diese Zielgruppe eine der Antworten sein.
- Die Darstellung kürzerer Reisezeiten auf Grundlage verbesserter Angebote erhält dann eine hohe Aufmerksamkeit, wenn diese im Vergleich zu Reisezeiten im MIV positiv herausgestellt werden.
- Ein Augenmerk ist auf die Erschließung von Potenzialen im Freizeitverkehr zu legen. Soweit ausreichende Nachfragepotenziale vorhanden sind und entsprechende Verkehrsangebote auch vorgehalten werden, sollten diese aktiv beworben werden, zweckmäßigerweise auch in Zusammenarbeit mit Akteuren in der Zielregion (gemeinsame Vermarktung).

²⁷Die Betreuung während der Fahrt darf nicht zu betrieblichen Behinderungen führen. Eventuell bestehende oder geforderte Nutzungseinschränkungen für Handys sind zu berücksichtigen.



- Schließlich verfügen das Verbundgebiet und somit auch der ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis über herausragende Qualitäten (Fahrzeuge, Tarif, Pünktlichkeit usw.), die lohnen, in regelmäßiger Wiederholung offensiv distribuiert zu werden.

Essentielle Voraussetzung der Vermarktung von Teilangeboten im ÖPNV ist deren glaubwürdige Existenz. Das explizit herausgestellte Angebot muss nachprüfbar besser sein als im Vorher-Zustand oder fühlbar besser sein als das der Konkurrenz. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, dürfte die Klientel ohne größere Streuverluste erreicht werden können.

7.9 Fahrgastinformation

7.9.1 Printmedien

Zentrales Element der Kommunikation mit den Kunden sind verbundweit standardisierte Fahrgastinformationsmedien mit gleichen Piktogrammen und Symbolen für einen einheitlichen Auftritt im Verbundgebiet und somit auch im Tarifgebiet. An den Zugangstellen zum ÖPNV-Netz hilft eine ebenfalls einheitliche Infrastruktur (hier: Vitrinen), die Informationsträger gleichsam genormt und umfassend zu präsentieren:

- haltestellenbezogene oder linienbezogene Fahrpläne;
- produktbezogene Linienanhänge (R, RT, Tram, Bus, Stadtbus, AST);
- Liniennetzpläne schematisch und/oder topografisch (Landkreis, Stadtbusstadt, NVV-Schienenetzplan);
- Tarifaushänge;
- Sonderinformationen (z. B. Baustellenfahrplan, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung von Haltestellen, Verbundwerbung).

Für Layout und Gestaltung der Printmedien sollten deren Ersteller die mit den LNO abgestimmten Gestaltungsvorgaben des NVV beachten. Eine beispielhafte Anordnung der Printmedien in den Vitrinen je nach Standort ist → **Anlage III-2** zu entnehmen.

Für den Kunden sollten vor allem Linienfahrpläne, -netzpläne und Tarifinformationen für die persönliche Nutzung erhältlich sein, darunter auch zum individuellen Herunterladen im Internet. Die Entscheidung, welche Linien in welchen Printmedien veröffentlicht werden, obliegt den zuständigen Aufgabenträgern.

7.9.2 Fahrplanauskunft im Internet

In der verbund- bzw. hessenweiten Fahrplanauskunft sollen alle öffentlichen Verkehrsmittel abrufbar sein. Diese werden zentral im Verbunddatenpool gesammelt, gepflegt und in die Auskunft eingestellt.

7.9.3 Dynamische Fahrgastinformation

Der NVV sieht den Aufbau eines einheitlichen und flächendeckenden dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems vor. Die Einführung und den Betrieb übernimmt der Verbund. Hierbei werden neben dem SPNV auch der straßengebundene ÖPNV mitsamt den bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen vorhandenen bzw. geplanten und dafür geeigneten IT-Systemen einbezogen.



Die dynamischen Daten zur Fahrplanlage aller Verkehre werden demnach sowohl über das Internet, über mobile Endgeräte als auch über ortsfeste dynamische Fahrgastinformationstafeln (DFI-Tafeln) abrufbar sein bzw. können entsprechend ausgegeben werden. Neben einheitlichen Anzeigen können betreiber- und verkehrsmittelunabhängige Informationen über Ankunfts- und Abfahrtszeiten, Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse in Echtzeit übermitteln werden. Künftig kann damit die Anschlusssicherung von Bahn auf Bus an ausgewählten Verknüpfungspunkten im Werra-Meißner-Kreis technisch unterstützt werden.

7.10 Tarif

Ein Verbundtarif muss für alle Kunden einfach, verständlich und nachvollziehbar gestaltet sein. Dies gilt ebenso bei dessen Weiterentwicklung. Das Sortiment aus Einzel- und Zeitkarten hat mit dem Ziel einer hohen Marktdurchdringung und Ergiebigkeit möglichst viele unterschiedliche Kundengruppen anzusprechen. Die Tarifgestaltung wird als ein wesentliches Instrument im Marketing gesehen, um die in Kap. III 7.7 formulierten strategischen Grundsätze sicherzustellen. Entsprechend bedürfen die Weiterentwicklung des Verbundtarifs und die damit verknüpften Marketingaktivitäten des Verbundes und seiner Partner eine enge gegenseitige Abstimmung.

7.10.1 Zuständigkeiten bei Verbundgesellschaft

Im Hessischen ÖPNV-Gesetz ist dem Verbundtarif und der Tarifsystematik im Allgemeinen ein eigener Absatz gewidmet (§ 4 Abs. 5 HÖPNVG):

„Das Fahrpreissystem (Beförderungstarife) ist so zu gestalten, dass innerhalb der Verkehrsverbünde mit einem Fahrschein, auch einem solchen in elektronischer Form, alle öffentlichen Nahverkehrsmittel unternehmensübergreifend nutzbar sind (Verbundtarif). Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Verbundtarif anzuwenden. Die Tarifstruktur soll überschaubar und allgemein verständlich sein. An den Grenzen der Verkehrsverbünde sind Übergangstarife oder andere gemeinsame Tarifangebote zu schaffen. Darüber hinaus sind Tarife anzustreben, die landesweit gelten (Hessentarif). Für die Beförderung von bestimmten Personengruppen, insbesondere von Auszubildenden, können Zeitfahrausweise zu ermäßigten Fahrpreisen angeboten werden.“

Gemäß § 7 Abs. 1 HÖPNVG obliegt es den Verkehrsverbänden, den Verbundtarif festzulegen sowie Vereinbarungen über die Anerkennung von Verbundtarifen, Übergangstarifen und landesweit gültigen Tarifen abzuschließen. Die Verkehrsverbände beteiligen die Lokalen Nahverkehrsorganisationen an der Entscheidungsfindung zu wichtigen tariflichen (sowie verkehrlichen) Vorhaben (vgl. § 7 Abs. 4 HÖPNVG).

Die Bestimmung des Fahrkartensortiments im Einzelnen, die Festlegung der Höhe und die Gestaltung der Fahrpreise, der Zuschnitt der Tarifzonen, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen liegen in der operativen Verantwortung des NVV und seiner Gremien. Kleinere Veränderungen und Anpassungen beim Fahrscheinsortiment, bei der Zielgruppenabdeckung oder bei den Tarifbestimmungen sind Teil eines permanenten Anpassungs- und Optimierungsprozesses und werden ebenso durch den NVV erledigt.

Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen können in Absprache und im Einvernehmen mit dem NVV zu besonderen Ereignissen zeitlich begrenzte tarifliche Sonderangebote auflegen.



Alle Verkehrsunternehmen, bei denen der NVV-Tarif zur Anwendung kommt, sind zur Teilnahme an den Einnahme-Aufteilungs-Verfahren verpflichtet.

7.10.2 Verkehrsunternehmen- und aufgabenträgerübergreifender Tarif

Durch den Tarif des NVV ist gewährleistet, dass Beförderungsangebote verschiedener Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im NVV-Gebiet mit einem Fahrschein durchgehend sowie verkehrsunternehmens- und aufgabenträgerübergreifend genutzt werden können. Der NVV-Tarif ist somit der einzig gültige Nahverkehrstarif für den Binnenverkehr im NVV-Gebiet.

In Gemeinden, die an Nachbarverbünde angrenzen, sind Abweichungen von dieser Vorgabe dahingehend weiterhin zulässig, dass Tarife der Nachbarverbünde im Binnenverkehr dieser Gemeinden Anwendung finden können, sofern ein Großteil der übrigen Quelle-Ziel-Beziehungen besonders auf diese Nachbarräume ausgerichtet ist und deren Tarife bereits im verbundüberschreitenden Verkehr angewendet werden. Dies gilt analog für grenznahe Gemeinden anderer Verbund- oder Aufgabenträgergebiete, die hohe Verflechtungen mit dem NVV-Gebiet aufweisen und bei denen im Binnenverkehr der NVV-Tarif Anwendung findet.

Im straßengebundenen ÖPNV sind alle Linienverkehre gemäß § 42 PBefG, die gänzlich oder überwiegend Leistungen auf dem NVV-Gebiet erbringen, nur dann zu genehmigen, wenn vom potenziellen Konzessionär gewährleistet wird, dass die Bestimmungen des NVV-Tarif es eingehalten werden. Dies gilt für alle Formen der Erlangung einer Konzession, d. h. nach Direktvergaben, Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb. Für ein- und ausbrechende Linienverkehre nach § 42 PBefG, die nur einen Teil ihrer Leistung auf dem NVV-Gebiet erbringen, sind im Einzelfall gesonderte Tarif- und Anerkennungsregelungen zu treffen.

Ebenso ist der Verbundtarif im SPNV unabhängig vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sowohl zwischen allen Bahnstationen auf dem hessischen Gebiet des NVV als auch von und zu gesondert ausgewiesenen Bahnstationen außerhalb des hessischen Verbundgebietes anzuwenden (Hann. Münden, Staufenberg, Warburg).

7.11 Vertrieb

Der Erwerb eines Fahrscheins soll für alle Nahverkehrskunden im Kreisgebiet entweder vor, bei oder unmittelbar nach Fahrtantritt problemlos und unkompliziert möglich sein.

Der persönliche Kontakt im Vertrieb erfolgt im Wesentlichen über die Fahrer der Busunternehmen. Eine Ausweitung der dezentralen Vertriebsstellen, etwa in öffentlichen Einrichtungen der Städte und Gemeinden, ist in Hinblick auf die Etablierung weiterer personengebundener Vertriebswege begrüßenswert. Dabei ist es aber unabdingbar, dass die Kunden auch bei diesen Stellen kompetente und geschulte Ansprechpartner für das vorgesehene Vertriebsportfolio vorfinden.

Einzelheiten zum Vertrieb der Verbundfahrscheine sind in den Tarifbestimmungen des NVV in der jeweils gültigen Fassung niedergelegt. Auf deren Grundlage werden an die Vertriebswege und an das Vertriebsportfolio einige allgemeine Anforderungen gestellt:

- Bei Fahrten im SPNV muss sichergestellt sein, dass der Fahrgast entweder an den Bahnstationen oder in den Fahrzeugen seinen gewünschten Fahrschein erwerben kann, wobei wiederum die gesamte Tarifpalette angeboten werden muss (ausgenommen Jahreskarten).



- Auf Buslinien, bei denen der NVV-Tarif zur Anwendung kommt, ist im Allgemeinen das komplette Fahrkartensortiment zu verkaufen, wovon Jahreskarten ausgenommen sind. Der operative Vertrieb durch das Fahrpersonal erfolgt mittels Fahrscheindrucker (vgl. Kap. III 7.5).
- Im AST-Verkehr sollte es dem Fahrgast ermöglicht sein, beim Fahrer zumindest eine Einzelfahrkarte zu jedem beliebigen Zielort im Verbundgebiet zu lösen.
- In den Kundenzentren wird das komplette Fahrscheinsortiment vorgehalten (inkl. Jahreskarten). Für die Verkaufsstellen werden genaue Vorgaben aufgestellt, so dass bei diesen Einrichtungen eine fachkundige Beratung im Interesse der Nahverkehrskunden gewährleistet ist.

Bei ausreichendem Nachfragepotenzial am Standort eines Kundenzentrums ist im Vorfeld zusammen mit dem Betreiber zu prüfen, ob dieses sukzessive zu einer Mobilitätszentrale weiterentwickelt werden kann. Eine Einrichtung dieser Art bietet ein breiteres Portfolio in allen Fragen rund um die Mobilität an und könnte zudem Aufgaben wie die Vermittlung von AST-Fahrten übernehmen. Hierzu sind dann genaue Kriterien festzulegen, was eine Mobilitätszentrale zu leisten hat, welche Voraussetzungen das Kundenzentrum bzw. die Vorverkaufsstelle zu erfüllen hat und wie die Zusatzleistungen finanziell abzusichern sind.

In mehreren Verbundräumen in der Bundesrepublik Deutschland laufen Testversuche mit verschiedenen Formen von elektronischem Ticketing. Erst nach Erlangung der Serienreife dieses Vertriebskanals wird sich der NVV mit möglichen Umsetzungsvarianten in Hinblick auf eine verbundweite Einführung detaillierter beschäftigen. In diesem Zusammenhang wären dann Synergieeffekte mit ggf. bereits vorhandenen (Hintergrund-) Systemen im Verbundgebiet zu klären. Der NVV hat 2012 das Handy-Ticket eingeführt, bei dem es sich um eine Form des elektronischen Ticketings handelt (Vertriebskanal).



8 Regieleistungen und Vertragsmanagement

Das öffentliche Verkehrssystem in Nordhessen soll auch künftig höchsten Qualitäts-, Sicherheits- und Umweltstandards genügen. Im Rahmen der zentralen Leistungsmerkmale des ÖPNV ist durch entsprechende Regelungen dafür Sorge zu tragen, dass dem subjektiven und objektiven Sicherheits-, Sauberkeits- und Informationsbedürfnis der Fahrgäste entsprochen wird (vgl. § 4 Abs. 2 HÖPNVG). Im Rahmen der Vorgaben des lokalen Aufgabenträgers hat dessen Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) – bzw. für regionale Linien der NVV als Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisation zugleich – gemäß § 7 Abs. 1; 2 HÖPNVG

- die Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität festzulegen,
- Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen vorzubereiten und durchzuführen,
- zu überwachen, dass die Leistungserbringung in der vereinbarten Quantität und Qualität erfolgt,
- Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen abzuschließen,
- Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen abzuschließen.

Gemäß § 11 Abs. 1 HÖPNVG sichern hierbei die Aufgabenträger – d. h. im vorliegenden Fall der Werra-Meißner-Kreis für die lokalen Linien und der NVV für die regionalen Linien – die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gemäß § 9 HÖPNVG gehört zu den Aufgaben der LNO bzw. des NVV die Bestellung von Verkehrsleistungen, deren Finanzierung – einschließlich der Regiekosten – von den Aufgabenträgern getragen wird (vgl. § 11 Abs. 1 HÖPNVG). Zu den Regiekosten zählen auch die Pflichten, die sich aus den Inhalten der kraft Gesetzes abzuschließenden Verkehrsverträge ergeben. Laut § 9 HÖPNVG zählt hierzu die Überwachung

- des Umfangs der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistungen und der zu erbringenden Serviceleistungen (zum Beispiel Vertrieb und Fahrgastinformationen),
- der Qualität der Leistungen und deren Kontrolle, einschließlich Art und Form der Datennachweise,
- der Anreize zur Kundenorientierung und Weiterentwicklung von Leistung und Qualität,
- der Angebotsgestaltung auch bei unvorhergesehenen Änderungen,
- der vereinbarten Leistungen nebst deren Sanktionierung bei Nicht- und Schlechtfüllung sowie
- der Art und des Umfangs der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte.

Zur Unterstützung der Planungsaufgaben der Aufgabenträgerorganisation sind datengenerierende Maßnahmen durchzuführen, die zum Teil auf die Verkehrsunternehmen übertragen werden können. Dazu zählt insbesondere die Durchführung von Fahrgastzählungen und -erhebungen, die Melde- und Nachweispflichten, insbesondere zur tatsächlichen Nachfrage einschließlich des verwendeten Fahrscheinsortiments.



Hinsichtlich der Ausgestaltung vertraglich vereinbarter Serviceleistungen wie der Fahrgastinformation muss gewährleistet sein, dass die Belange behinderter Menschen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt werden (vgl. § 4 Abs. 6 HÖPNVG).

Für die den LNO übertragenen Aufgaben sind diesen ausreichend Personale zur Verfügung zu stellen. Zur zeitnahen Erfüllung aller Regiefunktionen, der Angebotsplanungen, der Begleitung von Ausschreibungsverfahren, des Vertragsmanagements, der Sicherstellung der laufenden Finanzierung, der Ausübung von Kontrollfunktionen, nicht zuletzt der Steuerung von Marketingaktivitäten und Bereitstellung von Serviceleistungen für die Fahrgäste etc. sollen geschulte, fachkundige Mitarbeiter in den LNO mitarbeiten können. Dieses gilt analog für den NVV als Aufgabenträgerorganisation für die regionalen Linien.



IV Schwachstellenanalyse

1 Funktion der Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse wird hauptsächlich unter Maßgabe des Anforderungsprofils vorgenommen (vgl. Kap. III). Es handelt sich um einen Soll-Ist-Vergleich, bei dem der Ist-Zustand des bestehenden ÖPNV-Systems mit dem Soll-Zustand gemäß den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil in Relation gesetzt wird. Liegt der Ist-Zustand unterhalb des Soll-Zustandes, ist eine Schwachstelle identifiziert, für deren Behebung im Angebotskonzept planerische Maßnahme erarbeitet sind (vgl. Kap. V). Darüber hinaus werden weitere Schwachstellen und Mängel im ÖPNV-System mit aufgenommen, die von den Aufgabenträgern, von den Städten und Gemeinden oder anderen Stellen benannt wurden.

Basis für die Mängelanalyse sind das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2013 und die infrastrukturellen Gegebenheiten in den Jahren 2011 bis 2013. Im Allgemeinen gilt für die Aufnahme und Benennung von Mängeln das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises werden unabhängig davon betrachtet, welcher Akteur für welchen Teilbereiche zuständig ist, z. B. welche Linie des straßengebundenen ÖPNV welchem Aufgabenträger federführend zugeordnet ist. Spezifische Aussagen zum SPNV sind im Hinblick darauf als eine nachrichtliche Übernahme aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV zu verstehen, weil sich die Anforderungen an den SPNV aus diesem Planwerk ergeben.

Eine in diesem Sinne vollständige Erfassung aller Schwachstellen und Defizite des ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis würde eine detaillierte Analyse aller Komponenten und Teilsysteme voraussetzen. Aufgrund der Vielzahl an Vorgaben, der Größe des Untersuchungsgebietes und des Angebotsumfangs ist dies faktisch nicht durchführbar, weshalb bei der vorliegenden Mängelanalyse ein integriertes Vorgehen gewählt wurde. Neben Schwerpunktsetzungen werden dabei verschiedene Vorgaben aus dem Anforderungsprofil zusammengefasst behandelt.



2 Vorgaben zur Barrierefreiheit

Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Systems ist als ein langfristig angelegter Prozess anzusehen, der viele Teilkomponenten umschließt, angefangen bei der baulichen Infrastruktur (Bahnhöfe und Bushaltestellen inklusive deren Zuwegungen) über die Fahrzeuge bis hin zur Fahrgastinformation (dynamische Fahrgastinformation, gedruckte und digitale Medien). Daher ist auch die Identifizierung mit anschließender Beseitigung entsprechender Schwachstellen ein prozesshafter Vorgang, der in diesem Nahverkehrsplan mit angestoßen werden soll.

Die Komplexität bei der Schaffung eines barrierefreien ÖPNV wird dadurch erhöht, dass die Gruppe aller Mobilitätsbehinderten sehr heterogen zusammengesetzt ist (vgl. *Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung* 2006, S. 21). Zu den mobilitätsbehinderten Personen im engeren Sinne werden jene gerechnet, die

- bewegungsbehindert (geh-, steh-, greifbehindert),
- wahrnehmungsbehindert (blind, gehörlos, seh-, hör-, orientierungsbehindert),
- sprachbehindert,
- geistig und/oder psychisch behindert sind.

Die Gruppe der mobilitätsbehinderten bzw. -eingeschränkten Personen im weiteren Sinne setzt sich zusammen aus

- Älteren,
- klein- und großwüchsigen Personen,
- Analphabeten,
- werdenden Müttern,
- Menschen mit temporären Erkrankungen, mit unfall- oder rehabilitationsbedingten Einschränkungen,
- Personen mit Kleinkindern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Die aufgeführten Personengruppen haben aufgrund ihrer spezifischen Mobilitätsbehinderungen teils unterschiedliche Anforderungen an „ihre“ jeweilige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und im ÖPNV. Dennoch bleibt festzuhalten, dass ein barrierefreier ÖPNV – in einem ersten Schritt für einen Teil der mobilitätseingeschränkten Personen – normalerweise auch anderen Nutzergruppen zugutekommt, unabhängig davon, ob sie eine anders gelagerte Mobilitätseinschränkung aufweisen oder keinen mobilitätsbezogenen Einschränkungen unterliegen.

Im Zuge der Fortschreibung eines Nahverkehrsplans kann nicht die Aufgabe geleistet werden, für alle Komponenten des ÖPNV-Systems in einem Landkreis und für alle Formen von Mobilitätseinschränkungen eine dezidierte Schwachstellenliste zu erstellen. In Bezug auf die Barrierefreiheit im ÖPNV-System wird stattdessen auf allgemeine und übergeordnete Mängel verwiesen, die zu einer deutlichen Beeinträchtigung einer barrierefreien Reisekette führen (vgl. Tab. IV-1).



Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Informationskette	fehlende barrierefreie Internetauftritte und internetbasierte Fahrplanauskunftssysteme	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	keine optische <u>und</u> akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten, Gehörlose, Hörbehinderte, Orientierungslose
	nur optische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Blinde, Sehbehinderte, Analphabeten
	nur akustische FGI am Bahnsteig oder im Fahrzeug	Gehörlose, Hörbehinderte
	ungeschultes, nicht-sensibilisiertes Fahr- und Servicepersonal bei mündlichen Auskünften	Sprach-, Hörbehinderte, geistig und/oder psychisch Behinderte, Orientierungslose, Analphabeten
	hoch montierte Fahrgastinformationen an den Zugangsstellen zum ÖPNV	Rollstuhlfahrer, kleinwüchsige Personen, Kinder
	Printmedien: wenig kontrastreich, kleine Schrift	Sehbehinderte, ggf. Ältere
Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu den Zugangsstellen des ÖPNV-Systems	bauliche Barrieren wie Treppenstufen (z. B. bei Unterführungen, topografischen Niveauunterschieden)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Steigungen bzw. Neigungen über 6 %	Rollstuhlfahrer, Personen mit schwerem Gepäck
	fehlende oder unzureichende Straßenbeleuchtung	Seh-, Orientierungsbehinderte (Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)
Bahnstationen	Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (fehlende Rampen oder Aufzüge)	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ggf. Ältere
	Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen der Züge	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende taktile Leitsysteme	Blinde, Sehbehinderte
Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	fehlende niederflurgerechte Hochborde ¹	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere
	fehlende taktile Leiteinrichtungen ¹	Blinde, Sehbehinderte
	fehlende oder unzureichende Ausleuchtung des Haltestellenbereiches (innerhalb geschlossener Ortschaften)	Seh-, Orientierungsbehinderte (Subjektives Sicherheitsempfinden ist nicht gegeben.)



Teilbereich	exemplarische Schwachstelle	betroffene Gruppe
Fahrzeuge im SPNV	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere Blinde, Sehbehinderte
	Einstiegshöhe korrespondiert trotz Niederflerausführung nicht mit den Bahnsteighöhen	
Busfahrzeuge	Hochflurfahrzeuge	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere
	Fahrzeuge im Stadtverkehr, die nicht den Anforderungen des § 30d Abs. 4 StVZO und des Anhangs VII zur Richtlinie 2001/85/EG entsprechen. ²	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
	Fahrzeuge im Überlandverkehr, bei denen im Rahmen des Ermessensspielraums auf die Anforderungen nach Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verzichtet wird. ²	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Gepäck, ggf. Ältere, Blinde, Sehbehinderte
Fahrzeuge im AST-Einsatz	Einsatz von Pkw	Gehbehinderte, Rollstuhlfahrer, Großwüchsige, Personen mit Kinderwagen oder mit viel Gepäck
¹ Dies betrifft Busbahnhöfe und Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. ² Aufgrund des Umfangs der rechtlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit bei Busfahrzeugen wird an dieser Stelle auf die Ausführungen im Anhang VII zur Richtlinie 2001/85/EG verwiesen.		

Tab. IV-1: Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV
[eigene Zusammenstellung]



3 Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr

3.1 Erschließungsqualität

Eine Analyse der räumlichen Abdeckung der Siedlungsbereiche im Werra-Meißner-Kreis basiert auf den für Ordnungsräume und ländliche Räume relevanten Radien und Mindesterschließungsgraden, die um die regelmäßig bedienten Zugangsstellen gezogen werden (vgl. Kap. III 6.4.1). In Tab. IV-2 ist nach Stadt bzw. Gemeinde aufgelistet, ob und welche Schwachstellen es in der räumlicher Erschließung der Siedlungsbereiche durch Bahnstationen und Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV gibt.

Insgesamt finden sich im Werra-Meißner-Kreis nur wenige Defizite in der räumlichen Erschließung. Die wenigen aufgeführten Erschließungsdefizite beziehen sich tendenziell auf kleine Siedlungsplätze außerhalb der geschlossenen Bebauung (z. B. Burgen, Schlösser, Gutshöfe, Einzelgehöfte), sofern diese nicht an Verbindungsstraßen mit ÖPNV-Linien liegen, und auf publikumswirksame (Freizeit-)Einrichtungen, die über keine Haltestellen verfügen oder die sich außerhalb der Haltestelleneinzugsradien befinden. Beispiele hierfür sind u. a.

- die Freizeiteinrichtungen im Nordosten der Kernstadt von Sontra (Freizeit- und Erlebnisbad, Erholungszentrum),
- die Freizeiteinrichtungen im Bereich „Am Sande“ in der Kernstadt von Witzenhäusen (direkte Bedienung im Stadtbusverkehr wurde aufgrund geringer Frequentierung zum August 2010 eingestellt),
- das „Panoramabad am Schwarzenberg“ in Großalmerode,
- der Bergwildpark in Meißner-Germerode.

Die Möglichkeiten zur Behebung vorhandener Erschließungsdefizite sind im Einzelfall zu prüfen. Einzelne Defizite können z. B. durch Verlängerungen vorhandener Linien oder durch Änderungen von Linienführungen behoben werden. Letzteres sollte allerdings nicht zulasten der Verbindungsfunktion gehen. Erschließungslücken entlang der Linienführung können durch das Einrichten weiterer Haltestellen i. d. R. problemlos geschlossen werden. Diese Aufgabe obliegt den Städten und Gemeinden.

Mit der Einführung von *Mobilfalt* im April 2013 in Herleshausen, Sontra und Witzenhäusen konnte auch das häufig in ländlich geprägten Räumen bestehende Defizit, dass kleinere Stadt- bzw. Ortsteile oftmals nur zu Zeiten des Schulverkehrs angefahren werden, weitgehend ausgeräumt werden. Lediglich einzelne, verbliebene Stadt- bzw. Ortsteile werden weiterhin (nahezu) ausschließlich im Schulverkehr angefahren, d. h., dass diese Ortsteile in den Ferienzeiten i. d. R. über kein ÖPNV-Angebot verfügen (vgl. Kap. IV 3.2). Beispiele hierfür sind die Wanfrieder Stadtteile Aue (ca. 550 Einw.) und Völkershausen (ca. 300 Einw.) sowie die Gemeinde Weißenborn (ca. 1.250 Einw.).



Stadt/Gemeinde	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung
Bad Sooden-Allendorf	-
Berkatal	-
Eschwege	OT Eltmannshausen: westlicher Siedlungsrand (Im Herlesgrund) liegt außerhalb eines Erschließungsradius
Großalmerode	Kernstadt Großalmerode: „Panoramabad am Schwarzenberg“ und Sportplatz liegen außerhalb eines Erschließungsradius
Herleshausen	-
Hessisch Lichtenau	Kernstadt Hessisch Lichtenau: Gewerbegebiet und Konversionsgelände (ehem. Blücher-Kaserne) im Südosten liegt außerhalb eines Erschließungsradius
	OT Reichenbach: Haus der Jugend „An den großen Steinen“ ist räumlich nicht erschlossen
Meinhard	-
Meißner	OT Germerode: Bergwildpark ist räumlich nicht erschlossen
	Besucherbergwerk Grube Gustav liegt im Umkreis einer Haltestelle (Berkatal, Frau Holle), jedoch kein Fußweg entlang L 3335
Neu-Eichenberg	Siedlungsplatz Burg/Schloss Arnstein ist räumlich nicht erschlossen
Ringgau	ein Siedlungsplatz zwischen Netra und Rittmannshausen ist nicht erschlossen
Sontra	Kernstadt Sontra: Freizeiteinrichtungen im Nordosten sind nicht direkt erschlossen (Freizeit- und Erlebnisbad, Erholungszentrum)
	Kernstadt Sontra: südöstliches Kernstadtgebiet (darunter das Gewerbegebiet „Im Seegel“) liegt außerhalb der Erschließungsradien
	OT Hornel: weite Teile des Gewerbegebietes „Brodberg“ im Südosten sind nicht erschlossen
Waldkappel	Siedlungsplätze Hegenhausen und Wollstein (Kloster) sind räumlich nicht erschlossen
Wanfried	Kernstadt Wanfried: Siedlungsplatz Kalkhof an B 249 im Osten ist nicht erschlossen
Wehretal	Kernort Reichensachsen: Gewerbegebiet im Südwesten befindet sich nur im Erschließungsbereich des SPNV (künftiger Erschließung wegen Umbauten im Straßennetz im Zuge des Weiterbaus der BAB 44 unklar)
Weißborn	-
Witzenhausen	Kernstadt Witzenhausen: Freizeiteinrichtungen im Bereich „Am Sande“ sind nicht mehr direkt erschlossen (u. a. Campingplatz, Freibad, Bürgerhalle; Bedienung im Stadtbusverkehr wurde aufgrund geringer Frequenz zum August 2010 eingestellt)
	Kernstadt Witzenhausen: Wochenendhäuser im Süden liegen teilweise nicht im Erschließungsradius
	OT Kleinalmerode: Industriegebiet im Osten u. Randbereiche des Siedlungsgebiets im Südwesten liegen außerhalb eines Erschließungsradius



Stadt/Gemeinde	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung
Witzenhausen (Forts.)	OT Unterrieden: Wochenendhäuser im Südsüdosten liegen außerhalb eines Erschließungsradius
	Siedlungsplätze Fahrenbach und Freudenthal sind nicht erschlossen

Tab. IV-2: Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte und Gemeinden (Stand Fahrplanjahr 2013)

[eigene Zusammenstellung]

3.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualitäten richten sich nach der zentralörtlichen Einstufung der Stadt- und Ortsteile und der zentralörtlichen Bereiche (Grund-, Mittel-, Oberbereiche) gemäß dem Regionalplan für Nordhessen (vgl. Kap. III 6.4.2). Anhand des Jahresfahrplans 2013 wurden die Verbindungen zu und von den jeweils höherrangigen zentralen Orten abgefragt, d. h. zwischen einem

- Stadt-/Ortsteil (OT) ohne zentralörtliche Funktionen und einem Grundzentrum (GZ),
- Grundzentrum und einem Mittelzentrum (MZ),
- Mittelzentrum und einem Oberzentrum (OZ).

In → **Anlage IV-1** sind die Verbindungsqualitäten für alle im Werra-Meißner-Kreis abgefragten Relationen nach vier Stufen bewertet. Einbezogen sind alle Stadt- und Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern. Bei unzureichenden Verbindungsqualitäten wurden gleichwertige Ersatzverbindungen zu anderen zentralen Orten geprüft und benannt. Tab. IV-3 enthält eine Zusammenstellung aller nennenswerten Mängel und Schwachstellen bei den Verbindungen je Stadt bzw. Gemeinde. Eine qualitative Zusammenfassung der Bewertungen geben die thematischen Karten in Abb. IV-1 ab.

Bei einem Abgleich der in Kap. III 6.4.2 formulierten Anforderungen an die Verbindungsqualitäten und dem Verkehrsangebot im Status quo (Jahresfahrplan 2013) zeigen sich insgesamt wenig gravierenden Mängel oder Schwachstellen in der ÖPNV-Bedienung im Werra-Meißner-Kreis. Zwar verfügen einige Stadt- und Ortsteile außerhalb der Schulzeiten über lediglich defizitäre, auf verschiedenen Relationen auch über gar keine ÖPNV-Verbindungen in die/aus der Kernstadt bzw. in den/aus dem Kernort (Grundzentrum) der Stadt bzw. Gemeinde. In diesen Fällen werden jedoch häufig die benachbarten Mittelzentren angebunden.

Die Defizite bei jenen Verbindungen, bei denen Stadt- bzw. Ortsteile ohne zentralörtliche Funktionen erkennbar besser an ein benachbartes Mittelzentrum angebunden sind als an ihr gemeindliches Grundzentrum, sind vor dem Hintergrund einzuordnen, dass die räumliche Nähe zu den höherrangigen Zentren und das dortige attraktivere Zielpotenzial (Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit, Netzknoten) eine deutlich stärkere Orientierung auf diese bewirkt. Die „Ersatzrelationen“ in das Mittelzentrum weisen daher in der Regel auch keine nennenswerten Schwachstellen auf (z. B. Gemeinden Berkaatal, Neu-Eichenberg oder Meißner). Darüber hinaus spielt der Umstand eine Rolle, dass Fahrten mit dem AST nur auf bestimmten Relationen gestattet sind. Fahrten innerhalb einer Gemeinde bzw. zwischen Ortsteilen sind nicht buchbar (z. B. AST-Linien 229.1-2 und 219). Diese Einschränkungen werden in den Fahrplanmedien kommuniziert.

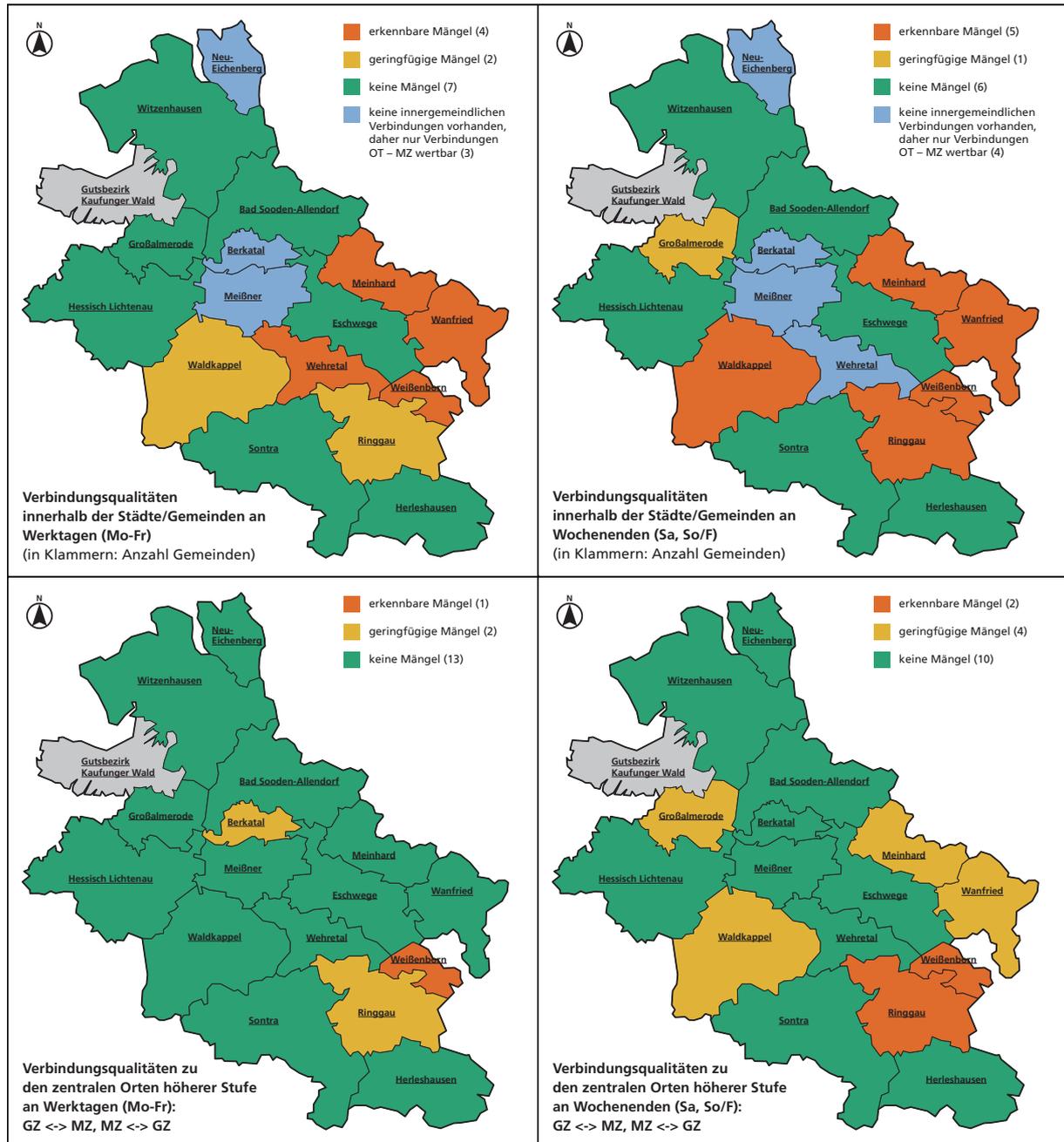


Abb. IV-1: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten (Fahrplanjahr 2013)

[eigener Entwurf]

Viele Gemeinden bzw. Ortsteile in den Einzugsbereichen von Sontra und Witzenhausen profitieren überdies seit der Einführung von *Mobilfalt* im April 2013 von der hohen zeitlichen Verfügbarkeit eines Fahrtangebotes in die beiden Mittelzentren bzw. in die dazwischenliegenden Ortschaften. Hier konnte die Situation insgesamt spürbar verbessert werden.

Mit Ausnahme der Gemeinde Weißenborn (OT Weißenborn und Rambach) verfügen seit Dezember 2012 (Einführung von AST-Verbindungen in den Gemeinden Berkatal und Meißner) nahezu alle anderen Ortschaften mit mehr als 200 Einwohnern auch außerhalb des Schulverkehrs über ein weitgehend angemessenes ÖPNV-Angebot. Ledig-



lich am Wochenende und an Feiertagen bestehen in einzelnen Bereichen noch spürbare Defizite. Dies betrifft die Ortsteile der Gemeinden Meinhard und Ringgau sowie einige Stadtteile von Waldkappel und Wanfried (vgl. Karten in Abb. IV-1).

Darüber hinaus sind punktuell Defizite hinsichtlich der Erfüllung der im Anforderungsprofil definierten Mindestanforderungen zu Bedienungszeitraum und Bedienungsintensität erkennbar, z. B. im Fall der Stadt Großalmerode und der Gemeinde Wehretal.

Zusammenfassend lässt sich feststellen: Städte und Gemeinden (Grundzentren) sowie deren Stadt- bzw. Ortsteile (ohne zentralörtliche Funktionen), die durch den SPNV oder durch regionale Buslinien bedient werden, weisen signifikant weniger Mängel hinsichtlich der Verbindungsqualitäten auf als Ortschaften, die lediglich durch lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV angefahren werden (Meinhard, Ringgau, Weißenborn).

Stadt/Gemeinde	Mängel/Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten	
	zu/von Ort höherer Zentralität	bei Stadt-/Ortsteilen (über 200 Einw.)
Bad Sooden-Allendorf	Fahrten zum/vom MZ WIZ per SPNV sind mit bis zu zwei Umstiegen in Eichenberg und ggf. am Bf. WIZ verbunden.	-
Berkatal	GZ Frankershausen: geringfügiger Mangel in der Bedienungsintensität an Mo-Fr	OT Frankenhain und Hitzerode: deutlicher Mangel in der Bedienung Mo-Fr zum GZ Frankershausen; keine Bedienung an Sa/So/F
		von April bis Oktober nur einzelne Fahrten zwischen Frankenhain und Frankershausen mit Ausflugsbuslinie 202
		OT Frankenhain, Hitzerode Ersatzzielort Eschwege: geringfügige Mängel in der Bedienung wegen langer Fahrzeiten
Eschwege	geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an So/F	OT Albungen, Niederdünzsbach, Oberdünzsbach: geringfügige Mängel im Bedienungszeitraum an Mo-Fr
Großalmerode	geringfügiger Mangel in der Bedienung an Sa und im Bedienungszeitraum an So/Fei	alle OT: geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa/So/Fei;
		geringfügiger Mangel in der Bedienungsintensität an Mo-Fr
Herleshausen	-	-
Hessisch Lichtenau	-	-
Meinhard	GZ Grebendorf: geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa/So/F	OT Frieda, Schrebda: geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa/So/F
		OT Hitzelrode, Jestädt, Motzenrode, Neuero: geringfügige Mängel in der Bedienung an Mo-Fr; keine Bedienung Sa/So/F
		(gleiches gilt für die Bedienung in den Ersatzzielort Eschwege)



Stadt/Gemeinde	Mängel/Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten	
	zu/von Ort höherer Zentralität	bei Stadt-/Ortsteilen (über 200 Einw.)
Meißner	-	alle OT: keine Bedienung in das/aus dem GZ Abterode (Ausnahme: von April bis Oktober einzelne Fahrten mit Ausflugsbuslinie 202 an Sa/So/F)
		alle OT Ersatzzielort Eschwege: geringfügiger Mangel in der Bedienungsintensität an Mo-Fr
Neu-Eichenberg	geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Mo-Fr	alle OT: keine Bedienung in das/aus dem GZ Hebenshausen
		alle OT Ersatzzielort Witzenhausen: keine Mängel
Ringgau	geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Mo-Fr	alle OT: geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Mo-Fr
	geringfügiger Mangel in der Bedienungsintensität an Sa	deutlicher Mangel in der Bedienung an Sa; keine Bedienung an So/Fei
	keine Bedienung an So/F	(gleiches gilt für die Bedienung in den Ersatzzielort Eschwege)
Sontra	-	-
Waldkappel	geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa/So/F	OT Bischhausen, Harmuthsachsen: geringe Mängel im Bedienungszeitraum Sa/So/F
	Ersatzzielort Hessisch Lichtenau: keine Mängel	OT Burghofen, Schemmern: geringfügiger Mangel in der Bedienung Mo-Fr; deutlicher Mangel im Bedienungszeitraum an Sa; keine Bedienung an So/F
		(gleiches gilt für die Bedienung in potenzielle Ersatzzielorte)
Wanfried	deutlicher Mangel in der Bedienung an Sa/So/F	OT Altenburschla: Mangel in der Bedienung an Sa; deutlicher Mangel in der Bedienung an So/F
		OT Aue, Völkershäuser: Mangel in der Bedienung an Mo-Fr; deutlicher Mangel in der Bedienung an Sa; keine Bedienung an So/F
		OT Heldra: deutlicher Mangel in der Bedienungsintensität an Mo-Fr und So/Fei; deutlicher Mangel in der Bedienung an Sa
Wehretal	-	OT Hoheneiche: Mangel in der Bedienung an Mo-Fr; deutlicher Mangel in der Bedienungsintensität an So/F
		OT Hoheneiche Ersatzzielort Eschwege: Mangel in der Bedienung an Mo-Fr



Stadt/Gemeinde	Mängel/Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten	
	zu/von Ort höherer Zentralität	bei Stadt-/Ortsteilen (über 200 Einw.)
Wehretal (Forts.)	-	OT Langenhain: deutlicher Mangel in der Bedienung an Mo-Fr; geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa; deutlicher Mangel in der Bedienungsintensität an So
		OT Langenhain Ersatzzielort Eschwege: Mangel in der Bedienung an Mo-Fr
		OT Oetmannshausen: geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa/So/F
		OT Vierbach: deutlicher Mangel in der Bedienung an Mo-Fr; geringfügiger Mangel im Bedienungszeitraum an Sa; deutlicher Mangel in der Bedienungsintensität an So/F
		OT Vierbach Ersatzzielort Eschwege: Mangel in der Bedienung an Mo-Fr
Weißenborn	deutlicher Mangel in der Bedienung an Mo-Fr und Sa; keine Bedienung an So/F	OT Rambach: deutlicher Mangel in der Bedienung an Mo-Fr und Sa; keine Bedienung an So/F
		(gleiches gilt für die Bedienung in den Ersatzzielort Eschwege)
Witzenhausen	-	-

Tab. IV-3: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Werra-Meißner-Kreis (ab 200 Einwohner aufwärts; Stand Jahresfahrplan 2013)

[eigene Zusammenstellung]



4 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Im Werra-Meißner-Kreis wurden bis 2005 sukzessive nahezu alle Haltestellenmasten des straßengebundenen ÖPNV modernisiert (ausgenommen beim Stadtbus Bad Sooden-Allendorf). Neben Fördermitteln vom Land Hessen flossen in das damalige Investitionsprogramm auch Eigenmittel der Kommunen ein. Das vormals uneinheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen wurde durch einen standardisierten Auftritt im Corporate-Design des NVV abgelöst (vgl. Kap. II 3.3). Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den Haltestellen systematisiert.

Mit Ausnahme der Gemeinden Ringgau und Wehretal gibt es in allen anderen Städten und Gemeinden im Werra-Meißner-Kreis an mindestens einer (zentralen) Haltestelle eine Fahrgastinformationsvitrine, die umfangreiche Auskünfte zum ÖPNV enthält (vgl. Kap. II 3.3.). Insbesondere an Haltestellen in kleineren Ortsteilen sowie außerorts fehlen Fahrplaninformationen – ausgenommen der Aushangfahrplan – jedoch häufig.

Die meisten Umsteigehaltestellen und die aufkommensstärkeren Haltestellen sind mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit muss die Situation im gesamten Untersuchungsgebiet als stark verbesserungswürdig eingeschätzt werden. Ein großer Teil der Bushaltestellen ist (noch) nicht niederflurgerecht ausgebaut. Die überwiegende Zahl der Haltepositionen besitzt eine zu geringe Plattformhöhe, um den Belangen der Barrierefreiheit für geh- und mobilitätseingeschränkte Personen gerecht zu werden. Mit rund 100 ausgebauten Haltepositionen (ca. 12% aller Haltestellen im Kreisgebiet) ist der Anteil der mit Hochborden ausgestatteten Haltestellen als vergleichsweise gering zu bewerten (vgl. Kap. II 3.3; Aktualisierung mit Stand August 2013). Auch der Anteil an Haltestellen mit taktilen Leitsystemen ist mit lediglich 3% als stark defizitär einzustufen.

Erkennbar sind jedoch die Bestrebungen des Landkreises, den Ausbauzustand der Haltestellen – insbesondere in Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung – auch in der Region wirksam zu verbessern. Innerhalb der Jahre 2011 bis 2013 wurden etwa 40 Haltestellen im Untersuchungsgebiet mit Hochborden ausgestattet. Dennoch ergibt sich vor dem Hintergrund der Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ sowie den Anforderungen aus BGG und PBefG – angesichts von rund 806 Haltestellenpositionen im Werra-Meißner-Kreis – ein deutlicher Handlungsbedarf. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen exemplarisch noch vorhandene typische Defizite bei den Haltestellen auf.

Bei der Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Oberfläche eines Haltestellenbereichs in die Verantwortung des Straßenbaulastträgers fällt (der ggf. mit der Kommune identisch ist), während für alle Komfortausstattungen an den Haltestellen die Städte und Gemeinden zuständig sind.

4.1 Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit

Gewisse Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit treten häufig bei Haltestellenpositionen auf, die sich an anbaufreien Außerortsstraßen befinden. Diese Haltestellenpositionen bestehen baulich zumeist nur aus einem Masten mit dem vorgeschriebenen Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO) am Fahrbahnrand (vgl. Abb. IV-2). In der Regel fehlen gegenüber Haltestellen in bebauten Gebieten

- befestigte Warteflächen,
- Gehwege,
- Querungsanlagen,
- Beleuchtungen und
- Schutzmöglichkeiten vor schlechter Witterung.

Durch die bauliche Situation und den fließenden Verkehr ergeben sich für die Fahrgäste einige Komforteinbußen in der Reisekette und zwar

- beim Zu- und Abgang zu/von der Haltestelle,
- beim Warten sowie
- beim Ein- und Ausstieg in das/aus dem Fahrzeug.

Zum einen nehmen diese Haltestellen eine wichtige Funktion der räumlichen Erschließung wahr. Außerorts gelegene Einrichtungen und kleinere Siedlungsplätze (Aussiedlerhöfe o. ä.) werden durch diese „einfachen“ Haltestellen angebunden – vor allem im schulbezogenen Linienverkehr –, so dass deren Andienung unverzichtbar ist.

Zum anderen ist die Fahrgastfrequentierung oft sehr gering (unter fünf Fahrgästen pro Tag und Fahrtrichtung), weshalb ein vollwertiger Ausbau von den Straßenbaulastträgern und Kommunen aus finanziellen Gründen nur selten in Erwägung gezogen wird.



Abb. IV-2: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen

[Fotos: NVV]

4.2 Eingeschränkte Aufenthaltsqualität

Eine eingeschränkte Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste liegt dann vor, wenn die Haltestellenbereiche

- abseitig gelegen,
- schlecht einsehbar,
- nicht ausreichend beleuchtet sind und daher
- kein ausreichendes (subjektives) Sicherheitsgefühl aufkommen lassen.

Zudem wird die Aufenthaltsqualität an Haltestellen durch gänzlich fehlende Unterstände und Sitzgelegenheiten negativ beeinflusst. Die aufgezählten Aspekte sind vor allem in Hinblick auf die Etablierung eines gendergerechten ÖPNV-Systems von Bedeutung (vgl. Kap. III 5). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände bzw. Wartehallen mit Sitzgelegenheiten (vgl. Abb. IV-3),

- die keine transparenten Seitenwände haben,
- deren bauliche Gestaltung nicht mehr zeitgemäß ist,
- die sich in einem ungepflegten Zustand befinden,
- die nicht stufenfrei erreichbar sind,
- die für den Busfahrer beim Heranfahren nicht einsehbar sind.



Abb. IV-3: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität

[Fotos: NVV]

4.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird (vgl. Kap. III 4). Ein wesentlicher Teilbaustein zur Gewährleistung dieser Barrierefreiheit ist der Ausbauzustand der Bushaltestellen im Kreisgebiet. Insbesondere Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen), die ohne niederflurgerechte Hochborde²⁸ und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) sind, stellen demzufolge eine Systemschwachstelle dar. Hierzu gehören insbesondere die nachfolgend aufgeführten Haltestellen:

- zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen;
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtbereichen oder an Schulzentren (vgl. Abb. IV-4);
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumsintensiven Einrichtungen (z. B. an Krankenhäusern, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Schwimmbädern, Stadthallen, im Umfeld von Versorgungsmöglichkeiten).



Abb. IV-4: Beispiele für stark frequentierte Haltestellen in ausbaufreiem Zustand: Eschwege Berufliche Schulen (links) und Witzenhausen Markt (rechts)

[Fotos: NVV]

Im Werra-Meißner-Kreis ist eine Reihe zentraler Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen zum Zeitpunkt der Erstellung der Schwachstellenanalyse (II. Quartal 2013) weitgehend niederflurgerecht bzw. barrierefrei gestaltet:

- Bad Sooden-Allendorf Bahnhof/ZOB (jedoch ohne taktiles Leitsystem),

²⁸Hochborde sollen i. d. R. eine Höhe von 18 cm aufweisen. Bei nicht richtliniengerecht angelegten Busbuchten müssen zur Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche und zur Vermeidung von Schäden an den Fahrzeugen die Hochborde mit Höhen unter 18 cm eingebaut werden. Dadurch können die Hochborde ihre zuge dachte Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen.



- Eschwege Stadtbahnhof,
- Großalmerode Speckplatz,
- Hessisch Lichtenau Bürgerhaus,
- Witzenhausen Bahnhof.

Außerdem sind alle Tramhaltestellen der „Losetalbahn“ auf dem Gebiet der Stadt Hessisch Lichtenau barrierefrei ausgebaut (niederflurgerecht, als durchgehend geschlossene Kette ausgeführte taktile Leitsysteme, akustische und optische Fahrgastinformation).

Dagegen sind folgende größere Verknüpfungspunkte bisher noch nicht ausgebaut (vgl. auch Abb. IV-5):

- Sontra Bahnhof/Breitwiese,
- Witzenhausen ZOB.

Einige der im Werra-Meißner-Kreis bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellenpositionen verfügen nicht über taktile Leiteinrichtungen, so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen nennenswerten Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste nur bedingt gewährleistet ist (vgl. Kap. IV 4.4).



Abb. IV-5: Beispiele für zentrale Umsteigehaltestellen ohne Barrierefreiheit: Sontra Breitwiese (links) und Witzenhausen ZOB (rechts)

[Foto links: NVV; Foto rechts: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult]

4.4 Unzureichender Ausbaustand

Haltestellen laufen Gefahr, ihren Bestimmungszweck nicht voll erfüllen zu können, falls die in den aktuellen „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* niedergelegten Abmessungen für Anlagen des ÖPNV nicht eingehalten werden (vgl. FGSV 2006, S. 94 ff.).

Im Werra-Meißner-Kreis wurden in den vergangenen Jahren Haltestellenpositionen sukzessive erneuert (Stand: August 2013). Vor allem wurden diese mit Hochborden für einen niederflurgerechten Übergang zwischen Bussteig und Fahrzeug versehen. Vereinzelt kommt es vor, dass ausgebaute Haltestellenpositionen den ihnen zugeordneten Aufgaben nicht voll gerecht werden können:



Abb. IV-6: Beispiele für ausgebaute Haltestellen mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

[Fotos: NVV]

- Die Haltestellen sind so angelegt, dass die Hochborde fahrgeometrisch nicht optimal angefahren werden können, z. B. in Knotenpunktbereichen oder bei zu kurz angelegten Busbuchten, die den Anforderungen der RAS 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen (vgl. Foto links oben in Abb. IV-6).
- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (vgl. Foto rechts oben in Abb. IV-6). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bus-tür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Die Länge des Hochbordes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (z. B. für Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt.
- Bei Haltestelle mit Hochborden in Kurvenlagen lässt sich bei zu kleinen Krümmungsradien kein barrierefreier Übergang zwischen allen Türen des Fahrzeugs und dem Bussteig herstellen, da die Spaltbreiten zu groß sind (vgl. Foto links unten in Abb. IV-6).
- Bei Haltestellen mit Hochborden geht beim Kneeling, dem seitlichen Absenken des Fahrzeugs, unter gewissen Umständen eine Verletzungsgefahr für wartende Fahrgäste aus, falls die Hochborde nicht aus Randsteinen bestehen, die nach unten abgerundet sind. Außerdem sind Beschädigungen der Reifenflanken möglich.



- Haltepositionen mit zu kleinen Warteflächen sind einem hohen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen oder für einen intensiven Fahrgastwechsel nicht geeignet.
- Etliche Haltestellen im Werra-Meißner-Kreis wurden zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste (vgl. Foto rechts unten in Abb. IV-6).
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.

4.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität



Abb. IV-7: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität

[Fotos: NVV]

Die Nutzung von Haltestellen kann durch mehrere Faktoren eingeschränkt sein. Folgende Kombinationen treten dabei auf:

- Eine Haltestelle kann durch einen Bus – dauerhaft oder temporär – nicht ordnungsgemäß angefahren werden, weil die baulichen Zustände der Straßeninfrastruktur oder Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer (motorisierter Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr) dies nicht erlauben.
- Durch fehlende Fahrbahnmarkierungen wird ein innerörtlicher Haltestellenbereich optisch nicht herausgehoben, so dass keine klare Abgrenzung zum ruhenden Verkehr entsteht (vgl. Foto oben links in Abb. IV-7).



- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder behinderten- noch gendergerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben oder Treppenstufen Hürden darstellen (vgl. Fotos unten in Abb. IV-7).
- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist oder sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen (vgl. Foto oben rechts in Abb. IV-7).

4.6 Keine durchgängige Außendarstellung



Abb. IV-8: Beispiele für Haltestelle ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design
[Fotos: NVV]

Haltestellen werden als „Visitenkarten“ des ÖPNV bezeichnet, deren optisches Erscheinungsbild zugleich eine wirksame Form der Außendarstellung ist (zu einer unzeitgemäßen Erscheinung der Wartehallen vgl. auch Kap. IV 4.2). Im NVV-Gebiet folgt ein Großteil der Haltestellenmasten einem verbundweit standardisierten System mit hohem Wiedererkennungswert für Fahrgäste und Öffentlichkeit (vgl. Kap. III 7.4).

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren eine durchgehende Außendarstellung im Corporate Design. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:



- Haltestellenposition haben kein Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), kein Haltestellennamensschild und/oder keinen Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgenommen wird (vgl. Fotos oben in Abb. IV-8).
- Haltestellenpositionen werden nur mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre und fahrplanmäßig angefahrene Haltestellen handelt (vgl. Foto unten links in Abb. IV-8).
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht im NVV-Design gehalten (vgl. Foto unten rechts in Abb. IV-8). Einige davon lassen sich noch an Schulen antreffen, die aus Zeiten des freigestellten Schülerverkehrs herrühren.

4.7 Unzureichende Informationsmöglichkeiten

Wegekettten gehen stets eng mit Informationsketten einher, weshalb nutzungsrelevante Fahrgastinformationen an den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im ländlichen Raum zumindest durchweg in visueller Form vorzuhalten sind (vgl. auch § 40 Abs. 4 PBefG). Die Informationssysteme sollen vorzugsweise einem einheitlichen Gestaltungsschema folgen, um sowohl eine hohe Wiedererkennbarkeit als auch eine leichte Nutzbarkeit gewährleisten zu können (vgl. Kap. III 4 und III 7.9.1).

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen (vgl. linkes Foto in Abb. IV-9);
- Fahrgastinformationen bei Dunkelheit nicht lesbar sind;
- diese von Rollstuhlfahrern nicht erreichbar oder erkennbar sind, weil abseitig gelegen oder nicht stufenfrei erreichbar (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-9);
- diese von kleinwüchsigen Nutzern, Personen im Rollstuhl und Kindern nicht erkennbar sind, weil zu hoch angebracht;
- Sondersituationen nicht bekannt gegeben werden (z. B. Baustellen, Linienwegsänderungen, Nichtbedienung);
- Vitrinen, Fahrplankästen oder Wegeleitungen (Beschilderungen) zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind.



Abb. IV-9: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten

[Fotos: NVV]



V Angebotskonzept

1 Zuständigkeiten und Angebotsformen

Zuständigkeiten der Aufgabenträger

Der Lokale Nahverkehrsplan behandelt originär die Linien des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST, alternative Bedienungen) in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises bzw. in Regie der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM) als zuständiger Lokale Nahverkehrsorganisation.

Der SPNV ist nicht Gegenstand des vorliegenden Lokalen Nahverkehrsplans, sondern des Regionalen Nahverkehrsplans des NVV. Dies trifft ebenso auf den regionalen Busverkehr in federführender Aufgabenträgerschaft des NVV zu, auch wenn das Angebotskonzept zwischen dem NVV und der NWM einvernehmlich erarbeitet wurde.

Ineinandergreifen der Bestandteile des projektierten ÖPNV-Angebotes

Das im lokalen Nahverkehrsplan projektierte ÖPNV-Angebot im Werra-Meißner-Kreis setzt sich aus unterschiedlichen Angebotsformen zusammen, die

- verkehrliche Funktionen übernehmen,
- konzeptionell abgestimmt ineinandergreifen,
- sich zur Erfüllung der dem ÖPNV zugewiesenen Aufgaben gegenseitig ergänzen.

Die überregionale Erreichbarkeit des Landkreises aus den Richtungen Kassel, Süd- bzw. Osthessen, Südniedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ist durch vier SPNV-Korridore sichergestellt (inkl. der Stadt-Umland-Tramstrecke durch das Lossetal). Über die SPNV-Linien RE1, R1, R6, und R7 sowie über die Tramlinie 4 (ggf. auch über die projektierte Express-Tram „RT2“) ist der Landkreis direkt oder indirekt an den ICE-Bahnhof in Kassel-Wilhelmshöhe, den Kasseler Hbf. und an die regionalen Knotenbahnhöfe in Bebra, Eisenach und Göttingen angebunden (vgl. Kap. V 2.1).

Im nördlichen Kreisgebiet ist der Knoten- und Umsteigebahnhof Eichenberg von hoher Netzwerkung sowohl für die Nord-Süd-Verbindungen Kassel – Göttingen (R1) und Göttingen – Eschwege – Bebra (R7) als auch für die Ost-West-Verbindung Kassel – Erfurt/Halle (RE1).

Bei der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG im Kreisgebiet handelt es sich durchweg um zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken. Entlang dieser Strecken gibt es im Werra-Meißner-Kreis nur noch eine Zugangsstelle in einem einwohnerschwächeren Ort ohne zentralörtliche Funktion (Witzenhausen-Gertenbach), weshalb die Regionalzüge (R1, R7) nahezu ausschließlich Verbindungsfunktionen zwischen den Knotenbahnhöfen, Grund-, Mittel- und Oberzentren wahrnehmen.

Eine deutliche Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit des wichtigsten Mittelzentrums stellt die im Dezember 2009 reaktivierte Stichstrecke zum Stadtbahnhof Eschwege dar, womit die Kernstadt wieder direkt per Bahn (R7) erreichbar ist. Eine zweite, neue Zugangsstelle wurde im Stadtteil Niederhone eingerichtet.



Auf dem Gebiet der Stadt Hessisch Lichtenau bestehen entlang der Lossetalbahn und der innerstädtischen Straßenbahnstrecke fünf Zugangsstellen, so dass die Tram auch im Binnenverkehr genutzt werden kann.

Die regionalen Buslinien des NVV (vgl. Kap. V 2.2) übernehmen auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen abseits der Bahnlinien Aufgaben der

- Verbindung zwischen Mittelzentren,
- Bedienung der dazwischen liegenden Grundzentren,
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten (vgl. Kap. V 2.5),
- Verbindung zu Städten, Gemeinden und Netzknoten außerhalb des Kreisgebietes.

Durch die Regelfahrten im 1- oder 2-Stunden-Takt an allen Werktagen auf der Mehrzahl der regionalen Buslinien wird – vergleichbar dem Angebotsniveau im SPNV – in Gebieten ohne Bahnanbindung eine dem Ordnungsraum und dem ländlichen Raum angemessene Bedienung der Städte und Gemeinden sichergestellt. Auch an Wochenenden werden diese Verbindungen im 2-Stunden-Takt angeboten.

Die lokalen Bus- und AST-Linien haben ihre Bedienungsgebiete überwiegend in den Zwischenräumen der nachfragestärkeren Verkehrsachsen oder teilen sich (abgestimmt) die korridorbezogene Bedienung mit SPNV-Linien und regionalen Buslinien (vgl. Kap. V 2.3). Mehrere Grundzentren (Berkatal-Frankershausen, Neu-Eichenberg-Hebenshausen, Meißner-Abterode, Weißenborn) abseits der regionalen Bedienachsen werden über lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV mit den benachbarten Mittelzentren verbunden. Das Angebot vieler lokaler Linien ist auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr in ländlich strukturierten Gebieten ausgerichtet, den Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Bei den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV liegt eine „Aufgabenteilung“ zwischen Bus (in Festbedienung) und alternativer Bedienung (AST u. a.) vor:

Zu Zeiten und auf Abschnitten hoher Nachfrage fällt dem Bus die Grundbedienung zu. Dies ist vor allem an Schulwerktagen der Fall, auf einigen wenigen lokalen Linien auch an Ferienwerktagen. Zu Zeiten und auf Abschnitten schwacher Nachfrage, zumeist jenseits der Zeiten des Ausbildungsverkehrsaufkommens (vormittags und abends an Schulwerktagen, Ferienwerktag, Wochenenden), werden mittels alternativer Bedienung alle Orte in einem Verkehrsgebiet mindestens im 2-Stunden-Takt gemäß den Vorgaben des Anforderungsprofils (Verbindungsqualitäten) angefahren. Die Alternative Bedienung kann mittels AST, *Mobilfalt* oder einer anderen flexiblen Betriebsform abgewickelt und unter einer eigenen Liniennummer geführt werden.

In Eschwege, Bad Sooden-Allendorf und Witzenhausen werden für die innere Erschließung der Kernstädte entsprechende ÖPNV-Angebote vorgehalten. In der Kreisstadt Eschwege bedienen fünf Stadtbuslinien in dichtem Haltestellenabstand das gesamte Kernstadtgebiet (Alt- bzw. Innenstadt, Wohngebiete) und die publikumswirksamen Einrichtungen (Gewerbegebiete, Krankenhaus, Schulen, Stadtbahnhof, Werraland Werkstätten). Außerdem sind mehrere Stadtteile angebunden. Diese innerstädtischen Verkehrsangebote zielen hauptsächlich auf die kleinräumige Mobilität der Bevölkerung ab, wobei Verknüpfungen zum regionalen Schienen- und Busverkehr bestehen.

Drei der in den Werra-Meißner-Kreis „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV befinden sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise oder Verkehrsverbünde. Die Linien stellen Regelverbindungen zu Städten und Gemeinden jenseits der Kreisgrenzen sowie zu den dortigen Netzknoten her (vgl. Kap. V 2.4). Eine Linie dient nur dem Kreisgrenzen überschreitenden Ausbildungsverkehr.



Liniensteckbriefe

Für alle Linien des straßengebundenen ÖPNV auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises sind die angebotsseitigen Eckdaten in einzelnen „Steckbriefen“ festgehalten. Diese enthalten Angaben zu

- Linienverlauf (mit ortsteilscharfer Kartendarstellung);
- Linienbündel;
- Fahrzeugkategorie;
- Angebotstyp und Netzebene (gemäß Anforderungsprofil, vgl. Kap. III 7.1);
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolge;
- Verknüpfungspunkte, grundsätzliche Anschlussmöglichkeiten zwischen Verkehrsmitteln und ggf. (vertaktete) Anschlüsse zwischen einzelnen Linien;
- verkehrliche Funktionen, anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete, Bemerkungen und Änderungen gegenüber dem Fahrplanjahr 2013 (sofern zutreffend).

In der → **Anlage V-1** sind die Konzeptionen in Form von „Steckbriefen“ für den gesamten straßengebundenen ÖPNV im Kreisgebiet – nach Liniennummern aufsteigend sortiert – zusammengefasst.



2 Verkehrsangebot

2.1 Schienenpersonennahverkehr



Abb. V-1: Zielnetz für den SPNV im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

Aufgabenträger für den SPNV ist der NVV. Die mittel- und langfristigen Planungen zum SPNV sind im Regionalen Nahverkehrsplan niedergelegt. Die für den Werra-Meißner-Kreis relevanten Angaben werden nachrichtlich und zusammengefasst in den Lokalen



Nahverkehrsplan übernommen, um ein Gesamtbild des ÖPNV-Angebotes im Kreisgebiet zu vermitteln. Das Zielnetz geht aus Abb. V-1 hervor.

Für das Gebiet des Werra-Meißner-Kreises bilden fünf (bzw. sechs) SPNV-Linien (inkl. Stadt-Umland-Tram) das Angebot auf der Schiene:

- RE1 (EF) Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Leinefelde – Erfurt
- RE1 (HAL) Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Leinefelde – Halle (Saale)
- R1 Kassel – Witzenhausen – Eichenberg – Göttingen
- R6 Bebra – Herleshausen – Eisenach
- R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Sontra – Bebra (– Bad Hersfeld – Fulda)
- T4 („RT2“): Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
RE1 (EF)	Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Erfurt	im Rahmen des Betreiberwechsels Schließung von Taktlücken, so dass ein durchgehender 2-Stunden-Takt zustande kommt	ab Fahrplanwechsel 12/2013
RE1 (HAL)	Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle (Saale)	Betreiberwechsel und Einsatz moderner Fahrzeuge	ab Fahrplanwechsel 12/2014
R1	Kassel – Eichenberg – Göttingen	Schließung von Taktlücken an Wochenenden und an Feiertagen zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes	offen
R6	Bebra – Eisenach	-	-
R7	Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra	-	-
T4 („RT2“)	Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau	Einführung einer Expressverbindung (Arbeitstitel „RT2“)	offen

Tab. V-1: SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

Gegenüber dem Bestandsangebot (Jahresfahrplan 2013) sind beim SPNV folgende Änderungen vorgesehen bzw. bereits umgesetzt (vgl. Tab. V-1):

Das Angebot des Linienastes des RE1 nach/aus Erfurt wurde ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 auf einen durchgehenden 2-Stunden-Takt angehoben. Hierdurch entsteht – zusammen mit dem RE nach/aus Halle (Saale) – eine stündliche RE-Verbindung zwischen Nordwestthüringen und Kassel-Wilhelmshöhe über Eichenberg, Witzenhausen und Hann. Münden.

Das Rahmenangebot auf der RE-Linie 1 nach/aus Halle (Saale) bleibt im NVV-Gebiet unverändert. In Zusammenhang mit dem Betreiberwechsel im Dezember 2014 werden neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.



Auf der Linie R1 besteht aus Sicht des NVV ein mittlerer Handlungsbedarf in der Schließung von Taktlücken an Wochenenden und an Feiertagen zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes. Der Umsetzungshorizont für diese Maßnahme ist jedoch noch offen.

Bei der Linie R6 ist keine Änderung des Rahmenangebots vorgesehen. Die Schließung von Taktlücken zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes auch an Samstagnachmittagen wird wegen geringer tatsächlicher Nachfrage bis auf weiteres zurückgestellt.

Auf der R7 sind keine Änderungen an der Bediensystematik geplant, weshalb der Taktversatz (30-90-Minuten-Rhythmus) zwischen Göttingen und Eschwege beibehalten wird. Durch die versetzten Zeitlagen werden an den Umsteigeknoten Göttingen und Bebra (und in Folge Bad Hersfeld und Fulda) Anschlüsse mit kurzen Übergängen ermöglicht, darunter auch zum/vom Fernverkehr.

Um für Hessisch Lichtenau eine schnellere Anbindung an Kassel herzustellen, wird auf der Lossetalbahn eine neue Linie mit beschleunigter Führung über die Güterzugstrecke in Kaufungen eingerichtet, die nur ausgewählte Haltestellen bedienen soll. Diese künftige „Express“-Leistung soll die überwiegende Anzahl der durchgehenden Fahrten der Tramlinie 4 im Status quo (2013) zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau ersetzen. Im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV wird das Projekt unter dem Arbeitstitel „RT2“ geführt. Diese Linie wird entweder mit RT-Fahrzeugen oder mit Tramfahrzeugen bedient. In beiden Varianten wird eine Fahrzeitverkürzung zwischen Hessisch Lichtenau und der Kasseler Innenstadt um ca. 10 Minuten erreicht. Zu den Hauptverkehrszeiten fahren außerdem Züge der „regulären“ Tramlinie 4 nach Hessisch Lichtenau, um das Angebot der „RT2“ zu einem Halbstundentakt zu ergänzen. Um das dargestellte Bedienungskonzept realisieren zu können, sind die Elektrifizierung der nach EBO klassifizierten Umfahrgangsstrecke in Kaufungen und ggf. weitere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Die Detailplanungen zu dem projektierten Bedienungskonzept waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans im 3. Quartal 2013 noch in der Prüfung.



Buslinien geschaffen (vgl. Abb. V-2). Zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage wird auf einigen regionalen Buslinien das Fahrplanangebot aus fest bedienten Busfahrten durch/um bedarfsorientierte Elemente (AST, *Mobilfalt*) ersetzt bzw. ergänzt.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien einzeln hervor. Aus Tab. V-2 sind die Änderungen ersichtlich, die sich im Angebot des regionalen Busverkehrs auf Grundlage der Rahmenplanungen im Entwurf zum Regionalen Nahverkehrsplan des NVV gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2013 ergeben.

Die Umsetzung der Maßnahmen im regionalen Busverkehr obliegt dem NVV als regionaler Aufgabenträgerorganisation. Die für den Werra-Meißner-Kreis relevanten Angaben werden nachrichtlich in den Lokalen Nahverkehrsplan übernommen. Folgende Änderungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2013 (Bestand) sind hervorzuheben:

Die bisher lang laufende regionale Buslinie 200 Hessisch Lichtenau – Eschwege – Mühlhausen wird in zwei Linien getrennt: Die neue Linie 200 wird nur den westlichen Abschnitt Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege befahren (zum östlichen Abschnitt s. u.). Die Anbindung der Bahnstation in Wehretal-Reichensachsen muss aufgrund geänderter Straßenführungen im Zuge des Weiterbaus der BAB 44 Kassel – Eisenach mittelfristig aufgegeben werden.

Das Verkehrsangebot im Werratal östlich Eschweges wird vom NVV wie folgt umstrukturiert:

- Die Linie 230 übernimmt den Abschnitt Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen/Thüringen im 2-Stunden-Takt vom Ostabschnitt der Linie 200. Die Fahrtrage der Linie 230 ist auf die Anschlüsse zum/vom SPNV in Eschwege und Mühlhausen ausgerichtet.
- Die Regelfahrten der bisherigen regionalen Linie 231 Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt gehen auf die thüringische Linie WAK 78 über. Vereinzelt schulbezogene Fahrten werden in die neue lokale Linie 232 überführt.
- Die Linie WAK 78 soll eine durchgehende zweistündliche Verbindung zwischen Eschwege und Eisenach über Treffurt und Creuzburg im Wartburgkreis herstellen (unter Einbeziehungen der Regelleistungen der ehem. regionalen Linie 231). Außerdem soll es für diese Linie auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises eine tarifliche Vollintegration in den NVV geben.
- Für die Fahrtragen der Linien 230 und WAK 78 sind zwei Varianten möglich: Diese werden sich an Werktagen im Abschnitt Eschwege – Meinhard – Wanfried entweder zu einem Stundentakt (bzw. -rhythmus) überlagern oder abgestimmte Anschlüsse zu/von der R7 in/aus Richtung Göttingen wahrnehmen, so dass sich ein 30-90-Minuten-Rhythmus ergeben wird. An Wochenenden werden sich die beiden Linien zwischen Eschwege und Wanfried zu einem 2-Stunden-Takt überlagern, d. h. die „Außenäste“ werden im 4-Stunden-Takt bedient.

Die bisher lokale Linie 220 Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege wird zu einer regionalen Linie hochgestuft. Ein Taktverkehr kann wegen der Anschlüsse zu/von der R7 (Taktversatz) am Bahnhof Bad Sooden-Allendorf in/aus Richtung Eschwege nicht zur Anwendung kommen. Die Regelfahrten werden auf den Abschnitt Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf eingekürzt. Da die R7 seit Dezember 2009 zum Stadtbahnhof Eschwege fährt, soll es keinen schienenparallelen Regelbusverkehr mehr zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege geben. Die durchgehenden Fahrten für den Ausbildungsverkehr bleiben auf der Gesamtration Eschwege – Witzenhausen erhalten.



Ebenfalls zum regionalen Verkehrsangebot hochgestuft wird die Linie 240 Eschwege – Ringgau – Herleshausen („Ringgau-Linie“). Auf dem südöstlichen, aufkommensschwächeren Teilabschnitt zwischen Herleshausen-Altefeld und Herleshausen wird das Regelverkehrsangebot überwiegend durch alternative Bedienformen (AST, *Mobilfalt*) gewährleistet.

Der Linienweg der saisonalen Ausflugsbuslinie 290 über den Hohen Meißner wird auf den Abschnitt Hessisch Lichtenau – Eschwege eingekürzt. Die Fahrten nach/aus Kassel entfallen. Die alternierende Linienführung durch die Gemeinden Meißner und Berkatal bleibt erhalten. Dafür soll die Linie in der Saison auch werktags verkehren. Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme mittels Fahrradanhänger oder –träger bleibt erhalten.

Aus Tab. V-2 sind die Änderungen ersichtlich, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Werra-Meißner-Kreis gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2013 ergeben. Die allermeisten Angebotsänderungen werden nach dem Auslaufen der Bestandsverträge bzw. der Bestandskonzessionen realisiert (ab Dezember 2015).

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
200	Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege	Aufteilung der bisherigen Linie 200 in zwei Abschnitte (200 und 230)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Reduktion der Linienführung auf den Abschnitt Hess. Lichtenau – Eschwege	
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	
		Bf. Wehretal-Reichensachsen kann nach Fertigstellung der BAB 44 nicht mehr angefahren werden	
N200	Helsa – Hessisch Lichtenau	-	-
210	Helsa – Großalmerode – Witzenhausen	Angebotsausweitungen an Wochenenden	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
220	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf (– Eschwege)	Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Angebotsausweitungen an Samstagen	
		neues Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen	
		Einkürzung des Regellaufwegs auf Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf	
230	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen	Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015 (LB 2)
		neue Linienbezeichnung (230 anstatt 200)	



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
230 (Forts.)	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen	Übernahme des Abschnit- tes Wanfried – Eschwege von Linie 200	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015 (LB 2)
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	
240	Eschwege – Wehretal – Ringgau – Herleshausen	Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
		Angebotsausweitungen an Samstagen	
		neues Fahrtenangebot an Sonn- und Feiertagen	
		Einkürzung des Regellauf- wegs Bus auf Eschwege – Herleshausen-Altefeld	
		Verbindung H.-Altefeld – Herleshausen wird durch alternative Bedienformen gewährleistet	
250	Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra	Ausweitung des Bedien- zeitraums Mo-Sa	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
		neues Fahrtenangebot an So/F auf dem gesamten Linienweg	
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck	Ausweitung des Bedien- zeitraums Mo-Fr	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
		Einführung eines Fahrten- angebots an Sa, So/F auf dem gesamten Linienweg	
290	Hessisch Lichtenau – Hoher Meißner – Meißner/Berka- tal – Eschwege	neue Liniennr. (ehem. 202)	spätesten mit Integration in LB 2 ab 12/2015
		Einkürzung des Laufwegs auf Hessisch Lichtenau – Hoher Meißner – Eschwege	
		Fahrtenangebot auch an Werktagen	
400	Hessisch Lichtenau – Span- genberg – Melsungen – Felsberg – Fritzlar	Abschnitt Spangenberg – Hessisch Lichtenau: Schließung von Bedienlü- cken an Mo-Fr Einführung einer Bedie- nung an Sa, So/F	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2016
WAK 78	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt – Creuzburg – Eisenach	Neukonzeption der Bedie- nung im Korridor Eschwe- ge – Wanfried – Mühlhau- sen/Treffurt	nach Ablauf der Bestands- konzession der Linie 231 12/2015



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
WAK 78 (Forts.)	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt – Creuzburg – Eisenach	Übernahme der Regelbe- dienung im Abschnitt Eschwege – Wanfried – Treffurt von Linie 231	nach Ablauf der Bestands- konzession der Linie 231 12/2015
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	

Tab. V-2: *Regionaler straßengebundener ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte*

[eigene Zusammenstellung]



2.3 Lokaler straßengebundener ÖPNV

Die Umsetzung der Maßnahmen für den lokalen straßengebundenen ÖPNV fällt in die Zuständigkeit der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM), der Lokalen Nahverkehrsorganisation des Werra-Meißner-Kreises.

2.3.1 Buslinien mit Regelfahrten

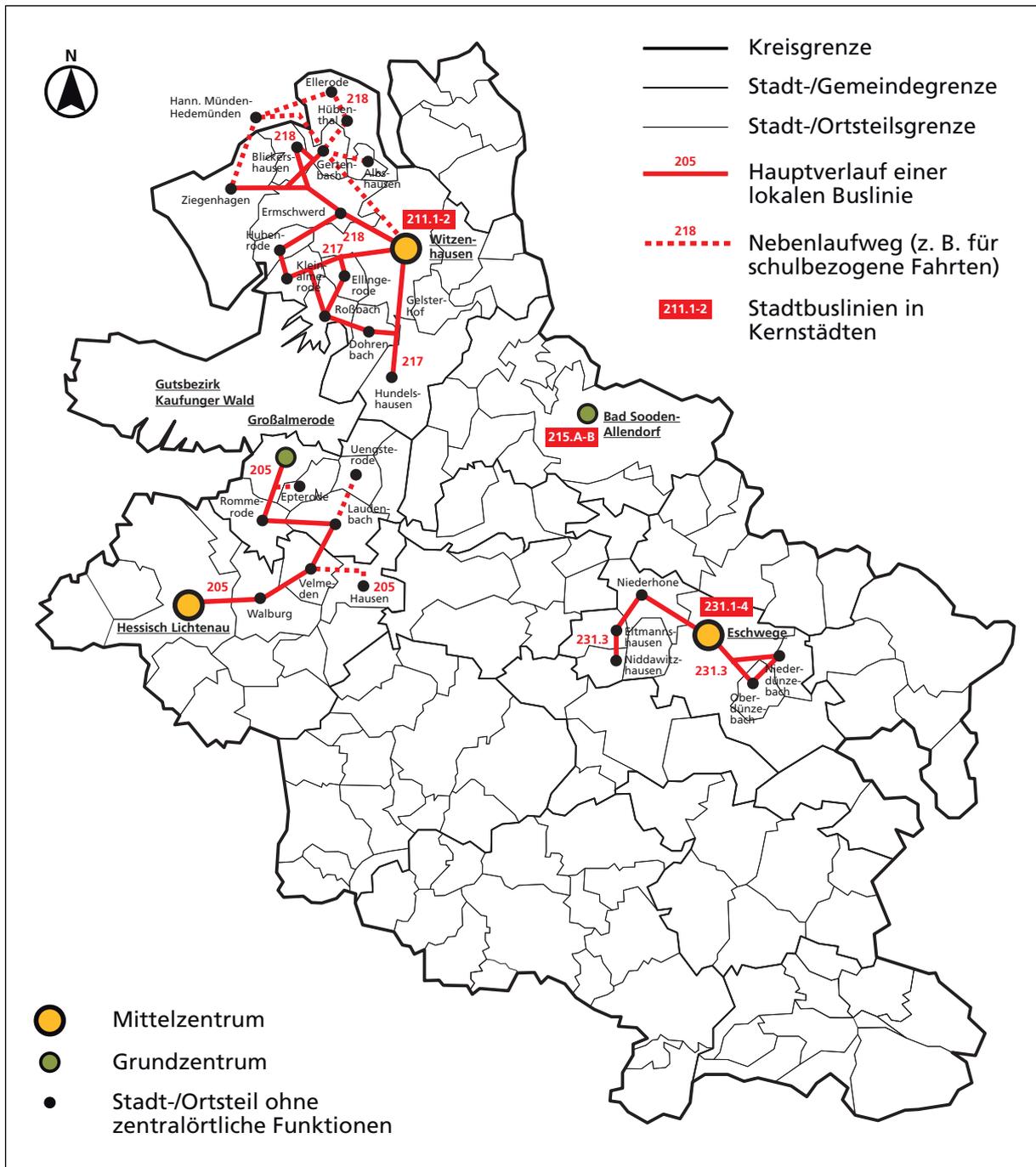


Abb. V-3: Zielnetz für lokale Buslinien mit Regelfahrten

[eigener Entwurf]



Vier lokale Buslinien (außer Kernstadtlinien, s. Kap. V 2.3.3) in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises weisen ein Fahrtenangebot auf, das alle Nachfragegruppen anspricht, d. h. sowohl Ausbildungsverkehr als auch Jedermann-Verkehr (vgl. Abb. V-3). Bei drei Linien (205, 207, 231.3) sind keine Änderungen am Rahmenangebot vorgesehen. Die Linie 231.3 ist Bestandteil des Stadtbussystems in Eschwege (vgl. Kap. V 2.3.3).

Mit Ablauf der Bestandskonzession zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 wird die Aufgabenträgerschaft an der Linie 218 vom NVV auf den Werra-Meißner-Kreis bzw. auf die NWM übergehen. Seitens der NWM besteht die Absicht, den niedersächsischen Abschnitt der Linie 218 dem ZVSN zu übergeben und diesen aus der Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises herauszulösen. Damit wird auch das Angebot der Linie 218 im Wesentlichen auf das Gebiet der Stadt Witzenhausen beschränkt werden. Durchgehende Fahrten Witzenhausen – Hann. Münden entfallen und die Bedienung auf dem Gebiet der Stadt Hann. Münden wird durch eine neue Linie in Aufgabenträgerschaft des ZVSN ersetzt werden.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

Tab. V-3 enthält die geplanten Änderungen beim Verkehrsangebot der lokalen Buslinien gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2013.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
205	Hessisch Lichtenau – Großalmerode	-	-
217	südwestliche Stadtteile von Witzenhausen	-	-
218	nordwestliche Stadtteile von Witzenhausen	Aufgabenträgerschaft geht vom NVV auf den Werra-Meißner-Kreis (NWM) über Angebot wird auf das Gebiet der Stadt Witzenhausen reduziert	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
231.3	Stadtteile von Eschwege (Stadtbus Eschwege)	neue Linienbezeichnung (ehem. 230.3)	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014
211.1-2	Kernstadt Witzenhausen	s. Kap. V 2.3.3	
215.A-B	Kernstadt Bad Sooden-Allendorf		
231.1-4	Kernstadt Eschwege		

Tab. V-3: Lokale Buslinien mit Regelfahrten: geplante Maßnahmen und Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

2.3.2 Linien mit kombiniertem Angebot

Auf fünf lokalen Linien ist ein ganztägiges Verkehrsangebot vorzuhalten, das sich neben dem Ausbildungsverkehr auch an den Jedermann-Verkehr richtet (vgl. Abb. V-4). Diese Linien weisen die Gemeinsamkeit auf, dass sich deren Angebot aus fest bedienten Busfahrten und bedarfsorientierten Fahrten zusammensetzt. Letztere können mittels Rufbus, Bürgerbus, AST oder Mobilfalt erbracht werden. Ob eine Fahrplanfahrt als Bus-



fahrt oder als flexible bzw. alternative Bedienung angeboten wird, hängt primär vom Fahrgastaufkommen ab. Die Ausdifferenzierung des Fahrtenangebotes variiert nach

- dem Verkehrstag (Schul- oder Ferienwerktag, Samstag, Sonn- bzw. Feiertag),
- der Tageszeit (Haupt- oder Nebenverkehrszeit, Tagesrandlagen),
- dem Bedienabschnitt und
- der Fahrzeugverfügbarkeit bzw. einem wirtschaftlichen Fahrzeugumlauf (Bus).

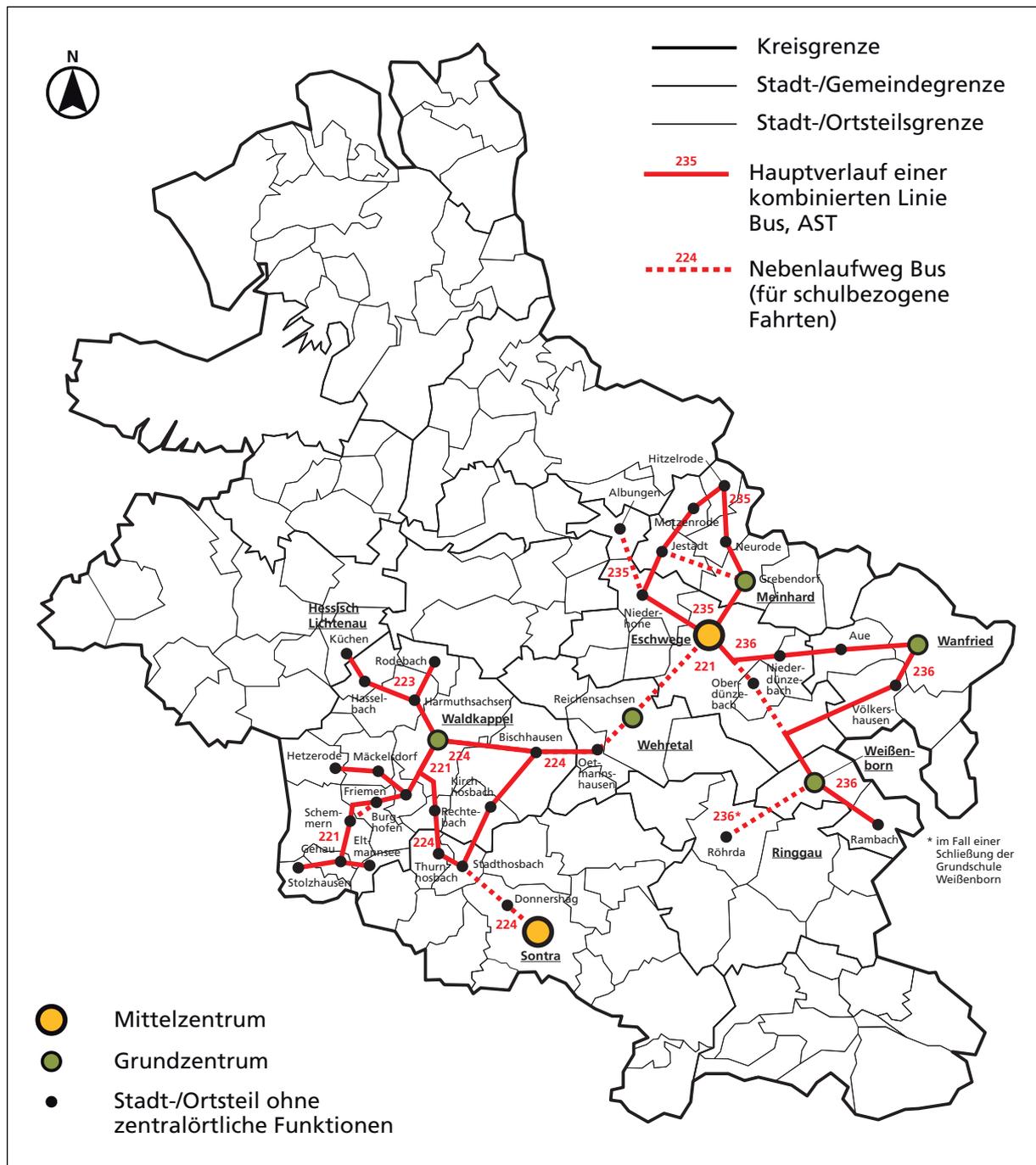


Abb. V-4: Zielnetz für lokale Linien mit kombiniertem Angebot im Werra-Meißner-Kreis [eigener Entwurf]



Der Nahverkehrsplan in seiner Eigenschaft als Rahmenplan gibt deswegen keine Einzelvorgaben zum Produkteinsatz, sondern überlässt dies der Angebotsfeinplanung im Vorfeld der Linienbündelvergaben und der jährlichen Angebotsanpassungen.

Die Linien 235 und 236 verbinden die Stadt- und Ortsteile von Meinhard, Wanfried und Weißenborn mit Eschwege. Die Linien 221, 223 und 224 erschließen das Gebiet der Stadt Waldkappel. Einzelne Fahrten im Ausbildungsverkehr reichen bis nach Eschwege und Sontra. Das Fahrplanangebot wird mit jenem der regionalen Buslinie 200 koordiniert.

Nach Ablauf der jeweiligen Bestandskonzessionen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 sollen auf den Linien 235 und 236 auch Fahrten an Ferienwerktagen, Wochenenden und Feiertagen stattfinden (vgl. Tab. V-4). Die Angebotserweiterungen sind zur Erfüllung der kreisweiten Anforderungen an die Verbindungsqualitäten erforderlich (vgl. Kap. III 6.4.2). Aller Voraussicht nach werden diese Angebotsaufstockungen mit bedarfsorientierten bzw. alternativen Fahrten erfolgen. An (Schul-)Werktagen können über optimierte Einsätze der Busse weitere Fahrplanlücken geschlossen werden.

Im Fall einer Schließung der Grundschule in Weißenborn wird das Bediengebiet der Linie 236 (an Schulwerktagen) um einen Linienast nach Ringgau-Röhrda zur dortigen Grundschule erweitert.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
221	(Eschwege – Wehretal –) Waldkappel – OT von Waldkappel	voraussichtlicher Entfall der Anbindung des Bf. Wehretal-Reichensachsen aufgrund geänderter Straßenführungen	nach Fertigstellung der BAB 44 und nach Umsetzung der Änderungen im nachgelagerten Straßennetz (B 27) im Bereich Wehretal
223	Stadtteile von Waldkappel	-	-
224	Waldkappel – OT von Sontra und Waldkappel	-	-
235	Eschwege – Meinhard	Erweiterung des Fahrtenangebots an Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		Einführung einer Bedienung an Sa, So/F	
236	Eschwege – Wanfried – Weißenborn [– Ringgau]	Erweiterung des Fahrtenangebots an Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		Einführung einer Bedienung an So/F	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
	Eschwege – Wanfried – Weißenborn [– Ringgau]	neuer Linienast von Weißenborn nach Ringgau-Röhrda zur dortigen Grundschule	nur im Fall der Schließung der Grundschule in Weißenborn

Tab. V-4: Lokale Linien mit kombiniertem Angebot: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.3.3 Stadtbuslinien

Die Stadtbuslinien für die

- Kernstadt Witzenhausen (211.1-2),
- Kernstadt Bad Sooden-Allendorf (215.A-B),
- Kernstadt und die Stadtteile Eschweges (231.1-5)

befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises und werden daher im vorliegenden Nahverkehrsplan originär behandelt. Die konkrete Ausgestaltung des Angebotes für die Linien, die eine innere Erschließung der Kernstadtgebiete vornehmen, obliegt vornehmlich den jeweiligen Städten. Bei den Eschweger Stadtbuslinien, die die Stadtteile anbinden (231.3-5), ist eine Abstimmung über das Angebot zwischen der NWM und der Stadt Eschwege erforderlich.

Das Rahmenangebot der Stadtbuslinien für die Kernstädte von Witzenhausen und Bad Sooden-Allendorf bleibt unverändert.

Für das Stadtbussystem von Eschwege sieht der Nahverkehrsplan – in Abstimmung mit der Stadt Eschwege – nach Ablauf der Bestandskonzession zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 folgende Modifikationen gegenüber dem Bestand vor (vgl. Tab. V-5):

- neue Linienbezeichnung (231 anstatt 230), die jedoch keine größere Außenwirkung hat, da im Stadtgebiet die Linien mit 1 bis 5 vermarktet werden;
- das Angebotsprinzip der „Vorgängerlinien“ wird weitgehend unverändert übernommen;
- die bisher in die Regellinien integrierten Zusatzfahrten für den Ausbildungsverkehr werden unter der neuen Linien 231.5 zusammengefasst;
- auf der Linie 231.4 wird eine Reduktion des Angebotes Schulzentrum – Heubergstr. bzw. Bebraer Str. zugunsten eines neuen Linienabschnittes mit regulärer Bedienung zur Rotenburger Str. vorgenommen (beide Linienäste werden demnach alternierend alle zwei Stunden bedient).

Das Angebotskonzept geht im Einzelnen aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** hervor. Die Linienverläufe der die Kernstädte erschließenden Linien sind straßen- und haltstellenscharf dargestellt. Eventuelle künftige Änderungen am Straßen- oder Haltestellennetz (Lage, Bezeichnung) sind in angemessener Weise auf die Linienführung zu übertragen.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
211.1	Kernstadt Witzenhausen	-	-
211.2	Kernstadt Witzenhausen (mit Bischhausen)	-	-
215.A	Kernstadt Bad Sooden-Allendorf (Allendorf)	-	-
215.B	Kernstadt Bad Sooden-Allendorf (Bad Sooden)	-	-
231.1-4	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege	neue Linienbezeichnung (231 anstatt 230)	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
231.1-4	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege (Forts.)	Übernahme des Angebots von ehem. Linien 230.1-4	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014
		Fahrten im Ausbildungsverkehr werden unter der Liniennummer 231.5 zusammengefasst	
231.4	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege	Reduktion des Angebots Schulzentrum – Heubergstr./Bebraer Str. zugunsten eines neuen Linienabschnittes zur Rotenburger Str.	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014
231.5	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege	neue Stadtbuslinie für die ausbildungsbezogenen Zusatzfahrten	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014
239.1-2	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege	s. Kap. V 2.3.5 zu alternativer Bedienung	

Tab. V-5: Lokale Stadtbuslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

2.3.4 Buslinien für den Ausbildungsverkehr

Die lokalen Buslinien für den Ausbildungsverkehr weisen Fahrtenangebote i. d. R. nur an Schulwerktagen auf, in Einzelfällen auch an Ferienwerktagen, sofern Kindergärten zu bedienen sind. Der Nahverkehrsplan als Rahmenplan trifft zu Details des Angebots von Ausbildungsverkehrslinien keine Aussagen, sondern benennt gezielt nur Rahmeninformationen pro Linie, vor allem die anzufahrenden Schulen. Die Angebotsplanung wird im Vorfeld der Linienbündelvergaben vorgenommen und jährlich – oder gar unterjährig – angepasst. Das Fahrtenangebot ist auf die Belange der Schüler der zu bedienenden Schulen ausgerichtet. Veränderungen hinsichtlich Unterrichtsbeginn und -ende, Standortfragen, Einzugsgebiete oder besonderer schulischer Angebote (wie z. B. Nachmittagsbetreuung oder Arbeitsgruppen) wirken sich unmittelbar auf die Fahrplangestaltung aus.

Darüber hinaus ergeben sich künftig Fahrplanänderungen bei der Bedienung derjenigen Schulen, die an Schulzeitenstaffelungen teilnehmen. Der Werra-Meißner-Kreis sieht eine Begrenzung des Fahrtenangebotes bei den rein ausbildungsbezogenen Linien auf i. d. R. zwei An- und zwei Abfahrten pro Schulstandort vor. Intention dieser Maßnahmen ist eine Senkung der Kosten für die Bestellung dieser Leistungen durch Abbau von Fahrzeugkapazitäten zu den (morgendlichen) Spitzenzeiten und durch eine gleichmäßigere Auslastung der verbliebenen Fahrzeugflotte.

Die Änderungen am Rahmenangebot werden erst nach Ablauf der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. der Bestandsverträge wirksam. Dazu gehören (vgl. Tab. V-6):

- Verlängerung der Linie 216.2 (bisher 216) um den Abschnitt Bad Sooden-Allendorf-Dudenrode – Großalmerode-Trubenhausen mit Anschluss an die Linie 210;
- neue Aufteilung der Fahrten und der Bedienfunktionen zwischen den Linien 225 (LB 203 „Meißner“) und 234 (LB 205 „Eschwege – Wanfried“);



- Überführung der bisher in die Eschweger Stadtbuslinien integrierten ausbildungsbezogenen Zusatzfahrten in eine neue (Stadtbus-)Linie 231.5 (vgl. Kap. V 2.3.3);
- im Zuge der Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen bzw. Treffurt: Einführung einer neuen lokalen Buslinien 232, die die ausbildungsbezogenen Fahrten der ehem. regionalen Buslinie 231 übernimmt.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

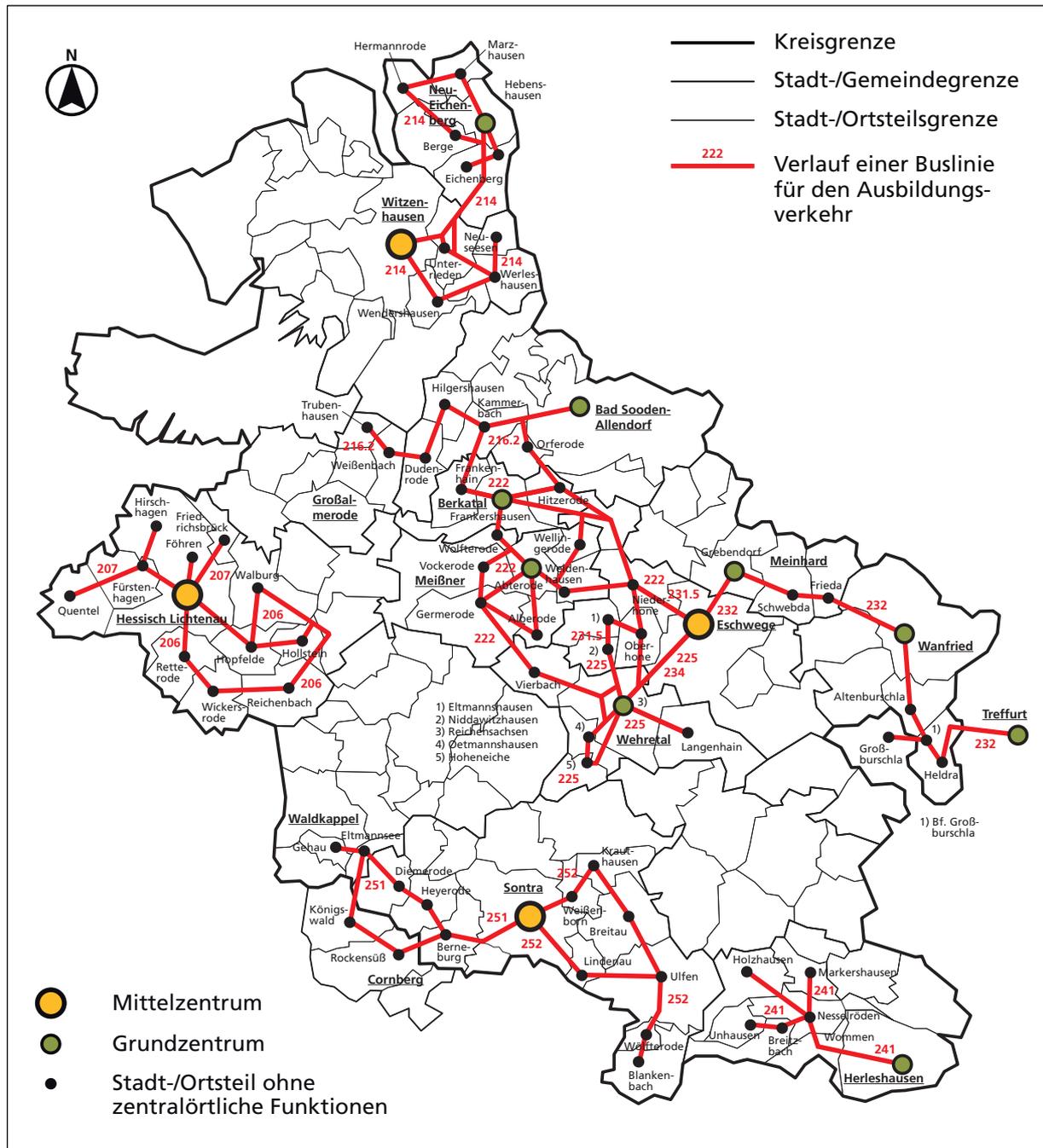


Abb. V-5: Zielnetz für lokale Buslinien des Ausbildungsverkehrs im Werra-Meißner-Kreis [eigener Entwurf]



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
206	südl. OT v. Hess. Lichtenau	-	-
207	westl. OT v. Hess. Lichtenau	-	-
214	Witzenhausen – Neu-Eichenberg	-	-
216.2	Bad Sooden-Allendorf – Berkatal	Aufteilung Linie 216 in Linie 216.1 (alternative Bedienung) und Linie 216.2 (Bus f. Ausbildungsverkehr)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Verlängerung der Linienführung um den Abschnitt B. S.-A.-Dudenrode – G.-Trubenhausen	
222	Eschwege – Meißner – Berkatal	-	-
225	Eschwege – Wehretal	neue Aufteilung der Fahrten und Bedienfunktionen zwischen Linien 225 u. 234	nach Ablauf der Bestandskonzessionen der LB 203 und 205 12/2016
231.5	Kernstadt und Stadtteile von Eschwege	Überführung der ausbildungsbezogenen Zusatzfahrten der Eschweger Stadtbuslinien in eine eigene Linie (231.5)	nach Ablauf der Bestandskonzession vsl. 12/2014
232	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt	Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Übernahme der ausbildungsbezogenen Fahrten der ehem. reg. Linie 231	
		Fahrten gehen als neue Linie 232 in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises (NWM) über	
234	Eschwege – Wehretal	neue Aufteilung der Fahrten und der Bedienfunktionen zwischen den Linien 225 und 234	nach Ablauf der Bestandskonzessionen der LB 203 und 205 12/2016
241	OT von Herleshausen	-	-
251	OT von Sontra, Cornberg und Waldkappel	-	-
252	Stadtteile von Sontra	-	-

Tab. V-6: Lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.3.5 Linien mit alternativer Bedienung

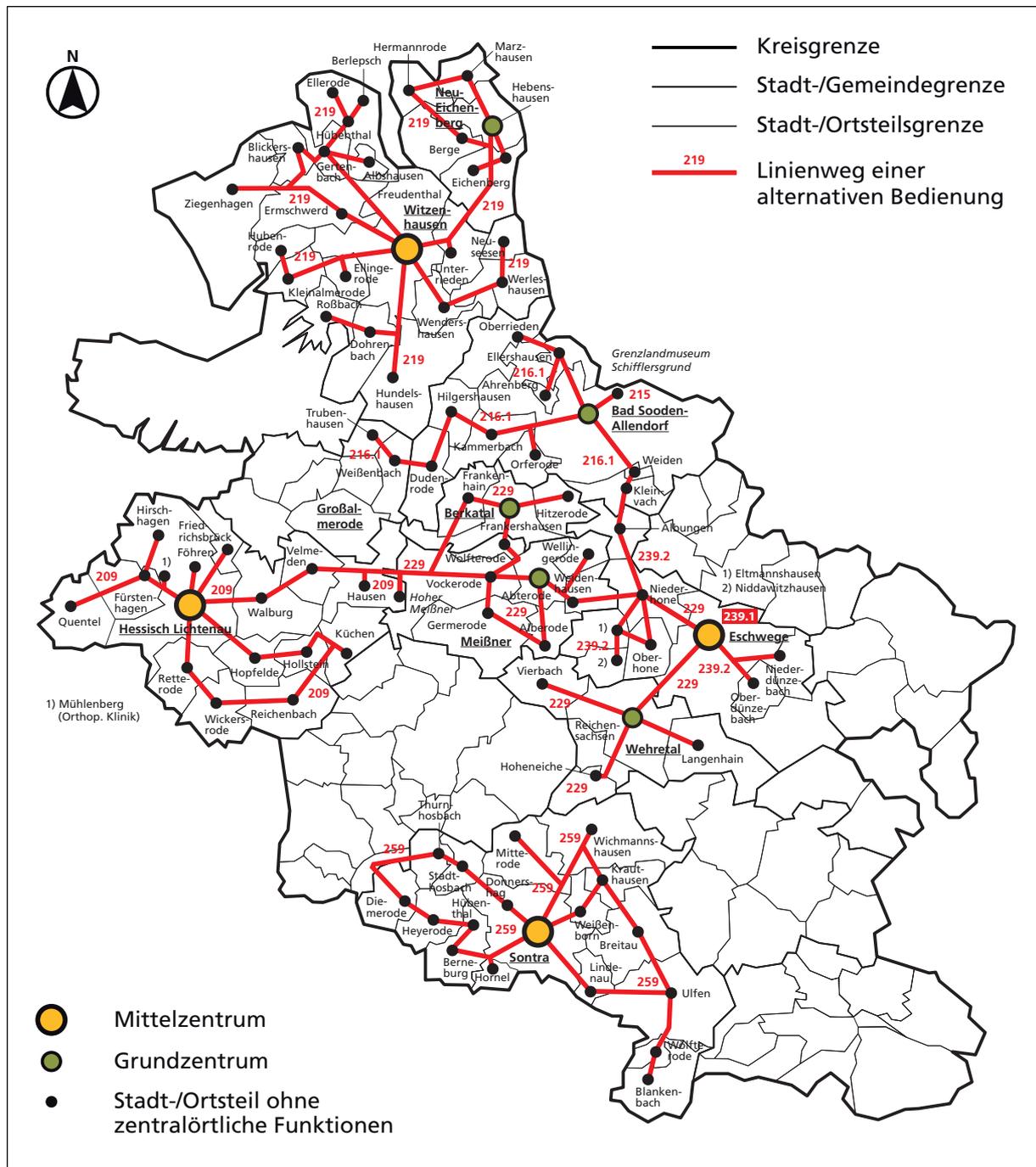


Abb. V-6: Zielnetz für die Linien mit alternativer Bedienung im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

Die lokalen Linien mit alternativer Bedienung ergänzen zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage

- überwiegend lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr, deren Bedienungsgebiete sich oftmals decken (vgl. Kap. V 2.3.4),



- vereinzelt auch regionale Buslinien und
- Stadtbuslinien (Eschwege).

Das Beförderungsangebot richtet sich primär an den Jedermann-Verkehr. Bei sehr geringen Fahrgastpotenzialen im Ausbildungsverkehr können alternative Bedienformen in diesem Segment ein weiteres Einsatzfeld finden.

Der vorliegende lokale Nahverkehrsplan schreibt für die Linien mit alternativer Bedienung keine Betriebsformen vor, weshalb die Umsetzung mittels eines konventionellen Anruf-Sammel-Taxis (AST), Bürgerbus, Mitnahmediensten wie *Mobilfalt* (vgl. Kap. V 2.7.1) oder Kombinationen daraus erfolgen kann. Die Bedienung erfolgt meistens nachfragebezogen, weshalb für die Bestellung geeignete Kanäle und Stellen einzurichten sind.

Einige der in Tab. V-7 genannten Linien decken größere Bedienegebiete ab, so dass sich für eine leichtere Kommunikation des Angebotes (Fahr- und Liniennetzpläne) Liniennummerndifferenzierungen anbieten (z. B. 209.1, 209.2, 209.3 in Hessisch Lichtenau).

Die Linien mit alternativer Bedienung übernehmen folgende verkehrliche Funktionen:

- Herstellung zwischengemeindlicher Verbindungen zu benachbarten Mittelzentren und den dortigen Netzknoten (von Berkatal, Meißner und Wehretal nach Eschwege und von Neu-Eichenberg nach Witzenhausen), wobei Fahrten zwischen den Ortsteilen dieser Gemeinden in der Angebotsumsetzung ausgeschlossen werden können;
- Anbindung der Stadtteile an die jeweiligen Kernstädte (in Bad Sooden-Allendorf, Eschwege, Hessisch Lichtenau, Sontra und Witzenhausen);
- innere Erschließung des Kernstadtgebietes (in Eschwege).

Das Angebot der Linien mit alternativer Bedienung ist in jedem Fall mit den parallel geführten Buslinien zu koordinieren. Eine Bedarfsbedienung hat nur zu Zeiten und auf Abschnitten ohne fest bediente Busfahrten (Regelfahrten, ausbildungsbezogene Fahrten) zu erfolgen.

Die vorgesehenen Angebotserweiterungen auf den Linien 209, 216.1, 219, 239.2 und 259 werden nach Ablauf der jeweiligen Bestandskonzessionen umgesetzt (vgl. Tab. V-7).

Die Linie 216.1, die aus der bisherigen Linie 216 mit kombiniertem Angebot hervorgeht, wird zum einen um den Abschnitt von Bad Sooden-Allendorf-Dudenrode nach Großalmerode-Trubenhausen verlängert, von wo aus Anschlüsse mit der regionalen Buslinie 210 nach Helsa und Witzenhausen bestehen werden. Die Linienführung wird zum anderen um den Abschnitt Bad Sooden-Allendorf-Kleinvach – Eschwege-Albungen erweitert, um den Eschweger Stadtteil Albungen weiterhin an die Kernstadt von Bad Sooden-Allendorf anzubinden (als Kompensation für die wegfallenden Regelfahrten auf der Buslinie 220 zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege).

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
209	Stadtteile von Hessisch Lichtenau	Mo-Fr Schließung von Taktlücken	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
215	Bad Sooden-Allendorf – Grenzmuseum	-	-



Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahmen	Umsetzungshorizont
216.1	OT von Bad Sooden-Allendorf – G.-Trubenhausen / E.-Albungen	Aufteilung Linie 216 in Linie 216.1 (alternative Bedienung) und Linie 216.2 (Bus f. Ausbildungsverkehr)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Verlängerung der Linienführung um die Abschnitte B. S.-A.-Dudenrode – G.-Trubenhausen und B. S.-A.-Kleinvach – E.-Albungen	
219	Witzenhausen – Neu Eichenberg	Mo-Fr Schließung von Taktlücken	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
229	Eschwege – Wehretal / Meißner – Berkatal – Hoher Meißner	-	-
239.1	Kernstadt von Eschwege	Mo-Fr späterer Betriebsbeginn	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
239.2	Stadtteile von Eschwege	Aufstockung des Fahrtenangebot nach E.-Albungen (aufgrund des Entfalls der Regelfahrten der Linie 220)	nach Ablauf der Bestandskonzession der Linie 220 (LB 202b) 12/2015
259	Stadtteile von Sontra	Ausweitung des Bedienzeitraums an Sa, So/F	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015

Tab. V-7: Linien mit alternativer Bedienung: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]



2.4 Linien benachbarter Aufgabenträger

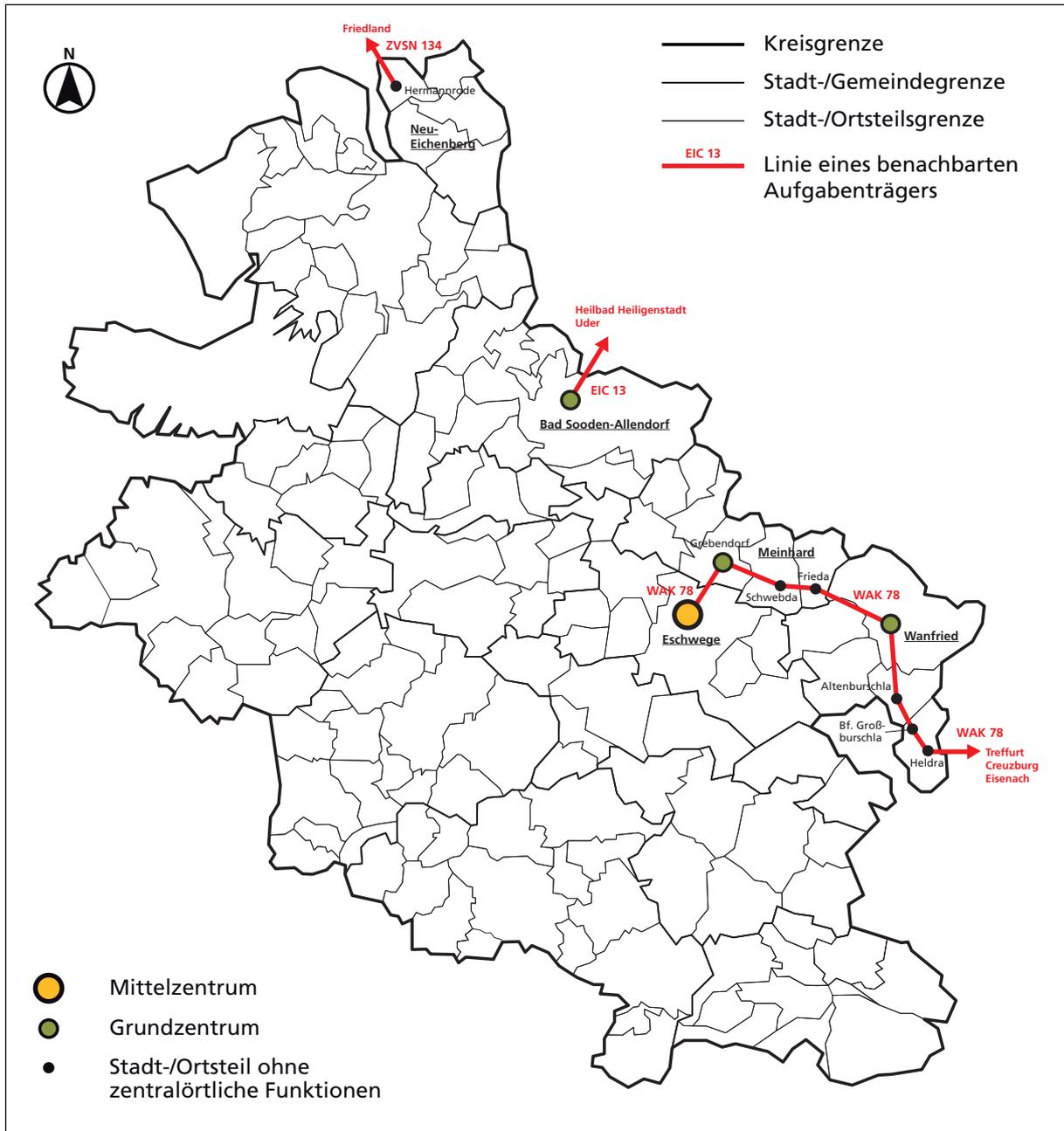


Abb. V-7: „Einbrechende“ Linien in den Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

In den Werra-Meißner-Kreis fahren drei Linien des straßengebundenen ÖPNV, die sich in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise oder Verkehrsverbünde befinden. Daher fällt die Umsetzung von Maßnahmen oder die Umstrukturierung des Verkehrsangebotes bei den „einbrechenden“ Linien des straßengebundenen ÖPNV in deren Federführung. Diese Linien werden in den Lokalen Nahverkehrsplan des Werra-Meißner-Kreis nachrichtlich aufgenommen.



Eine gewisse Ausnahme bildet die Linie WAK 78, deren Bedienabschnitt auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises künftig wie eine regionale Buslinie des NVV behandelt wird. Die Neukonzeption des Bedienkorridors im Werratal östlich Eschweges ist in Kap. V 2.2 ausführlich beschrieben. Hierbei wird es eine angebotsseitige und tarifliche Vollintegration der Linie WAK 78 in den NVV geben.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-1** geht die nachrichtlich aufgenommene Angebotskonzeption für die „einbrechenden“ Linien einzeln hervor. Die Tab. V-8 enthält die ermittelbaren Änderungen gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2013.

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
WAK 78	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt – Creuzburg – Eisenach	Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt Übernahme des Abschnittes Wanfried – Eschwege von ehem. Linien 200 und 231 zusammen mit neuer Linie 230 Übernahme des Abschnitts Treffurt – Wanfried von ehem. Linie 231 Angebotsausweitung in Tagesrandlagen	nach Ablauf der Bestandskonzession der Linien 200 und 231 (LB 2) 12/2015
EIC 13	Heilbad Heiligenstadt – Bad Sooden-Allendorf	-	-
ZVSN 134	Friedland – OT von Neu-Eichenberg	-	-

Tab. V-8: „Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte
[eigene Zusammenstellung]



2.5 Verknüpfungskonzept regionaler ÖPNV

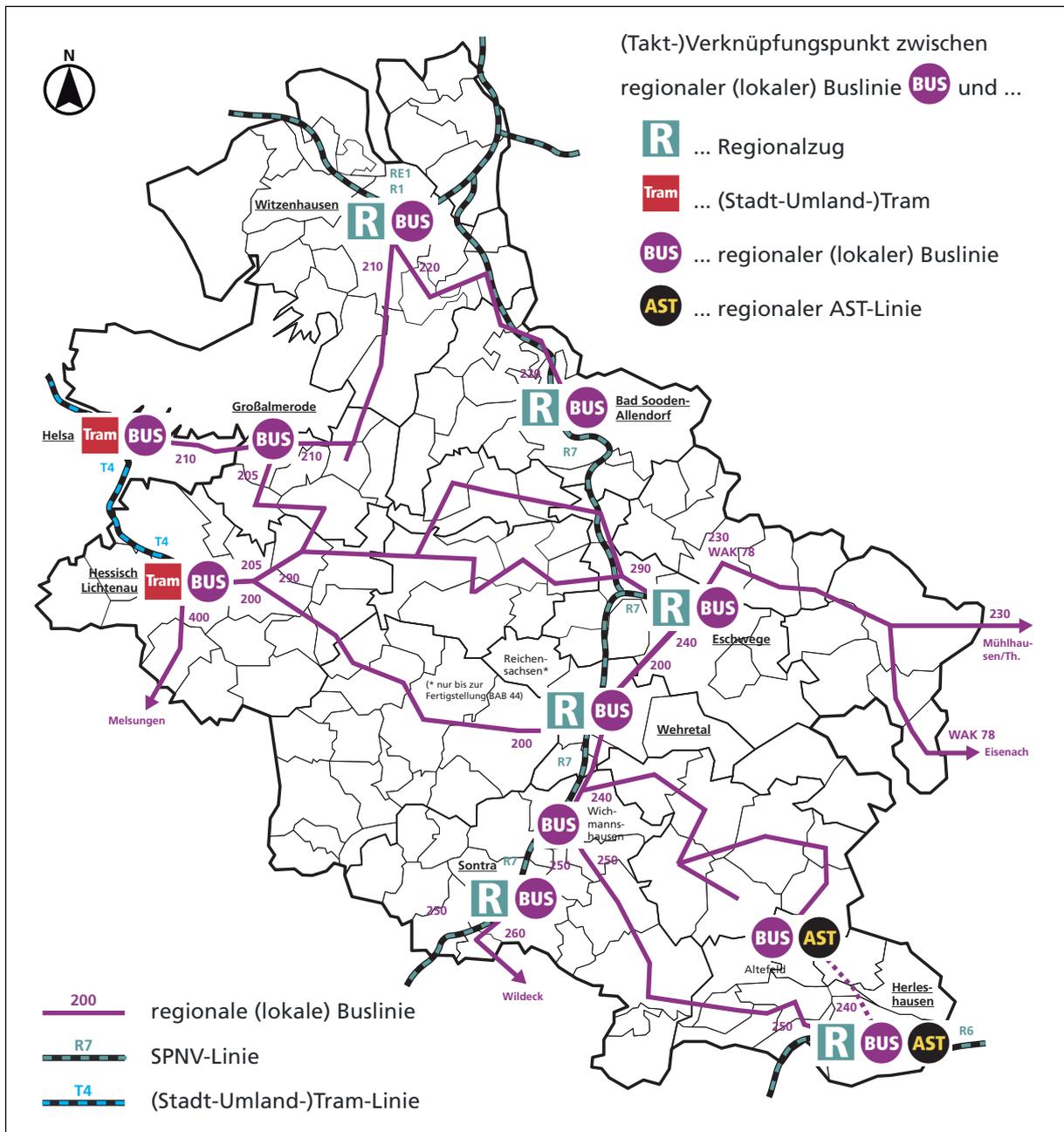


Abb. V-8: Regionale Taktverknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

Für den Werra-Meißner-Kreis sind zehn Orte ausgewiesen, an denen vertaktete Umsteigebeziehungen zwischen den regionalen Linien²⁹ (SPNV, Bus, alternative Bedienung) konzeptionell vorgesehen sind (vgl. Abb. V-8 und Tab. V-9). Darüber hinaus sind zwei

²⁹Die vertaktete lokale Buslinie 205 ist hier wegen ihrer Netzwirkung mit aufgenommen.



Verknüpfungspunkte jenseits der Kreisgrenze gesondert erwähnt, die von regionalen Buslinien aus dem Werra-Meißner-Kreis angefahren werden (Helsa, Mühlhausen/Th.). Die angebotenen Umsteigeverbindungen im regionalen ÖPNV richten sich auch an den Jedermann-Verkehr.

An den Knotenpunkten mit vertakteten Anschlüssen werden die Umsteigezeiten so bemessen, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht überlang ausfallen. Es sind Umsteigezeiten von weniger als 20 Minuten vorgesehen. Bei besonders kurzen Umsteigezeiten werden die Fahrpläne im straßengebundenen ÖPNV so gestaltet, so dass geringfügige Verspätungen im Vorlaufverkehrsmittel (beispielsweise im SPNV) ohne nennenswerte Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel noch aufgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen werden sowohl betrieblich (von SPNV auf Bus bzw. AST) als auch linienbündelübergreifend (von Bus auf Bus bzw. AST) gewährleistet.

Verknüpfungspunkt	Taktverknüpfungen	Bemerkungen
Bad Sooden-Allendorf	R7 ↔ 220	30-90-Min.-Rhythmus bei R7
Eschwege	R7 ↔ 230, 290, WAK 78	200 ohne Verknüpfung zur R7
Großalmerode	210 ↔ 205	205 lokale vertaktete Buslinie
Herleshausen	R6 ↔ 240, 250	240 Bus oder alternative Bedienung (vgl. Kap. V 2.2)
Herleshausen-Altefeld	240 (Bus) ↔ 240 (alternative Bedienung)	wenn Bus in H.-Altefeld endet (vgl. Kap. V 2.2)
Hessisch Lichtenau	200, 205, 290 ↔ T4 (RT2) ↔ 400	205 lokale vertaktete Buslinie
Sontra	R7 ↔ 250, 260	neuer Verknüpfungspunkt am Bahnhof geplant
Sontra-Wichmannshausen	240 ↔ 250	-
Wehretal-Reichensachsen	R7 ↔ 200	nur bis Fertigstellung BAB 44
Witzenhausen	RE1/R1 ↔ 210, 220	-
Helsa (LK KS)	T4 (RT2) ↔ 210	-
Mühlhausen/Thüringen (UH)	RE1 ↔ 230	RE1 (Th.) Göttingen – Erfurt
Erläuterungen		
Linie 1 ↔ Linie 2 ↔ Linie 3: Taktverknüpfungen zwischen den Linien 1, 2 und 3		
Linie 1 ↔ Linie 2, Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 und 3 (und umgekehrt)		
Linie 1 ↔ Linie 2/Linie 3: Taktverknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 oder 3 (und umgekehrt)		

Tab. V-9: Regionale Taktverknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung]

Bezüglich der regionalen Taktverknüpfungspunkte ist hervorzuheben:

- Bad Sooden-Allendorf wird zu einem regionalen Umsteigepunkt entlang der Relation Witzenhausen – Eschwege. Wegen der versetzten Fahrzeiten der R7 (30-90-Minuten-Rhythmus) werden auch die Fahrpläne der regionalen Buslinie 220 angepasst.



Die durchgehenden Fahrten der Linie 220 an Schulwerktagen zwischen Eschwege und Witzenhausen bleiben hiervon unberührt.

- Am Stadtbahnhof in Eschwege sind Busanschlüsse zu/von der R7 in/aus Richtung Göttingen aufgrund der 30-90-Minuten-Rhythmisierung nur partiell möglich. Die Linie 200 wird keine vertakteten Anschlüsse in/aus Richtung Göttingen mit kurzen Übergangszeiten haben. Bei den regionalen Buslinien im Werratal östlich Eschweges (230, WAK 78) hängt es von der später umzusetzenden Variante ab, ob es für alle Regelfahrten Anschlüsse geben wird (vgl. Kap. V 2.2).
- Die Regelfahrten der „Ringgau-Linie“ 240 werden aus Gründen des geringen Nachfragepotenzials und des Fahrzeugumlaufes auf den Abschnitt Eschwege – Herleshausen-Altefeld eingekürzt. Die Verlängerung nach/aus Herleshausen wird durch eine alternative Bedienung mit Umstieg in Herleshausen-Altefeld sichergestellt.
- In Hessisch Lichtenau werden künftig auch die regionalen Buslinien 200 und 400 untereinander Anschlüsse herstellen, so dass Fahrten mit kurzen Umsteigezeiten zwischen dem Raum Eschwege und Melsungen möglich werden. Unverändert wird es für alle vertaktete Buslinien (200, 205, 290, 400) gesicherte Anschlüsse zu/von der Lossetalbahn (T4 bzw. „RT2“) nach/aus Kassel geben.
- Der Verknüpfungspunkt an der Bahnstation in Wehretal-Reichensachsen muss nach Fertigstellung der BAB 44 und der Neuordnung des nachgelagerten Straßennetzes (B 27) im Bereich Wehretals aller Voraussicht nach aufgegeben werden. Davon betroffen sind Umstiege zwischen der Buslinie 200 und der SPNV-Linie R7 auf der Relation Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Bebra.



2.6 Verknüpfungskonzept lokaler ÖPNV

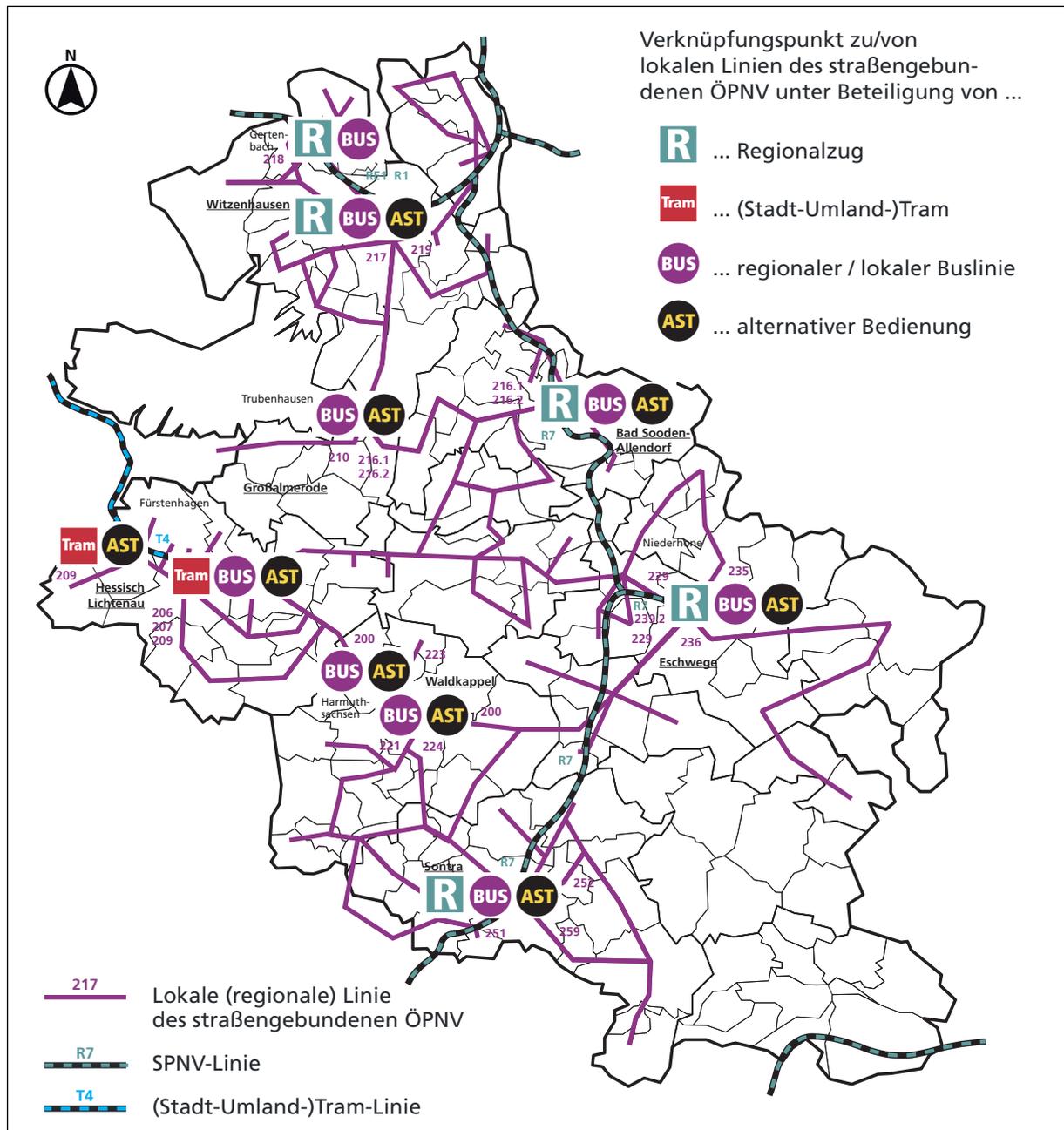


Abb. V-9: Lokale Verknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

Lokale Bus- und Kombiliniens weisen oftmals keine (ganztägige) Vertaktung des Fahrtenangebots auf, weshalb diese im Anschlusskonzept vorbehaltlich gewisser Einschränkungen bei den zeitlichen Verknüpfungen aufgenommen sind. Hingegen sind die Fahrten auf den Linien mit alternativer Bedienung (209, 219, 216.1, 229, 239.1-2, 259) i. d. R. durchgehend vertaktet und die Übergänge zu/von den übergeordneten Verkehrsmitteln (SPNV, regionale Buslinien) daher auch ohne längere Wartezeiten möglich.



Im schulbezogenen Linienverkehr gibt es zu festgelegten Uhrzeiten auch dezentrale Umsteigepunkte (z. B. in Herleshausen-Nesselröden oder Eschwege-Niederhone). Deren Einrichtung ist vom konkreten Fahrplan und von den Einzugsgebieten der weiterführenden Schulen abhängig, so dass diese nicht vollständig im Nahverkehrsplan erfasst werden. Die lokalen Verknüpfungspunkte gehen aus Abb. V-1 und Tab. V-10 hervor.

Bei einer Verlängerung der Linien 216.1-2 wird in Großalmerode-Trubenhagen ein neuer lokaler Verknüpfungspunkt zu/von der regionalen Buslinie 210 eingerichtet, so dass Fahrten aus Bad Sooden-Allendorf in Richtung Kassel angeboten werden können.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfungen	Bemerkungen
Bad Sooden-Allendorf	R7 ↔ 215, 215.A-B	AST Grenzmuseum u. Stadtbus
	R7, 220 ↔ 216.1-2	216.2 für Ausbildungsverkehr
	215.A ↔ 215.B	Fahrzeug wechselt Linie
Eschwege	R7 ↔ 229, 235, 236, 239.1-2	-
	231.2 ↔ 231.3 ↔ 231.4	(Teil-)Rendezvous am Stadtbhf.
Eschwege, Platz d. Dt. Einheit	231.1 ↔ 231.2	Fahrzeug wechselt Linie
Großalmerode-Trubenhagen	210 ↔ 216.1-2	bei Verlängerung 216.1-2
Hessisch Lichtenau	T4 (RT2) ↔ 206, 207, 209	206, 207 für Ausbildungsverk.
Hess. Lichtenau-Fürstenhagen	T4 (RT2) ↔ 209	-
Sontra	R7 ↔ 251, 252, 259	251, 252 für Ausbildungsverk.
Waldkappel	200 ↔ 221, 223, 224	-
Waldkappel-Harmuthsachsen	200 ↔ 223	nur für OT W.-Rodebach
Witzenhausen	RE1/R1 ↔ 211.1-2, 217, 218, 219	-
	211.1 ↔ 211.2	Fahrzeug wechselt Linie
Witzenhausen-Gertenbach	R1 ↔ 218	-
Verknüpfungspunkte nicht in Abb. V-9 verzeichnet, da primär für Ausbildungsverkehr		
Eschwege-Niederhone	220 ↔ 222	in/aus Ri. Witzenhausen
Herleshausen-Nesselröden	250 ↔ 241	in/aus Ri. Sontra
Wehretal-Reichensachsen	R7 ↔ 221	in/aus Ri. Sontra und Bebra nur bis Fertigstellung BAB 44
Erläuterungen		
Linie 1 ↔ Linie 2 ↔ Linie 3: (Takt-)Verknüpfungen zwischen den Linien 1, 2 und 3		
Linie 1 ↔ Linie 2, Linie 3: (Takt-)Verknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 und 3 (und umgekehrt)		
Linie 1 ↔ Linie 2/Linie 3: (Takt-)Verknüpfungen von Linie 1 zu Linie 2 oder 3 (und umgekehrt)		

Tab. V-10: Lokale Verknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis

[eigene Zusammenstellung]



2.7 Alternative Bedienformen

Alternative Bedienungsformen im öffentlichen Verkehr des Werra-Meißner-Kreises werden – insbesondere auch vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen – künftig weiter forciert. Deren Ausbau ist zum komplementären Erhalt des konventionellen ÖPNV-Angebotes auf Abschnitten mit hoher Nachfrage in Zukunft verstärkt erforderlich.

Neben dem verstärkten Einsatz von AST in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage sowohl als Ersatz als auch als Ergänzung des fest bedienten Busverkehrs werden im Werra-Meißner folgende weitere besonderen alternative Bedienformen den Fahrgästen oder Zielgruppen zur Verfügung gestellt.

2.7.1 „NVV-Mobilfalt“

Ausgangslage und Projektintention

Die Rahmenbedingungen des ÖPNV in ländlichen Räumen werden sich in Zukunft aufgrund der Auswirkungen soziodemografischer Entwicklungen grundlegend verändern. Um der Wohnbevölkerung in dünn besiedelten Regionen eine dauerhafte und attraktive Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen anbieten zu können, muss schon zum heutigen Zeitpunkt eine Strategie für eine bedarfsgerechtere Durchführung von Mobilitätsbedürfnissen entwickelt werden.

Der Grundgedanke besteht darin, nicht nur die Verkehrsmittel des vorhandenen ÖPNV-Systems besser miteinander zu verknüpfen und mit einem einheitlichen Tarifsystem zu versehen – so wie es im NVV und in anderen Verbundgebieten durchweg praktiziert wird –, sondern ein neuartiges, integriertes Mobilitätsangebot umzusetzen. Im Rahmen von Pilotprojekten erfolgt dies seit April 2013 in drei nordhessischen Bedienegebieten.

Das neue Nahverkehrskonzept „Mobilfalt“ wurde vom NVV gemeinsam mit dem Werra-Meißner-Kreis bzw. der NWM sowie mit den Städten und Gemeinden in den zwei Pilotregionen entwickelt.

Seit April 2013 gibt es Mobilfalt zu Testzwecken im Werra-Meißner-Kreis in

- Sontra, Herleshausen und Nentershausen (Landkreis Hersfeld-Rotenburg) und
- Witzenhausen.

Darüber hinaus existiert mit Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis ein drittes Testgebiet.

Zentrale Intention des Konzeptes ist eine Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem bestehenden öffentlichen Verkehrssystem im Verbundgebiet. Auf diese Weise entstehen neuartige, flexible Angebote für Nutzer und Anbieter.

Langfristig verfolgen NVV und NWM mit dem Projekt Mobilfalt die Intention, ein flexibles Angebot für die Nachfrager mit Anreizen für die Mobilitätsanbieter zu verbinden.

Registrierung und Nutzung

Bisherige fahrplangebundene und bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote werden im vorhandenen NVV-Tarifsystem um Fahrten im Pkw oder im Taxi ergänzt. Jeder, der sich in der Lage sieht und Interesse hat, kann seine regelmäßigen oder unregelmäßigen priva-



ten Pkw-Fahrten im Rahmen des neuen Konzepts anderen Nachfragern anbieten und erhält dafür eine festgelegte Kostenerstattung. Dabei liegt die Erstattung aktuell bei 30 Cent pro Kilometer. Der Preis pro Fahrt für den Fahrgast beträgt derzeit 1,00 Euro.

Zur Teilnahme am Projekt „NVV-Mobilfalt“ müssen sich Anbieter und Mitfahrer einmalig registrieren. Nach der Anmeldung erhalten alle Teilnehmer die *MobilfaltCard*, mit deren Nummer durch Nachfrager Fahrtwünsche aufgegeben bzw. Fahrten gebucht werden oder Anbieter ihre Mitfahrgelegenheiten veröffentlichen können.

„NVV-Mobilfalt“ wird über eine internetgestützte Plattform gesteuert, die alle Informationen zentral verwaltet und angebotene sowie nachgefragte Fahrten in die bestehenden Fahrpläne des NVV integriert.

Die Abrechnung läuft ebenso über das Buchungssystem. Gebucht werden kann das neue Angebot über

- eine einheitliche Service-Telefonnummer,
- Internet oder
- die Mobilitätszentrale im Stadtbahnhof Eschwege.

Seit Juni 2013 wird in Kooperation mit den Stadtwerken Eschwege am Stadtbahnhof ein Verleih von Elektro-Fahrrädern (e-Bikes) während der Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale angeboten. So wird erstmals im NVV-Gebiet der ÖPNV außerhalb von Kassel mit elektrischer Mobilität auf dem Fahrrad erweitert.

Buchung und Abrechnung

Die Buchung von Fahrten erfolgt über das Internet, via Telefon oder in den Mobilitätszentralen (derzeit nur Eschwege). Nach dem Login auf dem Internetauftritt gelangen Mobilfalt-Nutzer auf das neue NVV-Auskunftssystem. Dort werden alle buchbaren Mobilfalt-Fahrten angezeigt. Mitfahrer können sich die gewünschte Fahrt herausuchen und buchen. Für Anbieter werden alle Fahrten gefiltert, die zu vergeben sind. Fahrer können dann entsprechende Strecken auswählen und anbieten.

Wird eine Fahrt gebucht, erstellt das Auskunftssystem eine Buchungsinformation an den Fahrgast und an den Fahrer (per SMS, Anruf oder Fax), in der Zeit, Treffpunkt und Identifikationsdaten enthalten sind. Darin erfährt der Anbieter beispielweise, dass ein Mitfahrer zu einem Zeitpunkt an der Haltestelle „A“ im Ort „1“ wartet und zur Haltestelle „B“ im Ort „2“ fahren möchte. Der Fahrgast erhält eine Information zum Anbieter und dessen PKW-Kennzeichen. Eine Fahrscheinkontrolle durch den Fahrer ist nicht notwendig, da Mobilfalt-Teilnehmer registriert sind und die Abwicklung der Abrechnung vom Auskunftssystem des NVV übernommen wird.

Eine innergemeindliche Mobilfalt-Fahrt kostet 1,00 Euro und entspricht damit einem AST-Zuschlag. Die Fahrt wird mittels einer Abbuchung vom Bankkonto oder über das Mobilfalt-Konto des registrierten Teilnehmers bezahlt.

Mobilfalt-Fahrten können von allen registrierten Personen angeboten werden, die einen Führerschein haben und über ein nach deutschem Recht zugelassenes Fahrzeug verfügen. Privatfahrer, zum Beispiel Pendler, erhalten so die Möglichkeit, von der zusätzlichen Personenbeförderung zu profitieren. Aber auch gewerbliche Anbieter wie Fahr- oder Kurierdienste können unter bestimmten Bedingungen teilnehmen. Fahrtkosten werden nach definierten Wegstrecken dem Mobilitätskonto des Beförderers gutgeschrieben. Die Erstattung beträgt 0,30 Euro pro gefahrenen Kilometer. Das so erworbene Guthaben auf dem Mobilfalt-Konto kann der Fahrer gegen Bargeld einlösen.



Modellprojekt

Als Anbieter, Vermarkter und Koordinator von Mobilfalt werden NVV und NWM damit ihren Ansprüchen gerecht, zentrale Ansprechpartner und Akteure in allen Fragen rund um die Mobilität in Nordhessen im Allgemeinen und im Werra-Meißner-Kreis im Besonderen zu sein. Die Umsetzung des Mobilfalt-Projekts führen NVV und NWM im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie „Mobilität 2050 – Hessen: Impulsgeber für eine neue Mobilität“ durch. Die „NVV-Mobilfalt“ ist zudem ein Modellprojekt des Landes Hessen im Werra-Meißner-Kreis und wird zu 100 % durch das Land finanziert.

Die umfangreichen und kostenintensiven Vorarbeiten, u. a. mit Entwicklung und Implementation der besonderen Buchungssoftware und der Einrichtung der Mobilitätszentrale, lassen Mobilfalt zu einem Pilotprojekt werden, das mit deutlich geringeren Kosten auf andere Landkreise mit ländlichen Strukturen übertragen werden kann. Orts-spezifische Anpassungen sind ohne großen Aufwand möglich.

Um in den Pilotkommunen den Bekanntheitsgrad von Mobilfalt zu erhöhen und den Projektgedanken nachhaltig zu verankern, wurde auf bürgerschaftliches Engagement gesetzt. Sog. Starthelfer konnten für die Aufgabe gewonnen werden, das Projekt in ihrer Stadt bzw. Gemeinde sowie in ihrem sozialen Umfeld bekannt zu machen. Die Starthelfer wurden durch den NVV umfassend geschult und stehen den Bewohnern vor Ort mit Auskunft zur Seite.

Mobilfalt als Ergänzung des Fahrtenangebotes regionaler und lokaler Buslinien

Mobilfalt-Fahrten finden im Rahmen der seit April 2013 laufenden Testphase sowohl auf

- regionalen Buslinien (210, 218, 250, 260) als auch auf
- lokalen Buslinien (214, 217, 220, 224, 240, 251, 252)

im Kreisgebiet statt. Auf den regionalen Linien werden Mobilfalt-Fahrten i. d. R. als Taktverdichter eingesetzt, darüber hinaus bedienen sie auch Orte abseits des Regellini-enweges der Busse. Auf lokalen Buslinien, auf denen gänzlich oder weit überwiegend Fahrten primär für den Ausbildungsverkehr angeboten werden, ergänzen Mobilfalt-Fahrten das öffentliche Verkehrsangebot für eine Nutzung im Jedermann-Verkehr.

Zwei als bisher lokal eingeordnete Buslinien im Werra-Meißner-Kreis werden gemäß der Konzeptionierung künftig als regionale Linien eingestuft (220, 240). Im Gegenzug wird eine bisher regionale Buslinie mit Mobilfalt-Fahrten als lokale Linie in die Aufgabenträ-ger-schaft des Werra-Meißner-Kreises übergehen (218).

Inwieweit das Mobilfalt-Konzept als eine Möglichkeit für eine alternative Bedienweise auf den bisherigen Pilot-Linien dauerhaft zum Tragen kommen wird, bleibt der Auswer-tung der Ergebnisse aus der Testphase vorbehalten. Dies betrifft auch eine eventuelle Erweiterung des Mobilfalt-Angebots auf Buslinien anderer Verbundlandkreise.



2.7.2 „Fifty-Fifty-Taxi“

Projekt- und Kostenträger

Die NWM als Aufgabenträgerorganisation für den ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis bietet im Rahmen eines Präventions- und Verkehrssicherheitsprojektes und als Ersatz für den nächtlich nicht verkehrenden ÖPNV seit dem 01. April 2006 mit dem „Fifty-Fifty-Taxi“ ein ergänzendes Angebot zur Erhöhung der Mobilität und Sicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen an.

Das Konzept ist als alternatives, den konventionellen ÖPNV ergänzendes Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene zu verstehen. Ein ursprünglich geplanter Discobus für Jugendliche scheiterte an dem hohen Zuschussbedarf, der systembedingt fehlenden – aber unbedingt notwendigen – Flexibilität und dem möglichen Streckenverlauf (zu viele nicht bündelbare Fahrtbeziehungen). Ein Discobus war daher in Anbetracht des gesetzten Zieles der nächtlichen Verkehrssicherheit von Jugendlichen und jungen Erwachsenen als Angebotsergänzung nicht geeignet.

Im September 2013 hat die Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) den 3.000. „Fifty-Fifty-Taxi“-Ausweis ausgestellt. Das Programm soll in Zukunft fortgesetzt und weiterentwickelt werden.

Die NWM fördert das Projekt durch die Übernahme der Hälfte des Fahrpreises. Das Projekt „Fifty-Fifty-Taxi“ soll einen Beitrag für einen sicheren Heimweg leisten und in hohem Maße zur nächtlichen Verkehrssicherheit beitragen.

Sponsoren und Projektpartner sind

- Diskotheken in Eschwege und Waldkappel,
- ein Bowlingcenter in Eschwege,
- Kinos in Eschwege, Großalmerode und Witzenhausen,
- eine örtliche Brauerei,
- eine Raiffeisenbank,
- eine Krankenkasse,
- Fahrschulen,
- die Kreisverkehrswacht und
- die beteiligten Taxiunternehmen.

Die Sponsoren finanzieren das Angebot mit mehreren tausend Euro im Jahr (2012: rund 5.200 Euro).

Konkrete Handhabung

Mit dem kostenlosen „Fifty-Fifty-Taxi“-Ausweis fahren junge Leute zwischen 16 und 23 Jahren aus dem Werra-Meißner-Kreis (und der Gemeinde Helsa im Landkreis Kassel) zum halben Preis von einer nächtlichen Freizeitaktivität (wie z. B. Diskothek, Kino, Gastronomie) sicher nach Hause. Voraussetzung hierfür ist ein Wohnsitz im Werra-Meißner-Kreis. Fahrten nach Helsa sind nur aus Großalmerode, Hessisch Lichtenau und Waldkappel möglich.



Die Nutzungszeiten sind auf freitags, samstags und vor Feiertagen ab 22:00 Uhr bis morgens 06:00 Uhr festgelegt.

Das „Fifty-Fifty-Taxi“ fährt von festgelegten Standorten im Kreisgebiet ab aus

- Bad Sooden-Allendorf,
- Eschwege,
- Großalmerode,
- Hessisch-Lichtenau,
- Waldkappel,
- Witzenhausen.

Die aktuellen Startstandorte (Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen, zentrale Punkte) können von den Nutzern auf dem Internetauftritt der NWM in Erfahrung gebracht werden bzw. werden auch von den Taxiunternehmen bei der Buchung genannt.

Das Angebot des „Fifty-Fifty-Taxis“ gilt nur für den Nachhauseweg zur Heimatadresse des eingetragenen Ausweisinhabers. Die Ziele der Taxifahrt müssen im Werra-Meißner-Kreis (bzw. in der Gemeinde Helsa) liegen.

Die Fahrt zu den Orten ihrer Freizeitaktivitäten müssen die Nutzer allerdings selbst organisieren bzw. tragen. Mit dem im vorliegenden Nahverkehrsplan projektierten konventionellen ÖPNV-Angebot wird dies durchgehend bis in die frühen Abendstunden zumeist möglich sein, auf Hauptachsen (SPNV, Tram) auch bis in die späten Abendstunden hinein.

Preisbildung

Die NWM fördert das Projekt durch die Übernahme der Hälfte des mit den Taxiunternehmen festgelegten Fahrpreises. Die vollen Preise für jede Fahrbeziehung zwischen Abfahrtsort und Zielort (Heimweg in den Heimatortsteil) sind getrennt für eine

- PKW-Taxi-Beförderung oder
- BUS-Taxi-Beförderung (ab 5 Personen)

verbindlich in den in Internetauftritt abrufbaren Fahrpreis-Tabellen festgehalten.

Ausnahmen vom Tabellen-Fahrpreis können nur bei Umwegfahrten gelten, wenn mehrere Personen aus verschiedenen Orten kommen, aber nur eine Beförderungsleistung wahrnehmen. Für diesen Fall wird die Umwegstrecke in dem Abrechnungsbeleg festgehalten, mit dem aktuellen Preis pro Kilometer berechnet und dem Tabellenfahrpreis zugeschlagen. Daraus ergibt sich dann der Gesamtfahrpreis, der ebenfalls der im Internet angegebenen Regelung unterliegt, wobei Jugendliche nur den halben Preis zahlen. Weitere Ausnahmen vom Tabellenfahrpreis fallen dann an, wenn das Taxi bei mehreren Zieladressen innerhalb eines Ortes jeweils einen Zuschlag von 1,00 Euro von den aussteigenden Jugendlichen erhebt.

Bei den „Fifty-Fifty-Taxi“-Fahrten reicht es aus, wenn einer der Mitfahrer den Berechtigungsausweis besitzt, da das Taxi auch nur für einen Fahrgast fahren würde. Allerdings darf zum „Fifty-Fifty-Taxi“-Tarif nur bis zur Heimatadresse des Ausweisinhabers gefahren werden. Darüber hinausgehende Fahrtstrecken müssen gesondert abgerechnet werden. Aus Kostengründen ist es somit sinnvoll, dass mehrere Jugendlichen zusammen fahren.



Von den aus den Tabellen im Internet abzulesenden vollen Preisen zahlt der Jugendliche mit „Fifty-Fifty-Taxi“-Ausweis nach der Fahrt den halben Preis, den Restbetrag rechnet das Taxiunternehmen mit der NWM ab.

2.7.3 „bürgermobil“ Ringgau/Weißenborn

Projektziele

Im Rahmen des Modellprojektes „Region schafft Zukunft“ (Baustein Masterplan zur Daseinsvorsorge) wurde im Zusammenhang mit der Verbesserung der Erreichbarkeit der neuen Nahversorgungseinrichtung „marktwert“ in Ringgau-Datterode im öffentlichen Verkehr ein Konzept für ein ehrenamtlich betriebenes Bürgerbus-Angebot erarbeitet.

Die Konzeption war von Beginn an auf eine grenzüberschreitende Erschließung und Verbindung der zwei im Einzugsbereich dieser Einzelhandelseinrichtung liegenden Gemeinden Ringgau und Weißenborn ausgelegt. Diese liegen zwar nebeneinander, es gibt aber – mangels Fahrgastpotenzial – keine direkten ÖPNV-Verbindungen (Bus, AST). Darüber hinaus sollte eine umfassende Sichtweise zur Verbesserung der Lebensqualität mit Bezug zur lokalen Mobilität besonders für ältere Menschen Berücksichtigung finden. Daher wurden auch weitere, von den Bürgern gewünschte Zielorte der Grundversorgung einbezogen – neben dem neuen Nahversorgungszentrum auch Arztpraxen, Apotheken, Therapieeinrichtungen, Banken und Gemeindeverwaltungen.

Angebotskonzept

Unter den zuvor definierten Zielen wurde das Projekt zum 01. November 2011 mit einer halbjährigen Erprobungsphase in die Praxis umgesetzt. Mitte 2012 wurde das „bürgermobil“ Ringgau/Weißenborn in einen Dauerbetrieb überführt, nachdem sich eine verhältnismäßig stabile Fahrgastnachfrage eingestellt hatte.

Mit Blick auf die Verlässlichkeit und auf eine einfache Handhabung hat man sich im Vorfeld der Inbetriebnahme für ein fahrplangebundenes Angebot mit festen Linienwegen, Haltestellen und Fahrzeiten entschieden. Demnach gibt es an zwei Tagen jeweils zwei Fahrtrunden durch die beiden Gemeinden.

Anfangs wurde montags und donnerstags gefahren. Seit dem 01. März 2012 wurde aufbauend auf den Erfahrungen der ersten vier Monate, vor dem Hintergrund der sich entwickelten Nachfrage und nach Wünschen der Fahrgäste auf dienstags und freitags umgestellt. Wenn der Dienstag auf einen Feiertag fällt, werden die Fahrten am nächsten Werktag nachgeholt.

Als Fahrzeuge kommen bereits vorhandene Kleinbusse der am Gesamtprojekt beteiligten Institutionen zum Einsatz, die in einem gemeinsamen Fahrzeugpool zur Verfügung stehen. Die Fahrzeuge werden von ehrenamtlich aktiven Bürgern gefahren.

Das bürgerbusähnliche Mobilitätsangebot stellt ausdrücklich eine Ergänzung und keinen Ersatz des vorhandenen ÖPNV-Angebotes dar, das im Fall der Gemeinden Ringgau und Weißenborn – neben dem Ausbildungsverkehr – primär auf die Anbindung an die Kreisstadt Eschwege ausgerichtet ist. Als zusätzliche Dienstleistung werden beim „bürgermobil“ wohnort- und zielpunktnahe Haltestellen bedient, die entsprechend gekennzeichnet sind.

Die Nutzung des „bürgermobils“ Ringgau/Weißenborn ist für die Fahrgäste kostenlos.



Projektträger und Finanzierung

Träger des „bürgermobils“ sind die Gemeinden Ringgau und Weißenborn, die dabei von der örtlichen Gemeindekrankenpflege und dem Trägerverein „Aufwind – Verein für seelische Gesundheit e. V.“ unterstützt werden, der auch die Nahversorgungseinrichtung „marktwert“ betreibt. Dieser Verein übernimmt auch die Koordination der Fahrer und der Fahrzeuge.

Die Kosten des Betriebs des „bürgermobils“ Ringgau/Weißenborn in Höhe von jährlich rund 4.400 Euro werden finanziert durch

- Spenden von Fahrgästen mit rund 400 Euro,
- den Zuschuss der NWM von 2.500 Euro,
- ergänzende Zahlungen der Gemeinden Ringgau (75 %) und Weißenborn (25 %) mit zusammen ca. 1.500 Euro.

Die NWM unterstützt das Projekt zusätzlich fachlich und planerisch.

Ausblick

Künftig wird eine enge Zusammenarbeit zwischen dem „bürgermobil“ Ringgau/Weißenborn“ und dem im Aufbau befindlichen Nachbarschaftshilfeverein „Netzwerk Ringgau e. V.“ angestrebt.

Den Einschätzungen der Nutzer, der Bürger sowie der Lokalpolitik in den beteiligten Kommunen zufolge wird das „bürgermobil“ Ringgau/Weißenborn zwischenzeitlich als fester Bestandteil des Mobilitätsangebotes vor Ort wahrgenommen.

Das für den Werra-Meißner-Kreis bisher einmalige Projekt hat nach den Wünschen der Initiatoren Modellcharakter und sollte möglichst auch weitere, ähnlich gelagerte Mobilitätsprojekte im Kreisgebiet anstoßen. Seitens der NWM wünscht man sich ebenfalls weitere Bürgerbusse. Dafür wurde im Februar 2014 durch die NWM eine Initiative bei den Städten und Gemeinden gestartet.



3 Verkehrsinfrastruktur

3.1 Anschlusssicherung mittels DFI

Die Anschlusssicherung ist nicht nur für den Fahrgast von Bedeutung, der bei Verspätung seinen Anschluss noch erreichen möchte. In einem regionsweiten ÖPNV-System können nicht alle nachgefragten Relationen umsteigefrei angeboten werden. Um den stets als Nachteil oder gar als Hürde empfundenen Umsteigevorgang reibungslos und zeitlich kurz zu halten, sind Anschlüsse abzustimmen und betrieblich abzusichern. Schließlich setzt sich ein Teil der Nachfrage im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV aus Fahrgästen mit Vor- und Nachlauffahrten zusammen.

Das Fahrpersonal der Bus- und AST-Linien hat nach betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge und Anschlussbusse zu warten. Die Wartezeiten werden bemessen nach

- der Bedeutung des Anschlusses,
- den weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges,
- der Fahrzeugumlaufbindungen und
- der Tageszeit.

In einer Abwägungssituation muss dann dem Anschluss Vorrang vor der Pünktlichkeit des abfahrenden Kurses gegeben werden. Die Prioritätenfolge der Anschlusssicherungen hängt von der Anzahl der Umsteiger und vom zeitlichen Abstand nachfolgender Fahrten ab, auf die der Fahrgast ersatzweise zurückgreifen müsste.

In ländlichen Räumen kommen bei den Verkehrsunternehmen rechnergestützte Betriebsleitsysteme zum Einsatz, die der verkehrlichen Situation angepasst sind (sog. RBL „light“). Eine verbundweite „Zentrale Datendrehscheibe“ (ZDD) übernimmt die Datenverarbeitung und versorgt die DFI-Server und die Echtzeit-Fahrplanauskunft. Dadurch soll den Fahrgästen und dem Fahrpersonal nicht nur über die DFI-Anzeigetafeln an den Umsteigehaltestellen Informationen über Ankunfts- und Übergangszeiten zur Verfügung gestellt werden, sondern auch über das Internet, wodurch weitere Ausgabemedien gespeist werden können (PC, mobile Endgeräte).

Bisher sind DFI-Anzeigen am Stadtbahnhof in Eschwege und am Bürgerhaus in Hessisch Lichtenau in Betrieb. Es ist beabsichtigt, weitere ortsfeste DFI-Anzeigen an zentralen Umsteigehaltestellen aufzustellen. Darunter fallen Umsteigepunkte sowohl zwischen SPNV und Bus als auch zwischen Bus und Bus. Hierfür kommen vorrangig in Betracht:

- Bad Sooden-Allendorf (ZOB am Bahnhof),
- Großalmerode (Speckplatz),
- Herleshausen (Bahnhof),
- Sontra (nach Bau einer neuen Schnittstelle zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV am Bahnhof),
- Sontra-Wichmannshausen (im Fall des Ausbaus der Bushaltestelle „Mitte“),
- Witzenhausen (Bahnhof, ZOB, Markt).



3.2 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Investitionen in die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegen den Städten und Gemeinden als Eigentümer der Haltestelle und ihrer Bestandteile (vgl. Auflistung der Vorhaben in Kap. V 3.3). Bei Modernisierungsmaßnahmen sind daher die Vorgaben des Anforderungsprofils zu beachten (vgl. Kap. III 7.4.4). An dieser Stelle sei nochmals auf wichtige bauliche und gestalterische Aspekte sowie auf die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste hingewiesen:

- Ausbau einer Haltestelle bei nachgewiesener verkehrlicher Sinnhaftigkeit;
- Kap-Haltestellen sind die Regel, Ausnahmen sind zu begründen;
- im Fall des Ausbaus von Haltestellenpositionen in Busbuchten hinreichende Bemessung der fahrgeometrischen Ein- und Ausfahrbereiche gemäß RASt 06;
- Einbau der Hochborde in gerade verlaufenden Straßenabschnitten (nicht in Krümmungen oder Kurvenlagen);
- Länge der Hochborde analog zu den eingesetzten Busfahrzeugen;
- ausreichend breite Warteflächen (mindestens 2,5 m);
- transparenter Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten;
- Ausbildung der taktilen Leitelemente als geschlossene Kette;
- bei Haltestellen außerorts verkehrssichere Anlage und Zugangsmöglichkeiten.

3.3 Investitionsplanungen der Städte und Gemeinden

Im Zuge der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis wurde im 1. Quartal 2013 bei den Städten und Gemeinden abgefragt, ob

- sich zu dem Zeitpunkt aktuelle Infrastrukturplanungen im Bereich des ÖPNV in Bearbeitung bzw. in Erstellung befinden (z. B. neue Haltestellen, Wartehallen),
- bereits für die Jahre 2013 bis 2018 Investitionsmaßnahmen im ÖPNV angemeldet seien (z. B. für Haltestellen, Bahnhofsumfelder).

In Tab. V-11 sind die Antwortrückläufe und Nachträge der Städte und Gemeinden aufgelistet. Die genannten Planungen beziehen sich mehrheitlich auf Einzelmaßnahmen, worunter Verlegungen, Erneuerungen, Errichtungen, niederflurgerechte Ausbauten von Bushaltestellen oder das Aufstellen von Wartehallen fallen. Kleinere, singuläre Vorhaben erhalten keine Förderung, wenn die Kosten den Schwellenwert von 100.000 Euro nicht überschreiten. Verschiedene Maßnahmen zur Erneuerung von Haltestellen werden im Rahmen der Dorferneuerungsprogramme umgesetzt. In den Städten Witzenhausen und Sontra sind umfangreichere Maßnahmen geplant.

Haltestellenausbauprogramm der Stadt Witzenhausen

In 2012 hat die Stadt Witzenhausen beim Kompetenzzentrum Verkehrsinfrastrukturförderung bei Hessen Mobil in Kassel die Erneuerung und Erweiterung von Bushaltestellen in Witzenhausen und seinen Stadtteilen für das GVFG-Förderprogramm angemeldet.



Eine Bestandsaufnahme im Stadtgebiet ergab, dass über 100 Haltestellenpositionen vorhanden sind. An nur rund 30 Haltestellen gibt es Fahrgastunterstände, hiervon sind wiederum nur 20 transparent, die übrigen Holz- oder Fachwerkkonstruktionen. An vielen Haltestellen mangelt es an Sitzgelegenheiten und ausreichender Beleuchtung.

Unter Einbeziehung der Ortsbeiräte der einzelnen Ortsteile sowie der Stadtwerke Witzenhausen als Betreiber des Stadtbusses wurde ein Erneuerungs- und Erweiterungsbedarf von insgesamt 31 Haltestellen ermittelt, der in dem Förderantrag zusammengefasst wurde. Das Gesamtinvestitionsvolumen beläuft sich hiernach auf rund 885.000 Euro, wobei die Gesamtmaßnahme aus GVFG- und FAG-Mitteln gefördert und in zwei Bauabschnitten bis 2017 realisiert werden soll.

Für das Aufstellen weiterer Fahrgastunterstände ist es teilweise erforderlich, eine ausreichend dimensionierte Wartefläche in Pflasterbauweise herzustellen und zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs die Wartefläche durch den Einbau sog. „Kasseler Borde“ (Hochbordsteine) anzuheben. Sofern geboten und bei den vorhandenen Platzverhältnissen umsetzbar, werden auch taktile Elemente für sehbehinderte Menschen eingelassen. Darüber hinaus müssen die Haltestellenbereiche ausreichend beleuchtet und teilweise mit Fahrgastinformationsvitrienen, Abfallbehältern und Sitzbänken ergänzt werden.

In einem ersten Bauabschnitt im Realisierungszeitraum 2014 bis 2015 ist die Erneuerung bzw. die Erweiterung von Haltestellen in der Kernstadt Witzenhausen sowie in den Stadtteilen Ellingerode, Ermschwerd, Hubenrode, Hundelshausen, Kleinalmerode und Ziegenhagen vorgesehen. Das Investitionsvolumen des ersten Bauabschnitts beträgt etwa 453.000 Euro (brutto) zzgl. anteiliger Planungs- und Vermessungskosten.

In einem zweiten Bauabschnitt im Realisierungszeitraum 2016 bis 2017 ist die Erneuerung bzw. die Erweiterung von Haltestellen in der Kernstadt Witzenhausen sowie in den Stadtteilen Bischhausen, Blickershausen und Werleshausen vorgesehen. Das Investitionsvolumen des 2. Bauabschnitts beträgt etwa 417.000 Euro (brutto) zzgl. anteiliger Planungs- und Vermessungskosten.

Im Rahmen der geplanten Maßnahme werden nur Flächen in Anspruch genommen, die auch bisher versiegelt waren. Der geplante Ausbau soll weitestgehend an den Bestandshaltestellen erfolgen.

Die von der Stadt Witzenhausen vorläufig ermittelten Gesamtkosten des Haltestellenausbauprogramms belaufen sich auf 885.000 Euro (brutto). Darin sind die Kosten von 15.000 Euro (brutto) für Planung und Vermessung enthalten.

ÖPNV-Schnittstelle und Bahnhofsumfeld in Sontra

Aus Sicht der Stadt Sontra besteht hinsichtlich der Schaffung einer zeitgemäßen Verknüpfungsstelle zwischen SPNV, straßengebundenem ÖPNV und individuellen Verkehrsmitteln (Fahrrad, Pkw) am Bahnhof in Sontra ein erhöhter Handlungsbedarf. Im Rahmen des Stadtumbauprogramms, an dem Sontra teilnimmt, hat sich die Möglichkeit eröffnet, das Bahnhofsumfeld mit den dazugehörigen intermodalen Verknüpfungsstellen (straßengebundener ÖPNV, Pkw, Rad) neu und attraktiv zu gestalten. Hierzu liegen der Stadtverwaltung erste Planentwürfe vor.

Im Hinblick auf eine nachhaltige Verbesserung der Gesamtsituation am Bahnhof Sontra und dessen Umfeld sind nach Ansicht der Stadt weitere, flankierende ÖPNV-bezogene Maßnahmen zwecks Steigerung der Fahrgastzahlen unerlässlich, darunter z. B. die Aufstellung dynamischer Fahrgastinformationsanzeigen (vgl. Kap. V 3.1).



Bahnstation Wehretal-Reichensachsen

Im Rahmen der Planungen für den Bau der BAB 44 ist eine Nordumgehung von Wehretal-Reichensachsen unter Einbeziehung der B 27 und B 452 vorgesehen. Diese beinhaltet die Beseitigung des derzeitigen Bahnübergangs im Bereich des Bahnhofes Reichensachsen, wo die Kreisstraße 7 die zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke Eichenberg – Bebra kreuzt. Dieser Bahnübergang stellt zugleich den einzigen Übergang zwischen den beiden Außenbahnsteigen dar.

Nach einer Schließung des Bahnübergangs besteht keine Möglichkeit mehr, von dem östlichen Bahnsteig (Fahrtrichtung Eichenberg; mit Empfangsgebäude, B+R- und P+R-Anlagen, Bushaltestelle) auf den westlichen Bahnsteig (Fahrtrichtung Bebra) an der B 27 zu gelangen. Daher muss eine Unter- oder Überführung errichtet werden. Die Gemeinde Wehretal kann ein derartiges Vorhaben aus Eigenmitteln nicht finanzieren, zumal laut Gemeinde Wehretal weder die DB AG noch die Straßenbaulastträger eine Zuständigkeit signalisierten. Ohne eine entsprechende bauliche Ergänzung kann die 2002 in Betrieb genommene Bahnstation nicht wie bisher genutzt werden.

Stadt/Gemeinde	aktuelle Maßnahmen (2012/2013)	Investitionen 2013-2018
Bad Sooden-Allendorf	-	-
Berkatal	-	-
Eschwege	neue Buswartehalle für die Haltestelle „Gänserasen“ in Oberhone (Maßnahme abgeschlossen)	jeweils eine neue Buswartehalle im Stadtgebiet pro Jahr à ca. 15.000 Euro
Großalmerode	Erneuerung der zentralen Bushaltestelle „Speckplatz“ (Maßnahme abgeschlossen)	Erneuerung der Buswartehalle im OT Weißenbach (nach 2015) im Rahmen der Dorferneuerung
Herleshausen	-	Bahnhofsumfeld mit Bushaltestelle, P+R- und B+R-Anlagen
Hessisch Lichtenau	-	-
Meinhard	-	-
Meißner	-	-
Neu-Eichenberg	-	s. Kap. V 3.4
Ringgau	-	Erneuerung der Bushaltestellen „Abzw. Röhrda“, „Sägewerk“ und „Lustefeld“
Sontra	-	Erneuerung des Bahnhofsumfeldes und Anlage von Schnittstellen im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms (s. o.)
Waldkappel	-	-
Wanfried	-	-



Stadt/Gemeinde	aktuelle Maßnahmen (2012/2013)	Investitionen 2013-2018
Wehretal	-	perspektivisch: Fußgängerunterführung für die Bahnstation Reichensachsen als Ersatz für den Bahnübergang K 7 nach Fertigstellung BAB 44, B 27 und B 452 (s. o.)
Weißenborn	voraussichtliche Neuanlage der Haltestelle Weißenborn „Mitte“ im Zuge der Dorferneuerung	s. nebenstehend
Witzenhausen	-	umfangreiches Haltestellenausbauprogramm für Kernstadt und Stadtteile; Laufzeit 2014-2017 (s. o.)

Tab. V-11: Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur

[eigene Zusammenstellung; nach Auskunft der Städte und Gemeinden aus dem 1. Quartal 2013 und Nachträge; teilweise redaktionell nachbearbeitet oder sinngemäß wiedergegeben]

3.4 Investitionsplanungen des Aufgabenträgers

Die bei der Modernisierung der Verkehrsstation Eichenberg und bei der Entwicklung des dortigen Bahnhofsumfeldes anfallenden Finanzierungsanteile sollen in einer Gemeinschaftsfinanzierung von der Deutschen Bahn AG, dem Land Hessen, dem NVV, dem Werra-Meißner-Kreis und der Gemeinde Neu-Eichenberg getragen werden.

Seitens der lokalen Nahverkehrsorganisation des Werra-Meißner-Kreises, der Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH (NWM), liegen keine Investitionsplanungen für ÖPNV-bezogene Infrastrukturen vor.



VI Linienbündelung

1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG³⁰ zur verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Verknüpfung von Verkehrsleistungen. So wird in § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG den von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) die Zuständigkeit für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen zugewiesen. Diese definieren hierzu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan. Gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG wäre eine Genehmigung des Verkehrs zu versagen, wenn der beantragte Verkehr u. a. einzelne ertragreiche Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Durch ein integriertes Nahverkehrsangebot soll eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sichergestellt werden, so dass die Belastung der öffentlichen Haushalte möglichst gering ausfällt. Dies soll insbesondere erreicht werden durch

- Verkehrskooperationen,
- gegenseitige Abstimmungen,
- einen Verbund der Beförderungsentgelte (i. e. Tarifkooperation bzw. Verkehrs- und Tarifverbund) und
- Koordination der Fahrpläne.

Durch die in § 9 Abs. 2 PBefG enthaltene Möglichkeit der Konzessionserteilung für mehrere, gebündelte Linien, mit der verkehrlich miteinander verflochtene Leistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können, entsteht innerhalb eines Linienbündels regelmäßig auch eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Zuordnung.

Seit der Neufassung des PBefG zum 01.01.2013 ist die Bedeutung des Nahverkehrsplans bei der Genehmigung einer Verkehrsleistung gegenüber der vorherigen Rechtslage gestiegen. Durch § 9 Abs. 2 i. V. m. § 8 PBefG wird der zuständigen Genehmigungsbehörde eine linienübergreifende, gebündelte Erteilung von Konzessionen ermöglicht. Hierbei ist gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 PBefG ein vom Aufgabenträger beschlossener Nahverkehrsplan bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen (vgl. dazu auch § 14 HÖPNVG). Dieser bildet gemäß § 8 Abs. 3 Satz 8 PBefG den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

Das Zusammenspiel der vorstehenden Normen ermöglicht es, durch eine auf sachlicher Grundlage bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans erfolgte Linienbündelung diese bei der Konzessionserteilung zu berücksichtigen und somit ein Bindeglied zwischen der Planung des Aufgabenträgers und der Konzessionierung durch die Genehmigungsbehörde herzustellen.

³⁰ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)



2 Zweck der Linienbündelung

Die Bildung von Linienbündeln verfolgt insbesondere den Zweck der Sicherung einer dauerhaften, gleichmäßigen, für den Fahrgast durchgängigen und kostengünstigen Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen Linien. Sowohl im Hinblick auf die mögliche Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge gemäß § 13 PBefG als auch im Hinblick auf Ausschreibungen von Verkehrsleistungen definieren Linienbündel zugleich die Anforderungen einer im öffentlichen Verkehrsinteresse liegenden, ausreichenden Verkehrsbedienung. Im Vorfeld von eigenwirtschaftlichen Antragstellungen oder Ausschreibungen bieten Linienbündel Schutz vor sog. „Rosinenpickerei“, bei der sich Verkehrsunternehmen auf eigenwirtschaftlicher Basis ausschließlich die Konzessionen rentabler Linien sichern und die Finanzierung der verbliebenen, unrentablen Linien allein der öffentlichen Hand überlassen.

Werden in einem Bündel rentable mit weniger rentablen Linien zusammengefasst, so wird für den Fall einer eigenwirtschaftlichen Antragstellung das konzessionierte Verkehrsunternehmen seine Gewinne aus dem rentablen Linienbereich in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einbringen müssen.

Für den Fall einer gemeinwirtschaftlichen Antragstellung wird der Auftraggeber die höheren Zahlungen für ertragsarme Linienbereiche durch geringere Zahlungen für rentablere Linienbereiche abmildern und so den Gesamtzuschuss der öffentlichen Hand reduzieren. Die Linienbündelung im Nahverkehrsplan ermöglicht bei der Konzessionerteilung eine Abwehr von Genehmigungsanträgen auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert deren Herauslösen aus dem wirtschaftlichen Verbund der Linien.

3 Informationspflicht der zuständigen Behörde

Aus Gründen der Transparenz sind Informationen über auslaufende und neu zu erteilende Linienverkehrskonzessionen eines Linienbündels jedem Interessenten in einem transparenten Verfahren in gleicher Weise zugänglich zu machen.

So hat ausweislich der am 03.12.2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, Artikel 7 Abs. 1 und 2, jede zuständige Behörde einmal jährlich einen Gesamtbericht öffentlich zugänglich zu machen über die

- in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,
- ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie
- diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte.

Ferner hat jede zuständige Behörde die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:



- Name und Anschrift der zuständigen Behörde,
- Art des geplanten Vergabeverfahrens,
- von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Darüber hinausgehende Anforderungen ergeben sich aus dem zum 01.01.2013 reformierten PBefG. So soll die Veröffentlichung nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist des § 12 Abs. 6 PBefG zu enthalten. Diese Frist gibt vor, dass eigenwirtschaftliche Anträge für Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen sind.

Ferner sollen in der Vorabbekanntmachung die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für

- Fahrplan,
- Beförderungsentgelt und
- Standards

angegeben werden. Es kann darüber hinaus angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans oder durch einen Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Auf landesrechtlicher Ebene folgt eine Veröffentlichungspflicht aus dem „Leitfaden für die Erteilung von Liniengenehmigungen in Hessen nach dem 3. Dezember 2009“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) vom 29.12.2009. Dieser bezieht sich auf die PBefG-Fassung in der bis zum 31.12.2012 geltenden Version und ist zum Inkrafttreten der PBefG-Reform am 01.01.2013 nicht aufgehoben worden. In Kapitel 4 des Leitfadens werden ein (Regel-)Antragszeitraum, abweichende Antragszeiträume sowie Verkehre ohne Antragszeitraum behandelt. In Kapitel 5 wird das Verhältnis eigenwirtschaftlicher Anträge (dort entsprechend der früheren Terminologie noch als „kommerzielle Anträge“ bezeichnet) zu gemeinwirtschaftlichen Anträgen behandelt.

Die inhaltliche Bedeutung des hessischen Leitfadens ist durch die Reform des bundesgesetzlichen PBefG seit dem 01.01.2013 gesunken, so dass auf diesen inhaltlich nicht näher eingegangen wird.



4 Methoden der Linienbündelung

4.1 Bildung der Ausschreibungslose

Mit einem (nicht mehr in Kraft befindlichen) Erlass vom 17.02.2006 („Güttler-II“) hatte das HMWVL im Interesse der Chancenwahrung mittelständischer Verkehrsunternehmen empfohlen, dass ein Linienbündel möglichst keine größere Fahrplanleistung als 700.000 Nutzwagenkilometer pro Jahr haben sollte. Dieser kilometrische Wert ist nicht mehr normativ geregelt, kann jedoch inhaltlich noch über § 8 Abs. 2 HÖPNVG als Anhaltspunkt verwendet werden, wonach mittelständische Strukturen des Verkehrsgewerbes zu unterstützen sind.

Dort, wo eine Fahrplanleistung von nicht mehr als 700.000 Nutzwagenkilometer p. a. nicht zu realisieren ist und größere Abweichungen bestehen, sollte den Verkehrsunternehmen innerhalb eines Linienbündels die Angebotsabgabe auf Teilleistungen ermöglicht werden. Im Rahmen einer Ausschreibung kann dies durch die Bildung von Losen geschehen, die jeweils verkehrlich selbständige Teile der Gesamtleistung beinhalten.

Im Rahmen der Stellung eines eigenwirtschaftlichen Antrags ist dies nicht möglich, da ansonsten nicht sichergestellt ist, dass sämtliche Linien eines Bündels bedient werden. In diesem Fall könnte die Linienbündelung umgangen werden, wenn die eigenwirtschaftliche Erbringung einzelner Verkehrsleistungen genehmigt werden würde, da die Genehmigung sich entgegen dem wirtschaftlichen Sinn der Linienbündelung auch auf einzelne Linien beziehen könnte. Dies wird seit dem 01.01.2013 durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG unterbunden, wonach die Genehmigung zu versagen ist, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

4.2 Ermessensspielräume

Bei der Planung von Linienbündeln bzw. bei der Zusammenstellung einzelner Linien zu Linienbündeln handelt es sich stets um nach pflichtgemäßem Ermessen zu treffende Entscheidungen. Die Linienbündelung darf daher keinesfalls beliebig erfolgen.

Die Kriterien zur Linienbündelung, die bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen sind, gehen aus den nachfolgenden Passagen hervor.

Integration der Bedienung

Eine integrierte Verkehrsbedienung in fahrplanmäßiger und tariflicher Hinsicht und ein einheitlicher Marktauftritt im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG lässt sich bei Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Unternehmen am einfachsten sicherstellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass es insbesondere im Rahmen von Verkehrsverbänden auch andere wirksame Instrumente zur Sicherung der Verkehrsintegration gibt.



Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei einer Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit Malus- und ggf. auch mit Bonusregelungen für Veränderungen bei den Fahrgastzahlen darstellen. Die Übernahme der Erlösverantwortung ist nur im Gleichklang mit einer entsprechenden Marketingverantwortung sinnvoll.

Enge verkehrliche Verflechtung von Linien

Wenn die betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen aufweisen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (z. B. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes, ähnlich wirksames Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist.

Betriebliche Optimierung

Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entscheidend zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. Im Sinne von § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbündelung. Es ist allerdings darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgeblich ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion Spitzenfahrzeuge in der Hauptverkehrszeit eingespart werden können und ob Aufwandsreduktionen durch linienübergreifende Fahrzeugumläufe und Personaleinsätze möglich sind.

Eher zufällige Durchbindungen in der Schwachverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlafes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien eine zulässige Herangehensweise. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen gesetzt. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn ein nennenswerter Anteil der Fahrgäste auch in den Genuss dieses Solidarausgleichs kommt, d. h. wenn in nennenswertem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragstarken Linie können nur dann zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienungsangebotes auf dieser Linie (künstlich) begrenzt werden.

Zubringer- und Hauptlinien

Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und deren ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so führt dies dazu, dass der Aufgabenträger die unrentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu finanzieren und auszuschreiben hat. Durch den hohen Zubringerwert profitiert allerdings der Betreiber der (eigenwirtschaftlichen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Es kommt zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinien hätte der Inhaber der Hauptlinie einen Wettbe-



werbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grund sind derart wirtschaftlich miteinander verflochtene Linien zu bündeln.

Mittelstandsförderung und Monopolvermeidung

Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür Sorge zu tragen, die Gewerbefreiheit nachhaltig zu sichern. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur und mittelständischer Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist daher tragfähiger Erwägungsgrund bei der Bündelung von Linien. Auch wenn großflächige verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen in einem einheitlichen Bedienungsgebiet gegeben sind, wie z. B. im großstädtischen Verkehr, sind dennoch regelmäßig mehrere Linienbündel innerhalb des Liniennetzes zu bilden.

Berufszugang und Wettbewerbsförderung

Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie den Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb ist nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien zu gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen (vgl. BT-Drucksache 12/6269, Seite 143 zu § 8 PBefG). Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Unternehmer stellt allerdings noch keine Wettbewerbsverfälschung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vorhandenen Unternehmen in der Region kein echter Wettbewerb entwickeln kann, ist die Bündelung rechtlich nicht mehr vertretbar.

4.3 Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Bündelung liegen vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert, die den Zielsetzungen des § 8 PBefG zuwiderlaufen bzw. die von den Bestimmungen des § 9 PBefG nicht gedeckt sind. Außerdem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So dürfen Linienbündel nicht unter dem Aspekt der Erhaltung bisheriger Genehmigungsstrukturen den Bestandsunternehmen „zugeführt“ werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt, da diese Norm keine Gebietskonzession einführt.

Eine Bündelung von Linien, für die kein hinreichender verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist beispielsweise die willkürliche Zusammenfassung der in einem Verkehrsgebiet nicht zuordenbaren, „übriggebliebenen“ Linien zu einem „Restbündel“ oder zu mehreren „Restbündeln“ oder – hilfsweise – die unbegründete Zuordnung zu



einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel nicht sachgerecht. In diesem Falle kann davon ausgegangen werden, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind.

Rechtsfehlerhaft ist es zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass nur nicht kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als gemeinwirtschaftliche Verkehre betrieben wurden, in Linienbündel einbezogen werden dürfen und kostendeckende Linien, die vor einer Neukonzessionierung als eigenwirtschaftliche Einzellinien betrieben wurden, von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Zu achten ist jedoch auf eine Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten, falls mehrere Linien mit unterschiedlicher Laufzeit in einem Bündel zusammengefasst werden sollen. Aus diesem Grund kann eine Linienbündelung mitunter erst nach mehreren Jahren im Rahmen einer Neukonzessionierung vorgenommen werden, wenn für alle zur Bündelung vorgesehenen Linien die auslaufenden Genehmigungen am gleichen Tag enden.



5 Linienbündel im Werra-Meißner-Kreis

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellte Linienbündelung umfasst die Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises und des NVV, bei letzteren nur jene mit maßgebender Bedienung im Kreisgebiet. Die „einbrechenden“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbünde oder Landkreise sind nicht Gegenstand dieses Kapitels.

Die einzelnen Linienbündel für den Werra-Meißner-Kreis sind in den Linienbündelsteckbriefen in **→Anlage VI-1** detailliert beschrieben. Die darin enthaltenen Informationen beziehen sich auf den im Angebotskonzept projektierten Zielzustand. Daher sind auch die Umsetzungshorizonte für die vorgesehenen Maßnahmen zu beachten.

Die in den Bündelsteckbriefen ausgewiesenen Konzessionslaufzeiten (entweder Beginn oder Ende) richten sich nach den Laufzeiten aktueller Genehmigungsurkunden. Im Übrigen sind darin die Angebotskonzepte berücksichtigt. Abweichungen von dieser Regel kommen ggf. zum Tragen, sofern

- ein Verkehrsvertrag vorzeitig aufgelöst und damit die Bestandskonzession ebenfalls hinfällig werden sollte oder
- ein Verkehrsvertrag nach regulärem Ablauf für einen befristeten Zeitraum verlängert werden sollte.

Eine „Interims-Linienbündelung“ zwischen dem Inkrafttreten des Nahverkehrsplans und dem je Linienbündel angegebenen Zielzustand wird nicht eigens aufgestellt. In dieser Zeit gelten die Bestandslinienbündel fort.

Die Basis für die vorliegende Linienbündelung bildet das kreisweite Linienbündelungsverfahren, das seitens der Nahverkehr Werra-Meißner GmbH (NWM) und des NVV 2001-2002 während der Aufstellung des ersten Lokalen Nahverkehrsplans durchgeführt wurde. An dem Verfahren wurden die vorhandenen Unternehmer gemäß § 8 Abs. 3 PBefG beteiligt. 2007 wurden die 2001 gebildeten Linienbündel aus verkehrsplanerischen und -wirtschaftlichen Gründen heraus modifiziert.

Bei der vorliegenden Linienbündelung handelt sich somit um eine Fortschreibung der 2007 umstrukturierten Linienbündel, wobei es keine grundlegenden Änderungen an den Bündelzuschnitten gibt. Einige Modifikationen gegenüber den Bestandsbündeln stehen in Zusammenhang mit den im Angebotskonzept projektierten Maßnahmen, wovon unter anderem:

- Einrichtung neuer Linien (231.5, 232),
- Anwenden von Liniennummerndifferenzierungen (216.1-2),
- Wechsel der Aufgabenträgerschaften (218, 220, 240),
- Umstrukturierung von Bedienegebieten (Werratal östlich Eschweges),
- Umnummerierung von Linien (230/231),
- Aufnahme von Linien mit bisheriger einstweiliger Erlaubnis in ein Linienbündel (Ausflugsbuslinie 202/290).



Die Linien des regionalen und lokalen straßengebundenen ÖPNV sind zu 11 Bündeln zusammengefasst (vgl. Tab. VI-1). Weitere Einzelheiten gehen aus den Linienbündelsteckbriefen in **→Anlage VI-1** hervor, darunter Konzessionslaufzeiten, zuständige Aufgabenträgerorganisation, Leistungen, Linienverläufe.

Die Angabe der jährlichen Nutzwagenleistung (Nkm) ist als eine Richtgröße aufzufassen. Deren tatsächliche Höhe wird erst im Zuge der konkreten Angebotsplanung ermittelt. Die Angaben der voraussichtlichen jährlichen Besetzkilometer bei den alternativen Bedienungen sind grobe Schätzungen, die sich aus der durchschnittlichen Inanspruchnahme der vergangenen Jahre ableiten (2010-2013).

Linienbündel		Linien
2	Hess. Lichtenau – Eschwege – Mühlhausen	200, 230, 232, 290
3	Ringgau	240, 241, 250, 259
201	Gelstertal – Lossetal	204, 205, 206, 207, 209, 210
202a	Witzenhausen Stadtbus	211.1-2
202b	Witzenhausen – Neu-Eichenberg	214, 217, 218, 219, 220
203	Meißner	222, 225, 229
204	Stadtbus Eschwege	231.1-5, 239.1-2
205	Eschwege – Wanfried	234, 235, 236
206	Wehretal	221, 223, 224
207	Stadt Bad Sooden-Allendorf – Werratal	215, 215.A-B, 216.1-2
209	Sontra	251, 252, 260

Tab. VI-1: Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis
[eigene Zusammenstellung]



VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

1.1 Demographischer Wandel und Mobilitätsverhalten

Die Auswirkungen des demographischen Wandels und die absehbaren Veränderungen im Mobilitätsverhalten werden sich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Nahverkehrsplanung niederschlagen. Im Fall des Werra-Meißner-Kreises wird dies im kommenden Jahrzehnt besonders deutlich:

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen treten zwar nicht schlagartig auf, sondern verlaufen schleichend, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Standortschließung (Betrieb, Kaserne) und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem Ort.
- Die Einwohnerzahl nahm im Werra-Meißner-Kreis von 2000 bis 2008 um 7 % ab, wobei einige Städte und Gemeinden Einwohnerverluste von bis zu 10 % verzeichnen mussten. Bis zum Jahr 2020 werden landkreisweit weitere Einwohnerrückgänge um rund 5 % prognostiziert, die besonders Gemeinden in den zentralen und östlichen Kreisteilen betreffen werden (-10 %).
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten)³¹. Davon unberührt kann sich aber die Verkehrsleistung weiterhin erhöhen, weil die pro Person zurückgelegten täglichen Wegelängen stetig ansteigen, zumindest bei den sog. „mobilen“ Personen, die außerhäusliche Aktivitäten (zwecks Ausbildung, Beruf, Einkauf, Freizeit) unternehmen.
- Das Hauptkundenpotenzial speziell des straßengebundenen ÖPNV außerhalb großstädtischer Ballungsräume stellen Kinder und Jugendliche dar, die öffentliche Verkehrsmittel auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Werra-Meißner-Kreis ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen. Der Einfluss auf das Nahverkehrssystem im Falle von Änderungen im Schulsystem oder bei den Schulstandorten – zumeist durch sinkende Schülerzahlen ausgelöst – ist in Kap. VII 1.3 gesondert erläutert.
- Die Anzahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter geht ebenfalls weiter zurück. Sie stellen sowohl die Gruppe der überdurchschnittlich mobilen Personen³² als auch das

³¹Die jüngsten bundesweiten Mobilitätserhebungen MiD zeigen, dass die persönliche Mobilität (gemessen in Anzahl der Wege pro Person) in den letzten Jahren nur leicht angewachsen ist.

³²Erwerbstätige Frauen stellen die Gruppe mit den meisten Wegen pro Tag (hochmobile Personengruppe), da sie berufliche Wege mit Einkaufen und Erledigungen, Freizeit, Bringen und Abholen kombinieren.



Fahrgastpotenzial bei berufsbedingten Wegen. Eine Erhöhung der Erwerbstätigenquote kann diesen Trend wieder in Ansätzen ausgleichen. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems für beruflich induzierte Wege zu berücksichtigen, denn dieses nimmt bei diesem Wegezweck innerhalb ländlicher Räume im Vergleich zu Verdichtungsräumen nur eine nachgeordnete Rolle ein und wird nennenswert nur für längere Berufswege in die Oberzentren genutzt.

1.2 Künftige Seniorengenerationen und ÖPNV-Nutzung

Einwohner nach Altersgruppen	Ausgangswerte 2010	Projektionswerte 2020	Veränderungen 2010-2020	
			absolut	relativ
bis 6 Jahre (KiGa-Kinder)	4.849	4.985	136	2,8 %
6- bis 9-Jährige (Grundschüler)	3.521	3.336	-185	-5,3 %
10- bis 19-Jährige (Schüler weiterführende Schulen, Azubis)	11.343	8.911	-2.432	-21,4 %
20- bis 44-Jährige (hochmobile Altersgruppe)	32.229	29.192	-3.037	-9,4 %
45- bis 64-Jährige (dito)	31.464	30.917	-547	-1,7 %
65- bis 74-Jährige (Senioren)	13.026	12.709	-317	-2,4 %
75 Jahre u. älter (Hochbetagte)	11.693	12.724	+1.031	8,8 %
gesamt	108.125	102.774	-5.351	-4,9 %

Tab. VII-1: Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Werra-Meißner-Kreis bis 2020

[eigene Zusammenstellung; Daten nach *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S.177 ff.]

Auffällig im Werra-Meißner-Kreis ist die rückläufige Einwohnerentwicklung auch bei den Senioren zwischen 65 und 74 (vgl. Tab. VII-1). Lediglich die Anzahl der über 75-Jährigen (Hochbetagte) wird ungeachtet einer sinkenden Gesamteinwohnerzahl weiter zunehmen. Es kann aber nicht damit gerechnet werden, dass die größer werdende Gruppe der älteren Senioren die schwindende Nachfrage seitens der Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV mengenmäßig ansatzweise ersetzt.

Für diese These spricht, dass immer mehr Senioren – besonders auch in ländlichen Räumen – über einen Führerschein und auch noch im höheren Alter über einen permanenten Zugang zu einem Pkw verfügen, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität zum Einsatz kommt. In Nordhessen (NVV-Gebiet ohne den Landkreis Hersfeld-Rotenburg) waren bereits 2002 nur 14 % aller Haushalte ohne Zugang zu einem eigenen Pkw (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 13). Seit dem Erhebungsjahr der MiD 2002 hat die allgemeine Motorisierungsrate weiter zugelegt.

Der erhöhte Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den sog. Kohorteneffekt werden im kommenden Jahrzehnt hessenweit nahezu 9 von 10 Seniorinnen über einen Führerschein verfügen. Dann werden sie mit den Männern ab 60 Jahren aufwärts gleichauf liegen, bei denen 2002 in Hessen schon eine Führer-



scheinquote von 90 % festgestellt wurde (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main* et al. 2005, S. 18). Außerdem hat ein Großteil der künftigen Senioren-generation außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen“ Lebensstil adaptiert, dessen Routinen auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden.

Die Ergebnisse der darauffolgenden Erhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ (MiD 2008) zeigen, dass die Außer-Haus-Anteile und die Mobilitätsraten unter Senioren von 2002 bis 2008 bundesweit merklich zugenommen haben. Diese und andere, aktuelle Mobilitätsbefragungen lassen den Schluss zu, dass die Mobilitätsraten der mobilen Senioren in den letzten Jahren weiter gestiegen sind, besonders in den Städten, wo die Nahmobilität deutlich ausgeprägter ist. Gerade die mobilen männlichen Senioren sind dabei sogar mobiler als mobile männliche Erwerbstätige, bezogen auf die Anzahl der unternommenen Wege.³³

Gegenüber den Erwerbstätigen ist der Anteil der Immobilien unter den Hochbetagten jedoch deutlich höher. Für Senioren entfallen die Gründe, täglich Wege zu einem Arbeitsplatz zurückzulegen. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, da nicht jeden Tag Wege unternommen werden müssen, so dass der Anteil der täglich mobilen Personen signifikant zurückgeht. Auch die zurückgelegten Entfernungen nehmen nach Wegfall der maßgebenden Gründe deutlich ab. Stattdessen findet im Alltag eine vermehrte Orientierung auf das Wohnumfeld bzw. innerhalb der Wohngemeinde statt.

Bei kurzen Wegen im Wohnumfeld hat es der ÖPNV aber mit systembedingten Nachteilen zu tun, vor allem außerhalb von Großstädten und größeren Mittelstädten mit entsprechenden ÖPNV-Angeboten, die auch für kürzere Distanzen ausgelegt sind (dichte Fahrtenfolgen in einem engmaschigen Haltestellennetz). Im Nahbereich bis zu 1 km überwiegen deutlich über alle Raumkategorien das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren, die zusammen auch noch bei Wegen bis zu einer Länge von 2 km einen sehr hohen Anteil an der Verkehrsmittelwahl haben (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/ Rhein-Main* et al. 2005, S. 52).

1.3 Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

Externe und interne Entwicklungen des Schulsystems und der Schulstandorte beeinflussen die Verkehrsnachfrage im ÖPNV-System hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren und deren Auswirkungen werden in Tab. VII-2 stichwortartig besprochen, wobei diese Liste allgemein und nicht konkret auf den Werra-Meißner-Kreis zu verstehen ist.

³³Eine „mobile“ Person unternimmt im Gegensatz zu einer „immobilen“ Person mindestens einen außerhäuslichen Weg am Tag.



Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sinkende Schülerzahlen	<p>weniger Schüler mit Anspruch auf Schülerbeförderung</p> <p>geringeres Verkehrsaufkommen und niedrigere Fahrgeldeinnahmen</p> <p>weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde</p> <p>Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung</p>
Schließung von Schulstandorten	<p>höhere Verkehrsleistung (Pkm)</p> <p>zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten</p> <p>in einer Übergangsphase ggf. Anstieg oder Stagnation bei der Anzahl der Fahrschüler trotz insgesamt sinkender Schülerzahlen</p> <p>hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist</p>
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	<p>ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen (größere Einzugsbereiche)</p> <p>erhöhter Betriebsaufwand</p>
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	<p>höhere individuelle Verkehrsleistung pro Fahrschüler</p> <p>geringeres Bündelungspotenzial</p> <p>ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen</p>
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemein bildenden weiterführenden Schulen)	<p>höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen</p> <p>geringeres Bündelungspotenzial aufgrund komplexer und disperser Quelle-Ziel-Ströme</p> <p>Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt</p>
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	<p>zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden</p> <p>Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung</p> <p>zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung</p>



Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sofern ein Gymnasium acht Jahrgangsstufen anbietet („G8“)	um eine Jahrgangsstufe reduziertes Fahrgastaufkommen im schulbezogenen Verkehr ggf. Rückverlagerung von MIV-Mitfahrten auf den ÖPNV, da weniger Schüler das Führerscheinalter erreicht haben werden
inklusive Bildung ³⁴	Beförderung von Schülern mit Mobilitätseinschränkungen oder anderen Beeinträchtigungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr
	Einsatz von barrierefreien bzw. entsprechend geeigneten Fahrzeugen im Busverkehr und beim AST (sofern AST für die Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorgesehen ist) barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen entlang von Linien für den Ausbildungsverkehr

Tab. VII-2: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

1.4 Tendenzen der Mobilitätsentwicklung

Für die Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Mobilität und Motorisierung der Bevölkerung liegen keine spezifischen Daten für den Werra-Meißner-Kreis vor. Aufbauend auf bundesweiten Untersuchungen können jedoch allgemeine Entwicklungstendenzen herausgearbeitet werden, die vom Grundsatz auch für das Untersuchungsgebiet zu erwarten sind.

Der demografische Wandel wird in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren deutlich spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Im Kontext mit den Entwicklungen der oben dargestellten Rahmenbedingungen sind folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung zu erwarten (MiD 2008):

- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter;
- der Berufsverkehr verliert weitere an Bedeutung, insbesondere in den frühen Morgenstunden (vor und während der morgendlichen HVZ);
- die Verkehrsspitzen werden sich mengenmäßig abflachen, vor allem in den Nachmittagsstunden (mittägliche bzw. nachmittägliche HVZ);

³⁴Inklusive Bildung bedeutet in diesem Kontext, dass für Kinder und Jugendliche mit Beeinträchtigungen die Möglichkeit geschaffen werden muss, eine Regelschule zu besuchen, falls der ausdrückliche Wunsch seitens der Schüler oder der Eltern danach besteht.



- der Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung, die prognostizierte Zunahme der Ein-Personen-Haushalte führt zu deutlich mehr Versorgungswegen;
- Prognose: Zunahme des Fahrtenbedarfs an werktäglichen Vormittagen, insbesondere durch ältere Seniorinnen;
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme;
- zukünftig werden das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im Personenverkehr weiter zunehmen, dabei wird insbesondere der Freizeitverkehr deutlich an Bedeutung gewinnen;
- die in den letzten zehn Jahren erkennbaren Trends eines verstärkten multimodalen Verkehrsverhaltens und einer intensiveren ÖPNV-Nutzung bei den jüngeren Altersgruppen sowie einer höheren Pkw-Affinität und einer geringeren ÖPNV-Affinität in der Mobilität bei den Senioren könnten sich noch stärker ausprägen.

Für die schulverkehrsrelevante Altersgruppe wird bis zum Jahr 2020 ein deutlicher Rückgang um bis zu 18 % prognostiziert (vgl. *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 177 ff.), welcher in der Konsequenz vorraussichtlich starke Rückgänge im Bereich des Schülerverkehrs bedingt (vgl. Kap. VII 1.3). Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen sollte die zukünftige Busnetzgestaltung im Werra-Meißner-Kreis – soweit möglich – rechtzeitig im Kontext mit eventuellen infrastrukturellen Veränderungen erfolgen, wie Schließungen bzw. Zusammenlegungen von Schulstandorten.

Altersgruppe	Tendenzen der ÖPNV-Nutzung bis 2020	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	→	→ / ↘

Tab. VII-3: Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen

[eigene Zusammenstellung]

Auffällig ist, dass im Werra-Meißner-Kreis auch für die Altersgruppe der zunehmend mobileren, „jungen Senioren“ (65- bis 75-Jährige) bis zum Jahr 2020 ein Rückgang erwartet wird (vgl. Tab. VII-1 in Kap. VII 1.2). Lediglich in der Altersgruppe der Hochbetagten (i. e. der über 75-Jährigen) wird eine Einwohnerzunahme zu verzeichnen sein. Die Senioren nehmen heute intensiver am gesellschaftlichen Leben teil und leben nicht mehr so zurückgezogen wie noch vor wenigen Jahrzehnten üblich. Die Mobilität der



Senioren (i. S. der Anzahl der täglichen Wege der mobilen Personen) wird in Zukunft leicht zunehmen, bei den jüngeren Senioren möglicherweise sogar auf das Niveau der jüngeren bis mittleren Altersgruppen.

Darüber hinaus wird sich das Verkehrsverhalten der künftigen Senioren spürbar ändern. Deren ÖPNV-Affinität wird im ländlichen Raum weiter zurückgehen (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 Veränderungen der räumlichen und zeitlichen Verkehrsverteilung wirken zukünftig nicht unbedingt zugunsten des ÖPNV. Zwar werden die Verkehrsspitzen aufgrund der weiterhin zunehmenden Flexibilisierung von Arbeit- und Öffnungszeiten entzerrt, so dass mittelfristig mit einer zunehmenden Nachfrage-Verlagerung aus den Hauptverkehrszeiten in die derzeitigen Normal- und Schwachverkehrszeiten zu rechnen ist („Abflachen der Verkehrsspitzen“). Demgegenüber werden die Verkehrsströme, nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Freizeitverkehrs, disperser, individuelle Wegketten werden immer „komplizierter“.

Zusammenfassen kann abgeleitet werden, dass die Fahrgastnachfrage im Geltungszeitraum des NVP vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen ohne gegensteuernde Maßnahmen deutlich stärker rückläufig sein wird als die Einwohnerzahl (bis zum Jahr 2020 um bis zu -10 %). Der Modal Split verändert sich zuungunsten des ÖPNV, da der Anteil der „ÖPNV-Gebundenen“-Personen abnimmt.

Um zukünftig den Marktanteil des ÖPNV weitgehend stabilisieren zu können, muss sich der ÖPNV an die sich ändernden Rahmenbedingungen anpassen (Demographie, Strukturwandel, verfügbare Einkommen, Mobilitätsverhalten). Aufgrund der im Werra-Meißner-Kreis erkennbaren Trends bedeutet dies u. a. eine zunehmende Orientierung des ÖPNV-Angebotes an den wachsenden Markt des Freizeit- und Versorgungsverkehrs. Möglichkeiten bietet hier beispielsweise der verstärkte Einsatz flexibler, nachfragegesteuerter Bedienungsformen als wirksames Mittel zur Kostensenkung und gleichzeitiger Angebotsvorhaltung in Zeiten und/oder in Räumen mit geringer Nachfrage (z. B. AST).

Angesichts der zunehmend älteren Bevölkerung und in Erfüllung des novellierten PBefG ist in diesem Zusammenhang eine behindertengerechte Ausgestaltung bzw. die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV ein wichtiges Thema für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

1.5 Konsequenzen für die künftige Finanzierung des ÖPNV

Im Folgenden werden Grundsätze aufgezeigt, die als Basis der Finanzplanung für die kommenden Jahre zu verstehen sind.

Die Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (vgl. Kap. VII 1.4) weisen darauf hin, dass im Werra-Meißner-Kreis die ÖPNV-Nachfrage bereits mittelfristig, insbesondere in Folge der sinkenden Schülerzahlen, deutlich rückläufig sein wird. Bis zum Jahr 2020 wird ein Rückgang der Fahrschüler um bis zu 1.500 Personen erwartet. In der Konsequenz vermindert sich die Einnahmesituation für den ÖPNV um die Erlöse aus den Schülerzeitkarten (was aber gleichzeitig zur Entlastung des Haushaltes beim Schulträger führt) und um die gesetzlichen Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr. Dieser Trend wird sich über das Jahr 2020 verstärkt fortsetzen.



Auch im Jedermann-Verkehr ist unter der Annahme einer gleich bleibenden Nutzungsintensität von Fahrgastrückgängen auszugehen, wobei es durch Angebotsausweitungen linienweise und punktuell zu einer erhöhten ÖPNV-Nutzung im Jedermann-Verkehr kommen kann.

Zum aktuellen Zeitpunkt sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach § 45a PBefG) noch nicht abschätzbar. Dies betrifft ebenso die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen nicht auszuschließen.

Inwieweit Fahrpreiserhöhungen (ggf. eingegrenzt für bestimmte Kundengruppen) die absehbaren Einnahmerückgänge kompensieren können, kann im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht eingeschätzt werden.

Durch steigende Lohn- und Fahrzeugkosten werden absehbar die Produktionskosten des ÖPNV weiter zunehmen. Diese können erst dann erkennbar gesenkt werden, wenn in den Spitzenzeiten an Schulwerktagen weniger Fahrzeuge benötigt werden (Sprungkosten).

Anhand der aufgezeigten Entwicklung der Rahmenbedingungen wird deutlich, dass ein hoher Handlungsbedarf besteht

- zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in der Erbringung des Verkehrsangebotes;
- zur gezielten Ausrichtung der Verkehrsangebote auf den veränderten Fahrgastmarkt (absehbar größere Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr; demographische Entwicklungen) und
- zur nachhaltigen weiteren Verbesserung der Produktivität in der Betriebsdurchführung (z. B. durch Umstellung auf alternative Bedienungen, Abbau von Spitzenfahrzeugen).

Durch die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Verbesserungsmaßnahmen kann ein Teil der strukturellen Nachfragerückgänge im Jedermann-Verkehr gedämpft und ggf. kompensiert werden.

Insgesamt ist vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklungen im Werra-Meißner-Kreis zukünftig von der Erforderlichkeit einer zusätzlichen Finanzierung zur Absicherung des heutigen Angebotsniveaus auszugehen. Insofern werden die Kosten für den Kreis als Sachaufwandsträger zukünftig merklich ansteigen.

1.6 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die in den Kapiteln VII 1.1 bis VII 1.5 skizzierten Entwicklungen wirken sich besonders auf die Nutzungszahlen im straßengebundenen ÖPNV aus. Die Verkehrsnachfrage zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa in gleichem Maße wie zur Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr wird – soweit entsprechende Angebotsstrukturen vorhanden sind – bestimmt durch

- das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider,
- aber auch von Reisezeitvergleichen sowie
- von individuellen Preisvergleichen Pkw- gegen ÖPNV-Nutzungskosten.



Die Intention der Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis liegt in einer weitgehenden Fortführung des bestehenden Angebots, mit partiellen Angebotsausweitungen einerseits und Anpassungen im System (alternative Bedienungen ersetzen bzw. ergänzen fest bediente Busfahrten) andererseits.

Der straßengebundene ÖPNV im Kreisgebiet lässt sich wie folgt charakterisieren:

- Der regionale straßengebundene ÖPNV ist grundsätzlich vertaktet und wird entlang aufkommensstärkerer Achsen geführt. In Anbetracht des weitgehend ländlich strukturierten Bedienungsgebietes ist der regionale Busverkehr daher als „angebotsorientiert“ einzustufen.
- Das Angebot für den lokalen Busverkehr ist hingegen „nachfrageorientiert“ geplant. Das fest bediente Fahrtenangebot ist auf Zeiten und auf Abschnitte mit hohem Fahrgastaufkommen ausgerichtet, beispielsweise im ausbildungsbezogenen Verkehr oder im Zulauf auf die Mittelzentren und größeren Grundzentren.
- Die „alternative Bedienung“ stellt ein „bedarfsorientiertes“ System zur Ergänzung des regionalen und lokalen Busverkehrs dar. Die Durchführung einer Fahrt setzt einen tatsächlichen Bedarf in Form eines angemeldeten Fahrtwunsches seitens des Fahrgastes voraus. Der Nahverkehrsplan lässt bei der alternativen Bedienung den konkreten Produkteinsatz offen, der vom AST über Mobilfalt bis hin zu (flexiblen) Bürgerbussen reichen kann.

Insofern ist die Intention des Angebotskonzeptes in einem ansatzweisen Ausgleich der Fahrgastverluste aus den Bevölkerungsentwicklungen durch gezielte Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnung zu verstehen. Im Ergebnis könnte damit die Gesamtnachfrage über alle Angebotsformen (SPNV, Bus, alternative Bedienung) voraussichtlich unterhalb des Status quo gehalten werden.

Die mit Abstand größte Kundengruppe im Busverkehr in den Landkreisen außerhalb der Ballungsräume bilden Schüler und Auszubildende auf dem Weg zu und von ihren Ausbildungsstätten. Sie sollen während und nach ihrer Ausbildung weiter als Kunden gebunden werden. Durch die Beibehaltung des hohen Angebotsniveaus im SPNV sowie die vorgesehenen Angebotsausweitungen bei den regionalen Buslinien und den lokalen Linien an Werktagen und an Wochenenden wird das ÖPNV-System für diese Kundengruppe außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs attraktiver. Dadurch ergeben sich Chancen für den Erhalt des Kundenstamms und für eine erweiterte Nachfrage im Freizeitverkehr – wenn auch nur in beschränkter Größenordnung.

Mit den Angebotsausweitungen bei der alternativen Bedienung werden deren Systemvorteile dahingehend genutzt, dass es zu einer Erweiterung der Fahrtmöglichkeiten gegenüber den fest bedienten Fahrten im lokalen Busverkehr kommt, womit eine gewisse Abfederung der tendenziell negativen Nachfrageentwicklungen erwartet werden darf.



2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept sieht verschiedene Maßnahmen für den Schienenpersonennahverkehr, den regionalen und den lokalen straßengebundenen ÖPNV vor (vgl. Kap. V), hier bezogen gegenüber dem Angebot im Fahrplanjahr 2013. Darüber hinaus listet das Angebotskonzept investive Vorhaben des Landkreises, der Städte und Gemeinden auf, die von der Modernisierung von Haltestellen (Anlageform, Wartehallen) bis hin zur Umgestaltung von Bahnhofsumfeldern reichen. Die Wirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage werden vorliegend überschlägig umrissen und eingeschätzt.

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine moderate Fortentwicklung des Bestandsnetzes, die entweder positive oder nur geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden nicht schlagartig eintreten, da alle Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV erst nach dem Auslaufen der jeweiligen Bestandskonzessionen bzw. -verträge umgesetzt werden. Im Angebotskonzept (vgl. Kap. V) sind die voraussichtlichen Umsetzungshorizonte angegeben. Zeitliche Schwerpunkte werden die Fahrplanwechsel im Dezember 2015 und 2016 bilden. Durch die Struktur des Verkehrsangebotes im Kreisgebiet, bei der Fahrten mit alternativer Bedienung fest bediente Busfahrten ergänzen oder ersetzen, können Angebotsanpassungen im straßengebundenen ÖPNV abseits der nachfragestärkeren Bedienachsen ohne negative Auswirkungen auf die Fahrgäste vorgenommen werden.

In Tab. VII-4 sind vergleichbare Einzelmaßnahmen zu Gruppen aggregiert und hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

Auswirkungen der Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

Die Maßnahmen im SPNV wirken sich positiv auf die Nachfrage aus, worunter die Taktverdichtung des RE1 (Erfurt) und die Beschleunigung der Lossetal („RT2“) fallen.

Investive Maßnahmen in den Bahnhofsumfeldern schaffen die notwendigen Schnittstellen zum SPNV und erweitern die Einzugsgebiete der Bahnstationen (Eichenberg, Herleshausen).

Im regionalen Busverkehr entlang nachfragestärkerer Achsen tragen

- Angebotserweiterungen in den Tagesrandlagen bzw. an Wochenenden (200, 210, 220, 230, 240, 250, 260, 400),
- Umstrukturierungen von Bedienkorridoren (230, WAK 78) oder
- Ausdehnung des saisonalen Fahrtenangebotes auf Werktage (290)

zu einer abschnittswisen Zunahme der ÖPNV-Nutzung unter den Wahlfreien (und den multimodal orientierten Personen) bei, welche teilweise die allgemeinen Rückgang der ÖPNV-Nachfrage in Folge der demographischen Veränderungen kompensieren.

Leichte Fahrgastzuwächse ergeben sich infolge der Angebotsausweitungen auf den lokalen Linien, weil Bedienlücken geschlossen oder Wochenendbedienungen aufgenommen werden. Die Nachfragezuwächse bewegen sich auf einem wesentlich geringeren



Niveau als im SPNV oder im regionalen Busverkehr, da lokale Linien überwiegend die dünner besiedelten Achsenzwischenräume mit weniger absoluten Fahrgastpotenzialen bedienen und die Angebotserweiterungen auf Zeiten mit geringer Verkehrsnachfrage fokussiert sind.

Auch die Netzwirkung, die durch Taktverknüpfungen zwischen SPNV und Bus sowie zwischen Bus und Bus gefördert wird, trägt zu einer sukzessiven Nachfragesteigerung bei. Voraussetzung sind verlässliche Umstiege mit kurzen Wartezeiten an zeitgemäß gestalteten Verknüpfungspunkten. Durch die Ausweitung des Verkehrsangebotes in Tagesrandlagen und an Wochenenden wird die zeitliche Komponente der Netzwirkung des regionalen Verkehrsangebotes deutlich erhöht.

Weitere Maßnahmengruppen haben dagegen keine oder nur geringe Auswirkungen auf die ÖPNV-Nutzung. Darunter fallen die Neuordnung von Linien und deren Bediengebiete im Ausbildungsverkehr, die Umbenennung von Linien oder der Entfall nachfrageschwacher Einzelleistungen im Busverkehr und deren Ersatz durch alternative Bedienungen.

Punktuelle Fahrgastrückgänge sind grundsätzlich dort zu erwarten, wo Leistungen entfallen werden:

Dies trifft vornehmlich auf die Regelbusverbindung zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege zu. Auf dieser Relation hat sich jenseits des Ausbildungsverkehrs der Großteil der Nachfrage auf die R7 verlagert, nachdem diese seit Dezember 2009 wieder den kernstadtnahen Stadtbahnhof Eschwege anfahren kann. Eine dauerhafte parallele Regelbusbedienung zur Schiene kann auf diesem ca. 20 km langen, dünn besiedelten Abschnitt (mit rund 670 Einwohnern) seitens des NVV nicht länger verantwortet werden. Die dazwischen liegenden Stadtteile (Albungen, Kleinvach, Weiden) erhalten dafür eine aufgestockte Anbindung mit alternativen Bedienungen (z. B. AST).

Die Aufgabe der durchgehenden Busfahrten auf der Linie 218 Witzenhausen – Hann. Münden wird ebenfalls gewisse Nachfragerückgänge nach sich ziehen. Auf diesem Korridor werden vor allem jene Kreisgrenzen überschreitenden Fahrten im Jedermann-Verkehr betroffen sein, die von Witzenhäuser Stadtteilen ohne SPNV-Anschluss nach Hann. Münden sowie von Hann. Mündener Stadtteilen ohne SPNV-Anschluss nach Witzenhausen verlaufen. Für das Gebiet der Stadt Hann. Münden wird der ZVSN für einen Ersatz sorgen, vor allem für die ausbildungsbezogene Fahrgastnachfrage, die bisher über die Linie 218 abgewickelt wird.

Weitere Fahrgastrückgänge in sehr beschränktem Umfang gehen auf Streichungen von Einzelfahrten beim Bus und bei alternativen Bedienungen auf lokalen Linien zurück, wobei i. d. R. von den betroffenen Orten ausreichende Verbindungen zu anderen Zielen (zentrale Orte höherer Hierarchiestufe) bestehen.



Legende zur Prognose der allgemeinen Wirkungen der projizierten Maßnahmen auf die ÖPNV-Nutzung³⁵		
↑	ÖPNV-Nutzung steigt deutlich an	
↗	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
→	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
↘	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
↓	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
im Rahmen des Betreiberwechsels zum Dezember 2013 Schließung von Taktlücken zwischen Eichenberg und Kassel, so dass ein durchgehender 2-Stunden-Takt zustande kommt	durch Überlagerung der beiden RE-Äste von/nach Erfurt und Halle erhält der Abschnitt Eichenberg – Witzenhäuser – Kassel-Wilhelmshöhe einen ganztägigen Stundentakt an allen Tagen mit einem schnellen SPNV-Produkt (zusätzlich zum bestehenden Stundentakt der R1)	↗
infrastrukturelle Voraussetzungen auf dem Gebiet der Gemeinde Kaufungen (LK Kassel) zur Beschleunigung und Fahrzeitenverkürzung der T4 („RT2“)	durch Fahrzeitenverkürzung Hessisch Lichtenau – Kassel Innenstadt um ca. 10 min von 49 min auf dann ca. 40 min wird eine höhere Marktausschöpfung für den Werra-Meißner-Kreis erwartet	↗
Schließung von Taktlücken an Wochenenden und an Feiertagen zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes auf der R1	Maßnahme käme besonders dem nördlichen Kreisgebiet zugute; beim NVV ist dies jedoch vorerst keine vorrangige Handlungsbedarfe	↗
Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt (Linien 230, WAK 78, 232)	durch die Neuordnung gehen Angebotsausweitungen einher, die Nachfragesteigerungen im Jedermann-Verkehr versprechen	↗
Einrichtung zusätzlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV (regionale und lokale Linien)	Ausdehnung von Betriebszeiten Mo-Fr, erweiterte Fahrtenangebote an Wochenenden, Einführung Bedienung an Sonn- und Feiertagen, Verlängerung der Linienführungen	↗

³⁵Einwohnerückgänge bleiben bei dieser Abschätzung unberücksichtigt.



(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
Einrichtung und Weiterentwicklung abgestimmter Taktverknüpfungspunkte zwischen SPNV und Bus, Bus und Bus, SPNV bzw. Bus und alternativer Bedienung (z. B. AST)	regionales bzw. kreisweites ÖPNV-Netz, das an allen Verkehrstagen stündlich oder zweistündlich vertaktete Verbindungen mit kurzen, aber verlässlichen Umsteigezeiten bietet	↗
Entfall fest bedienter Busfahrten auf lokalen Linien im Rahmen der konkreten Angebotsplanungen (Fahrplannerstellung) im Nachgang zum NVP	kein Wegfall von Verbindungen, lediglich Umstellung gering nachgefragter Einzelfahrten im Busverkehr auf alternative Bedienung (z. B. AST)	→
Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linieneinführung in Mittelzentren (200)	größere Mittelzentren wie Eschwege stellen i. d. R. Brechpunkte der Nachfrageströme im Busverkehr dar, so dass längere Durchmesserlinien aus Nachfragesicht nicht notwendig sind	→
Änderung von Liniennummern bei sowohl regionalen als auch lokalen Buslinien	verschafft mehr Transparenz, trägt zur Übersichtlichkeit bei und erleichtert die Kundenkommunikation	→
Neuordnung und Umstrukturierung von Linien, deren Bediengebiete und verkehrlichen Funktionen	dito	→
z. B. Umstrukturierung Stadtbussystem Eschwege, in dem die Zusatzfahrten für den Ausbildungsverkehr in eine eigene Linie ausgelagert werden	dito	→
Reduzierung des Aufwandes für Leistungen im schulbezogenen Linienverkehr: Begrenzung der Anzahl An- und Abfahrten; Verschieben von Schulanfangs- und Endzeiten, um Fahrzeugspitzen zu reduzieren	Reaktion auf den demographisch bedingten Rückgang der Schülerzahlen; die betriebswirtschaftliche Wirkung kann erst im Zuge der konkreten Angebotsplanung ermittelt werden; keine Auswirkungen auf Nachfrageniveau erwartet	→
Entfall der Verknüpfung zwischen SPNV und straßengeb. ÖPNV an der Bahnstation Wehretal-Reichensachsen	betrifft umsteigende Fahrgäste auf der Relation Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Bebra	↘
Reduzierung des Fahrtenangebots auf der regionalen Buslinie 220 im Abschnitt Bad Sooden-Allendorf – Eschwege durch Entfall der Regelfahrten (da Parallelbedienung zur R7)	bei isolierter Betrachtung nur des Wegfalls der Regelverkehrsleistungen auf der Linie 220 sind auf diesem Abschnitt Nachfragerückgänge im Jedermann-Verkehr zu erwarten	↘
wie vor	im Kontext des Ersatzkonzeptes mit alternativer Bedienung für die drei betroffenen Stadtteile (unter 700 Einw.) dürften die Nachfrageänderungen ergebnisneutral ausfallen	→



(aggregierte) Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
die lokale Linie 218 wird nur noch auf dem Gebiet der Stadt Witzenhausen verkehren, durchgehende Fahrten im straßengeb. ÖPNV auf dem Korridor Witzenhausen – Hann. Münden entfallen (Ersatz auf dem Gebiet der Stadt Hann. Münden durch ZVSN)	durch den Wegfall der durchgehenden Verbindungen auf der Linie 218 sind für diese Relation Nachfragerückgänge im Jedermann-Verkehr zu erwarten, vor allem aus den Stadtteilen ohne SPNV zur jeweils anderen Kernstadt (Mittelzentrum)	↓
größere investive Maßnahmen in die kommunale Infrastruktur für den ÖPNV: Umbau oder Neuanlage von Zentralen Busbahnhöfen und vieler Haltestellen auf dem Stadt- bzw. Gemeindegebiet (Witzenhausen)	durch flächenhafte Erneuerung von Haltestellen werden das ÖPNV-System im Allgemeinen und Umsteigebeziehungen im Besonderen attraktiver, darüber hinaus wird der öffentliche Raum städtebaulich aufgewertet	↗
Ausbau flankierender, kommunaler Infrastrukturen (Schnittstellen) entlang von Bahnstrecken (Sontra)	zeitgemäße Anlagen für P+R, B+R und den straßengebundenen ÖPNV erweitern das Einzugsgebiet von Bahnstationen, fördern den Umstieg auf den SPNV und sorgen für ein funktionales Bahnhofsumfeld	↗
kleinere investive Maßnahmen in die kommunale Infrastruktur für den ÖPNV: Aus-/Neu-/Umbau von Haltestellen (Positionen, Wartehallen)	in Bezug auf das Verkehrsangebot handelt es sich um flankierende Maßnahmen, die aber die Reisequalität erkennbar verbessern und zu einem barrierefreien ÖPNV beitragen	→

Tab. VII-4: Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage

[eigener Entwurf]

Nach Umsetzung aller vorgeschlagenen Maßnahmen für den schienen- und straßengebundenen ÖPNV wird in der Gesamtschau das Fahrgastaufkommen (Summe aus Jedermann-Verkehr und ausbildungsbezogenem Verkehr) im Kreisgebiet bis 2019 dennoch leicht nachlassen (um ca. -5 %). Verantwortlich für den Rückgang sind im Wesentlichen die demographisch bedingten Rückgänge bei ausbildungsbezogenen Wegen (Schülerverkehr), die in ländlichen Räumen einen beträchtlichen Anteil an der Gesamtnachfrage im ÖPNV ausmachen.

Die SPNV-Verbindung Eichenberg – Witzenhausen – Kassel sowie die nachfragestärkeren Siedlungs- und Verkehrsachsen entlang der regionalen Buslinien im Kreisgebiet stehen für leichte Fahrgastzuwächse im Jedermann-Verkehr. Mit den geplanten Angebotserweiterungen auf allen regionalen Buslinien werden Chancen für Fahrgastgewinne im Berufs-, Freizeit- und Gelegenheitsverkehr verbunden.

Dem steht bis zum Ende des Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplans (2019) ein abnehmendes Fahrgastaufkommen (ca. -15 %) in den Achsenzwischenräumen gegenüber, die hauptsächlich von lokalen Linien bedient werden. Vor allem der lokale Busverkehr ist – mit Ausnahme der Stadtbusse – eindeutig auf den Ausbildungsverkehr ausgerichtet, da für den Jedermann-Verkehr oftmals alternative Bedienungen (an Ferienwerktagen, an Wochenenden und Feiertagen) ein ausreichendes Angebotsniveau bieten.

Grundlage der vorangegangenen Abschätzung sind die Strukturen und die erkennbaren Trends zum Zeitpunkt der Aufstellung des Nahverkehrsplans (z. B. Demographie).



Verzicht auf Darstellung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen

Auf die Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge wird im vorliegenden Nahverkehrsplan verzichtet.

Die finanziellen Auswirkungen hinsichtlich Ergänzungen oder Streichungen von Einzelfahrten im Busverkehr oder bei alternativen Bedienungen lassen sich nur innerhalb eines Linienbündels und auf Basis der im jeweiligen Verkehrsvertrag festgelegten Kostensätze für Zu- und Abbestellungen pro Nutzwagenkilometer (Bus) bzw. pro Fahrplanfahrt (AST) berechnen und bewerten. Deshalb würde ein kreisweiter Durchschnittskostensatz pro Nkm im Busverkehr keine belastbaren Aussagen für eine spezifische Fahrt generieren.

Bei den Kosten für die Leistungen in einem Linienbündel spielt besonders die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge im Regel- und im Spitzenverkehr eine entscheidende Rolle. Werden aufgrund einer Umstrukturierung oder einer Einzelmaßnahme weniger Fahrzeuge benötigt, können sich merkliche Einsparungen ergeben. Sollen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, ist hingegen mit Sprungkosten zu rechnen.

Der über das Regelanangebot hinausgehende Fahrzeugeinsatz im schulbezogenen Linienverkehr stellt einen besonders großen Kostenblock dar. Der Fahrzeugeinsatz hängt im entscheidenden Maße ab

- vom Fahrgastaufkommen im Ausbildungsverkehr,
- von der Bündelfähigkeit des Fahrgastaufkommens in Bezug auf die Wohn- und Schulstandorte,
- von den Einzugsgebieten der einzelnen Schulstandorte (zumutbare Reisezeiten),
- von der Teilnahme der Schulen an Maßnahmen zur Schulzeitenstaffelung und
- von den Veränderungen in der Bildungslandschaft im Allgemeinen und bei konkreten Schulstandorten im Besonderen (z. B. ausbildungsbezogene Angebote, Unterrichtsbeginn/-ende, Nachmittagsbetreuung).

Die Umstellung von Einzelfahrten von Bus auf alternative Bedienung fällt aus Kostensicht weniger ins Gewicht als Einsparungen von Spitzenleistungen. Das sehr geringe Nachfrageaufkommen abseits der nachfragestärkeren Regionalachsen kann dennoch mit bedarfsgesteuerten alternativen Bedienungen, die an allen Tagen von morgens bis abends angeboten werden, kostengünstiger und flexibler abgedeckt werden als der Einsatz fest bedienter Busfahrten auf demselben Niveau. Dabei sind die Abrufquote und der durchschnittliche Besatz einer nachfragegesteuerte Angebotsform maßgebend.

Nahezu alle im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen werden erst durch die Neuvergabe der Linienbündel umgesetzt. Deshalb kann im Nahverkehrsplan der konkreten Angebotsplanung im Vorfeld eines Ausschreibungsverfahrens nicht vorgegriffen werden. Erst auf Basis der tatsächlichen Fahrplanung und des damit verbundenen Fahrzeugbedarfs wird ein Erwartungswert zu den Kosten ermittelt. Dieser darf aus vergaberechtlichen Gründen im Voraus nicht kommuniziert werden.



3 Maßnahmenbewertung

Hierbei handelt es sich um eine fachliche Prioritätenreihung, in die die (zum Teil aggregierten) Maßnahmen zum Leistungsangebot hinsichtlich ihrer Wirkung aus Nachfragesicht einsortiert werden. Im Kapitel V zum Angebotskonzept sind die vorgesehenen Einzelmaßnahmen mit konkreten Umsetzungshorizonten unter Federführung der Aufgabenträgerorganisationen NVV oder NWM aufgeführt. Die Umsetzungshorizonte beim straßengebundenen ÖPNV orientieren sich an den (Rest-)Laufzeiten der Bestandskonzeptionen bzw. der Verkehrsverträge. Beim SPNV (inkl. Stadt-Umland-Tram) stehen die Maßnahmen in Zusammenhang mit den Verkehrsverträgen zwischen NVV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen.

3.1 Umgesetzte und vertraglich fixierte Maßnahmen

In der Phase der Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Werra-Meißner-Kreis wurde eine Maßnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 vom NVV bereits umgesetzt:

- Anhebung des Angebots des RE1 nach/aus Erfurt auf einen 2-Stunden-Takt zwischen Kassel, Eichenberg und Leinefelde.

Die Umsetzung einer weiteren Maßnahme im SPNV ist vom NVV vertraglich fixiert, so dass diese schon in Umsetzung befindlich ist:

- Einsatz moderner Fahrzeuge im Zuge eines Betreiberwechsels ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auf der Linie RE1 nach/aus Halle (Saale).

Beide Maßnahmen sind im Angebotskonzept in Kap. V der Vollständigkeit halber nachrichtlich mit aufgeführt.

3.2 Maßnahmengruppen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen

Nachfolgend aufgeführte Maßnahmengruppen erzielen linienweise oder punktuelle Nachfragezuwächse und werden daher mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen:

- Einrichtung einer schnellen Verbindung auf der Lossetalbahn Kassel – Hessisch Lichtenau („RT2“) unter der Maßgabe von Investitionen zur Beschleunigung auf dem Gebiet der Gemeinde Kaufungen (Elektrifizierung der Güterzugstrecke);
- Einrichtung und Weiterentwicklung von abgestimmten Taktverknüpfungspunkten zwischen SPNV und Bus sowie zwischen Bus und Bus zur Etablierung eines regionalen bzw. kreisweiten ÖPNV-Netzes, das an allen Verkehrstagen stündlich oder zweistündlich vertaktete Verbindungen mit kurzen Umsteigezeiten bietet;
- Errichtung zeitgemäßer Schnittstellen zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV durch die Städte und Gemeinden, da diese Anlagen in deren Planungs- und Finanzierungshoheit fallen (vgl. Anmerkung im letzten Absatz von Kap. VII 3.6).



Mit vordringlicher Priorität werden auch alle angebotsplanerischen Maßnahmen empfohlen, um den Fahrzeugbedarf für den Ausbildungsverkehr zu reduzieren, vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit. Daran schließt sich die Empfehlung an, den (reduzierten) Fahrzeugpark gleichmäßiger einzusetzen und auszulasten. Dafür ist eine Unterstützung durch flankierende Maßnahmen aus dem Schulsystem erforderlich – Stichwort: Schulzeitenstaffelung.

3.3 Maßnahmengruppen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen

Mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmengruppen, bei denen moderate Nachfragezuwächse punktuell bzw. linienweise prognostiziert werden. In diese Einstufung gehört die Schaffung zusätzlicher Verbindungen für den Jedermann-Verkehr im straßengebundenen ÖPNV zur Erfüllung der Vorgaben aus dem Anforderungsprofil:

- Angebotserweiterungen durch Schließen von Taktlücken und Ausdehnen von Bedienzeiten
 - an Werktagen (Mo-Fr): 209, 219, 235;
 - an Werktagen und Samstagen: 236;
 - an Samstagen, Sonn- und Feiertagen: 259;
- erstmalige Einführung von Wochenendbedienungen
 - an Samstagen, Sonn- und Feiertagen: 235;
 - an Sonn- und Feiertagen: 236;
- Verlängerung von Linienführungen: 216.1-2.

Empfohlen wird die Neukonzeption des Bedienkorridors Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt unter Einbeziehung

- der neu zugeschnittenen regionalen Buslinie 230,
- der „einbrechenden“ Buslinie WAK 78 und
- der neuen lokalen Buslinie 232 für den Ausbildungsverkehr.

Durch die angebotsseitige und tarifliche Vollintegration der erweiterten Leistungen auf der Linie WAK 78 ergeben sich für den NVV als zuständige Aufgabenträgerorganisation Synergievorteile, von der auch die NWM profitieren wird. Die Grundleistungen (Regelfahrten) auf den regionalen Buslinien im Kreisgebiet werden künftig – wie im übrigen NVV-Gebiet auch – zu 100 % durch den NVV bezahlt, Zusatzfahrten zu 50 % durch NVV und LNO. Je mehr Leistungen als Regelfahrten eingestuft sind, desto weniger muss die NWM für die Zusatzfahrten aufbringen. Als Ausgleich übernimmt die NWM mit der neuen lokalen Linie Teile des Ausbildungsverkehrs im Bedienkorridor.

Ebenfalls mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmen, bei denen sich für den Aufgabenträger finanzielle Vorteile ohne negative Auswirkungen auf die Gesamtnachfrage ergeben:

Hierunter fällt primär der Abbau der schienenparallelen Regelfahrten der regionalen Buslinie 220 auf dem Abschnitt Eschwege – Bad Sooden-Allendorf. Die wegfallenden



Regelfahrten für die Stadtteile Eschwege-Albungen, Bad Sooden-Allendorf-Kleinvach und -Weiden werden durch alternative Bedienungen (AST) zu/von den jeweiligen Kernstädten ersetzt. Dies erfolgt durch die Linie 216.1 nach/aus Bad Sooden-Allendorf und die Linie 239.2 nach/aus Eschwege.

Der Entfall von Regel- oder Einzelfahrten im regionalen oder lokalen Busverkehr aufgrund geringer tatsächlicher Fahrgastnachfrage ist unter wirtschaftlichen Erwägungen heraus angezeigt und zur finanziellen Konsolidierung des Gesamtsystems mit hoher Priorität zu empfehlen. Im Sinne des Nahverkehrsplans ist dies unproblematisch, sofern dies keine ungewollten Auswirkungen auf den schulbezogenen Linienverkehr oder auf die Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten hat, wenn die betroffenen Orte auch oder ersatzweise durch andere Linien regelmäßig bedient werden.

Diese Feststellung trifft grundsätzlich auch auf den Wegfall der durchgehenden Bedienung im straßengebundenen ÖPNV im Korridor Witzenhausen – Hann. Münden durch die Linie 218 zu. Fahrten zwischen den Witzenhäuser Stadtteilen und der Kernstadt sind davon nicht betroffen.

Die Umstellung fest bedienter Einzelfahrten im lokalen Busverkehr zu Zeiten und in Räumen besonders geringer Nachfrage auf alternative Bedienungen wird grundsätzlich mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen, auch um die Vorgaben des Anforderungsprofils zu den Verbindungsqualitäten unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit erfüllen zu können. Voraussetzung einer sinnvollen Umstellung ist jedoch, dass Verbindungen nicht bereits in wirtschaftliche Fahrzeugumläufe integriert sind und sich somit keine Vorteile mehr ergeben (Busfahrt entfällt und wird in eine Leerfahrt umgewandelt, gleichzeitig wird eine Fahrt mit alternativer Bedienung angeboten). Dies muss daher im Einzelfall im Rahmen der Angebotsplanung geprüft werden.

3.4 Maßnahmengruppen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen

Weitere Maßnahmen, die zur Realisierung empfohlen werden, sind überwiegend als aufkommensneutral eingestuft:

- Die Neuordnung und die Umstrukturierung von Linien, deren Bedienegebiete und verkehrliche Funktionen verschaffen mehr Transparenz, tragen zur Übersichtlichkeit bei und erleichtern die Kundenkommunikation (Überleitung Schülerverkehr im Stadtbus Eschwege auf neue Linie 231.5; Neuordnung der Bedienfunktionen der Linien 225 und 234).

3.5 Maßnahmen nicht zur Umsetzung empfohlen

Der voraussichtliche Entfall der Verknüpfung zwischen SPNV und straßengebundenem ÖPNV an der Bahnstation Wehretal-Reichensachsen liegt ausdrücklich nicht im Interesse der beiden Aufgabenträger Werra-Meißner-Kreis und NVV, die diese Änderung im ÖPNV-Netz von sich aus auch nicht vorantreiben. Nach Fertigstellung der BAB 44 und der baulichen Anpassungen am nachgelagerten Straßennetz (B 27) im Raum Wehretal können die regionale Buslinie 200 und die lokale Buslinie 221 (Ausbildungsverkehr) diese Bahnstation nach dem jetzigen Stand der Entwurfsplanungen sehr wahrscheinlich nicht mehr anfahren.



Davon sind Fahrgäste mit Umsteigeverbindungen zu/von der R7 auf der Relation Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Sontra – Bebra betroffen. Ein Ersatz ist nicht vorgesehen, so dass Umwege über Eschwege in Kauf genommen werden müssen. Für Fahrgäste auf der Relation Hessisch Lichtenau – Waldkappel – (Eschwege –) Bad Sooden-Allendorf – Eichenberg wird der Umsteigepunkt zum Stadtbahnhof in Eschwege verlegt (soweit sich dort zeitliche Umstiege zu/von der R7 ergeben).

3.6 Maßnahmengruppen ohne Priorisierung

Hierunter fallen Maßnahmen, die der Kofinanzierung Dritter benötigen, in deren federführende Aufgabenträgerschaft befinden, oder es sich um Projekte in kommunaler Planungshoheit handelt sowie um Initiativen jenseits des herkömmlichen ÖPNV:

- Aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises sind Angebotserweiterungen „einbrechender“ Linien des straßengebundenen ÖPNV zwar wünschenswert, die Entscheidung darüber obliegt aber den Nachbaraufgabenträgern.
- Der künftige Wegfall der durchgehenden (lokalen) Busverbindung 218 Witzenhaußen – Hann. Münden wird aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises bedauert. Der Werra-Meißner-Kreis bzw. die NWM kann und darf die durchgehende Bedienung im straßengebundenen ÖPNV zwischen diesen beiden Städten auf dem Gebiet der Stadt Hann. Münden (Landkreis Göttingen) nicht ohne eine finanzielle Beteiligung durch den dortigen Aufgabenträger (ZVSN) aufrechterhalten.
- Die Herstellung eines barrierefreien ÖPNV ist ein wichtiges Anliegen des Werra-Meißner-Kreis in seiner Funktion als Aufgabenträger. Diese gesamtgesellschaftliche Zielsetzung ist gesetzlich vorgegeben (BGG, PBefG, HÖPNVG) und im vorliegenden Nahverkehrsplan ausführlich niedergelegt (vgl. Kap. III 3.4 und III 4). Entsprechende Investitionen in die Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV, wie die Modernisierung von Haltestellen, fallen in die Planungs- und Finanzierungszuständigkeiten der Städte und Gemeinden.
- Letzteres trifft auch auf die Erneuerung der Bahnhofsumfelder und auf die dortigen Schnittstellen zum straßengebundenen ÖPNV und zum Individualverkehr (Fahrrad, MIV) zu. Deshalb sind beide Maßnahmengruppen aus Sicht des Werra-Meißner-Kreises formell mit einer neutralen Priorisierung versehen.



Abbildungsverzeichnis

Abb. II-1:	Lage des Werra-Meißner-Kreises und Strukturräume im NVV-Gebiet.....	25
Abb. II-2:	Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet sowie im Werra-Meißner-Kreis.....	29
Abb. II-3:	Städte und Gemeinden und deren Unterteilung nach Stadt- und Ortsteilen	30
Abb. II-4:	Zentralörtliche Struktur und Mittelbereiche im Werra-Meißner-Kreis.....	31
Abb. II-5:	Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden.....	34
Abb. II-6:	Einwohner in den Stadt- und Ortsteilen im Werra-Meißner-Kreis.....	36
Abb. II-7:	Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen, Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises (Stand: 31.12.2008).....	37
Abb. II-8:	Einwohnerentwicklung der Gemeinden von 2000 bis 2008	40
Abb. II-9:	Prognose der Einwohnerentwicklung in den Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises 2010-2020.....	41
Abb. II-10:	Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Werra-Meißner-Kreis bis 2030	43
Abb. II-11:	Verteilung der Altersgruppen im Werra-Meißner-Kreis 2000-2030.....	44
Abb. II-12:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Gemeinde	45
Abb. II-13:	„marktwert“ in Ringgau-Datterode.....	49
Abb. II-14:	Schulformen in den Stadt- und Ortsteilen im Werra-Meißner-Kreis.....	51
Abb. II-15:	Schüler an den Schulstandorten im Werra-Meißner-Kreis.....	56
Abb. II-16:	Schienenverkehrsplan Nordhessen.....	63
Abb. II-17:	Beispiele für Bushaltestellen mit Hochborde: Bad Sooden-Allendorf Hospitalkapelle (links) und Hessisch Lichtenau-Quentel Mitte (rechts)	86
Abb. II-18:	Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken.....	91
Abb. II-19:	Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter zwischen den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises	93
Abb. II-20:	Pendelbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter über die Kreisgrenzen (gemeindeweise)	96
Abb. II-21:	Binnenpendlerbeziehungen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises	97
Abb. II-22:	Ausbildungspendler zu den allgemein bildenden Mittel- und Oberstufenschulen im Schuljahr 2008/2009.....	98
Abb. II-23:	Motorisierungsrate in den Städten und Gemeinden des Werra-Meißner-Kreises	100
Abb. II-24:	Fahrgastnachfrage im SPNV auf Bahnstrecken im Werra-Meißner-Kreis 2008.....	103



Abb. II-25:	Einsteigerzahlen ausgewählter Buslinien im Werra-Meißner-Kreis (versch. Jahre)	104
Abb. II-26:	Einsteigerzahlen der Stadtbuslinien Eschwege (Zählungen im August u. Sept. 2012)	106
Abb. II-27:	Gemittelte Ein-/Aussteiger Stadtbus Eschwege nach Stadtteilen	107
Abb. II-28:	Nachfrageparameter in den lokalen AST-Angeboten (Datenstände: 2012 bzw. 2013)	109
Abb. II-29:	durchschnittliche Fahrgastzahlen pro Betriebstag auf der AusflugsBus-Linie 202	111
Abb. II-30:	Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008	113
Abb. III-1:	Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems	139
Abb. III-2:	Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten	141
Abb. III-3:	Schematisierter Plan über den Zielzustand der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet	151
Abb. III-4:	Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbaurzustand	170
Abb. IV-1:	Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten (Fahrplanjahr 2013)	197
Abb. IV-2:	Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen	202
Abb. IV-3:	Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität	203
Abb. IV-4:	Beispiele für stark frequentierte Haltestellen in ausbaufreiem Zustand: Eschwege Berufliche Schulen (links) und Witzenhausen Markt (rechts)	204
Abb. IV-5:	Beispiele für zentrale Umsteigehaltestellen ohne Barrierefreiheit: Sontra Breitwiese (links) und Witzenhausen ZOB (rechts)	205
Abb. IV-6:	Beispiele für ausgebaut Haltestellen mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	206
Abb. IV-7:	Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität	207
Abb. IV-8:	Beispiele für Haltestelle ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design	208
Abb. IV-9:	Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten	209
Abb. V-1:	Zielnetz für den SPNV im Werra-Meißner-Kreis	213
Abb. V-2:	Zielnetz für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis	216
Abb. V-3:	Zielnetz für lokale Buslinien mit Regelfahrten	221
Abb. V-4:	Zielnetz für lokale Linien mit kombiniertem Angebot im Werra-Meißner-Kreis	223
Abb. V-5:	Zielnetz für lokale Buslinien des Ausbildungsverkehrs im Werra-Meißner-Kreis	227



Abb. V-6:	Zielnetz für die Linien mit alternativer Bedienung im Werra-Meißner-Kreis.....	229
Abb. V-7:	„Einbrechende“ Linien in den Werra-Meißner-Kreis	232
Abb. V-8:	Regionale Taktverknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis	234
Abb. V-9:	Lokale Verknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis.....	237



Tabellenverzeichnis

Tab. I-1:	Auszug aus den Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 213/2008 vom 28. November 2007	17
Tab. II-1	Strukturräume im Werra-Meißner-Kreis	27
Tab. II-2:	Mittelbereiche, zugeordnete Grundzentren und zentrale Ortsteile	33
Tab. II-3:	Verteilung der Einwohner auf zentrale Orte im Werra-Meißner-Kreis	37
Tab. II-4:	Einwohnerentwicklung 2000-2008 in den Strukturräumen des Werra-Meißner-Kreises	40
Tab. II-5:	Prognose der Einwohnerentwicklung in den Strukturräumen des Werra-Meißner-Kreises 2010-2020	43
Tab. II-6:	Krankenhausstandorte im Werra-Meißner-Kreis	57
Tab. II-7:	Radrouten durch den Werra-Meißner-Kreis und deren SPNV-Anbindung	59
Tab. II-8:	Auswahl an Freizeit- und Erholungsziele und deren ÖPNV-Anbindung	61
Tab. II-9:	Kenndaten der SPNV-Linien im Werra-Meißner-Kreis (Stand: 2010)	65
Tab. II-10:	Kenndaten der Tram-Linie 4 im Werra-Meißner-Kreis.....	65
Tab. II-11:	Tramstationen im Werra-Meißner-Kreis	67
Tab. II-12:	Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2010 mit Bezug zum Werra-Meißner-Kreis	68
Tab. II-13:	Linienbündel und Aufgabenträger der auf dem Gebiet des Werra-Meißner-Kreises verkehrenden Linien	71
Tab. II-14:	Mittlere Haltestellenabstände ausgewählter Linien	73
Tab. II-15:	Verknüpfungspunkte des ÖPNV-Systems im Werra-Meißner-Kreis und in angrenzenden Kreisen (Stand: Jahresfahrplan 2010)	75
Tab. II-16:	Anschlussbeziehungen zwischen Tram, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Hessisch Lichtenau Bürgerhaus (Fahrplanstand 2010).....	77
Tab. II-17:	Anschlussbeziehungen zwischen SPNV und AST an Werktagen am Netzknoten Eichenberg Bahnhof (Fahrplanstand 2010).....	78
Tab. II-18	Anschlussbeziehungen zwischen SPNV, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Witzenhausen Bahnhof (Fahrplanstand 2010).....	79
Tab. II-19	Anschlussbeziehungen zwischen SPNV, Bus und AST an Werktagen am Netzknoten Eschwege Stadtbahnhof (Fahrplanstand 2010)	80
Tab. II-20:	Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis.....	83
Tab. II-21:	Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis	83
Tab. II-22:	Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis	85
Tab. II-23:	Definierte Anschlussbeziehungen bei regionalen Buslinien	87
Tab. II-24:	Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich	89



Tab. II-25:	Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008	112
Tab. II-26:	Stand der Umsetzung von Maßnahmen im regionalen straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis (bis einschließlich 2013).....	118
Tab. II-27:	Stand der Umsetzung von Maßnahmen im lokalen straßengebundenen ÖPNV (bis einschließlich 2013).....	119
Tab. II-28:	Stand der Umsetzung von Maßnahmen für Anschlussbeziehungen	120
Tab. III-1:	Übersicht über nachrichtlich übernommene Anforderungen aus dem regionalen Nahverkehrsplan des NVV	122
Tab. III-2:	Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im Werra-Meißner-Kreis	144
Tab. III-3:	Für den Werra-Meißner-Kreis relevante NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV	145
Tab. III-4:	Für den Werra-Meißner-Kreis relevante NVV-weite Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV.....	147
Tab. III-5:	Übersicht über NVV-weite Angebotstypen im Werra-Meißner-Kreis	159
Tab. III-6:	Mindeststandards für die Ausstattung der Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel.....	164
Tab. III-7:	Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale	167
Tab. III-8:	Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	169
Tab. III-9:	Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis.....	180
Tab. IV-1:	Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV	193
Tab. IV-2:	Schwachstellen in der räumlichen Erschließung der Städte und Gemeinden (Stand Fahrplanjahr 2013)	196
Tab. IV-3:	Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Werra-Meißner-Kreis (ab 200 Einwohner aufwärts; Stand Jahresfahrplan 2013).....	200
Tab. V-1:	SPNV-Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	214
Tab. V-2:	Regionaler straßengebundener ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	220
Tab. V-3:	Lokale Buslinien mit Regelfahrten: geplante Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	222
Tab. V-4:	Lokale Linien mit kombiniertem Angebot: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	224
Tab. V-5:	Lokale Stadtbuslinien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	226
Tab. V-6:	Lokale Buslinien für den Ausbildungsverkehr: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte.....	228



Tab. V-7:	Linien mit alternativer Bedienung: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	231
Tab. V-8:	„Einbrechende“ Linien: geplante Maßnahmen und deren Umsetzungshorizonte	233
Tab. V-9:	Regionale Taktverknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis	235
Tab. V-10:	Lokale Verknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis.....	238
Tab. V-11:	Von den Städten und Gemeinden mitgeteilte Planungen und Investitionen in Bezug auf die ÖPNV-Infrastruktur	250
Tab. VI-1:	Linienbündel für den straßengebundenen ÖPNV im Werra-Meißner-Kreis.....	259
Tab. VII-1:	Eckdaten der Bevölkerungsentwicklung im Werra-Meißner-Kreis bis 2020	261
Tab. VII-2:	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV.....	264
Tab. VII-3:	Entwicklung der ÖPNV-Nutzung bis 2020 nach Altersgruppen	265
Tab. VII-4:	Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage	273



Literaturverzeichnis

Amt für Lehrerbildung (AfL) (o. Jahresangabe): Bildungsserver Hessen. Frankfurt am Main. URL: <http://dms.bildung.hessen.de/> [November 2009]

APPEL, Lars (2007): Demografische Entwicklung und öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum. Vom Fachbereich Bauingenieurwesen der Universität Kassel zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktor-Ingenieurs (Dr.-Ing.) genehmigte Dissertation. Kassel

BERTOCCHI, Timo (2009): Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienungsformen im ländlichen Raum. Kassel (Schriftenreihe Verkehr der Universität Kassel, Heft 19)

BMFSFJ (= *Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend*) (2010): Gender Mainstreaming. Berlin. URL: <http://www.gender-mainstreaming.net/gm/frauen-und-maenner-im-alltag,did=13480.html> [26.04.210]

BMVBS (= *Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*) (Hrsg.) (2008): Hinweise: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen. Bremerhaven (Reihe: „direkt“ – Verbesserung der Verkehrsverhältnissen in den Gemeinden, Heft 64).

Bundesagentur für Arbeit (o. Jahresangaben): Statistiken zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nürnberg

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06. Köln

FGSV (= *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*) (2010): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Köln

HA Hessen Agentur GmbH (2007): Demografische Rahmendaten zur langfristigen Bevölkerungsentwicklung in Hessen und seinen Regierungsbezirken. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 719)

HA Hessen Agentur GmbH (2007): Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Projektion für den Zeitraum von 2007 bis 2030 und eine Trendfortschreibung bis 2050. Wiesbaden (Report Nr. 720)

Hessisches Landesamt für Bodenmanagement und Geoinformation (2007): Verwaltungskarte von Hessen 1:200.000. Wiesbaden

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2002): Empfehlungen für die Fortschreibung von lokalen Nahverkehrsplänen in Hessen. Wiesbaden

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (2010): Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausgabe 2010. Wiesbaden

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2010): Die Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung informiert: Zur Förderung von Haltestellen und zur Planung und Gestaltung von Haltestellenanlagen; Stand Februar 2010. Wiesbaden

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – Oberste Landesplanungsbehörde (2000): Landesentwicklungsplan Hessen 2000. Wiesbaden

Hessisches Statistisches Landesamt (o. Jahresangaben): Amtliche Statistiken. Wiesbaden



Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hrsg.) (2006): Leitfaden Unbehinderte Mobilität. Wiesbaden (Heft Nr. 54)

Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.) (1997): Weichenstellungen – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht. Hannover

NVV (= *Nordhessischer VerkehrsVerbund*) (2000) (Hrsg.): Nahverkehrsplan. Schlussbericht. Kassel

Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main, traffiQ – Lokale Nahverkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH, Nordhessischer VerkehrsVerbund (2005): Mobilität in Stadt und Region. Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Rhein-Main und Hessen. Frankfurt am Main, Kassel

Regierungspräsidium Kassel (= Geschäftsstelle der Regionalversammlung Nordhessen beim Regierungspräsidium Kassel) (2009): Regionalplan Nordhessen 2009. Genehmigungsvorlage. Kassel

VDV (= *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen*) (2001): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Köln (VDV-Schriften, Heft 4)

VSP GhK (= Fachgebiet Verkehrssysteme und Verkehrsplanung der Universität Gh Kassel) (2003): Lokaler Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis. Schlussbericht. März 2003. Kassel.

Werra-Meißner-Kreis (2005): Fortschreibung Schulentwicklungsplan des Werra-Meißner-Kreises. Juli 2005. o. O.

Werra-Meißner-Kreis (2006): Teil-Fortschreibung nach Erlass des Hessischen Kultusministeriums vom 14.02.2006 Schulentwicklungsplan des Werra-Meißner-Kreises. Oktober 2006. o. O.

Verzeichnis der Rechtsquellen

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)

Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 05. April 2011 (BGBl. I S. 554)

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I 2005, 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. November 2012 (GVBl. I 2012, 466)

Hessisches Schulgesetz (Schulgesetz – HSchG), in der Fassung vom 14. Juni 2005 (GVBl. I S. 442), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Juli 2009 (GVBl. I S. 265)



Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B+R	„Bike and Ride“ („Fahrrad und Reisen“)
CD	Corporate Design
DB	Deutsche Bahn AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
DSA	Dynamische Schriftanzeiger (vereinfachte DFI der DB AG)
EA	Kreisfreie Stadt Eisenach
EAV	Einnahme-Aufteilungs-Verfahren
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
E DIN	Entwurf zur DIN-Norm
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle („erhöht/verbessert umweltschonendes Fahrzeug“)
EG	je nach Kontext: Europäische Gemeinschaft oder Empfangsgebäude
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESW	Werra-Meißner-Kreis
ET	Elektrotriebwagen/-triebzug
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Eichsfeldwerke (Kreiswerke Eichsfeld)
EWf	Energie Waldeck-Frankenberg GmbH
F	Feiertag
FAG	Gesetz über den Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern (Finanzausgleichsgesetz)
FrStllgV	Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung)



GNO	Gemeinsame Nahverkehrsorganisation
GG	Grundgesetz
GÖ	Landkreis Göttingen
GPRS	General Packet Radio Service („Allgemeiner paketorientierter Funkdienst“)
GPS	Global Positioning System
GS	Grundschule
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GZ	Grundzentrum
HE	Hessen
HEF	Landkreis Hersfeld-Rotenburg
HEF-ROF	Landkreis Hersfeld-Rotenburg
HLB	Hessische Landesbahn GmbH
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
HNA	Hessische/Niedersächsische Allgemeine Zeitung
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HR	Schwalm-Eder-Kreis
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
IG	Interessengemeinschaft
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	je nach Zusammenhang: Kursbuchstrecke oder Kreisberufsschule
Krad	Kraftrad
KS	Kreisfreie Stadt Kassel oder Landkreis Kassel (je nach Kontext)
kV	Kilovolt (1.000 Volt)
KVG	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
K+R	„Kiss and Ride“ („Bringen/Abholen und Reisen“)
LB	Linienbündel
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg“)
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.



LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LR	Ländlicher Raum
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
MHL	Mühlhausen/Thüringen
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen)
MZ	Mittelzentrum
N	Nachtschwärmer
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NF	Niederflurfahrzeug
NI	Niedersachsen
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NSE	Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Nordhessischer VerkehrsVerbund – Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH
NVZ	Normalverkehrszeit
NW	Nebenwohnsitz
NWM	Nahverkehr Werra-Meißner Kommunale Organisationsgesellschaft mbH
NZ	Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OR	Ordnungsraum
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkm	Personenkilometer
P+R	„Park and Ride“ („Parken und Reisen“)
QMS	Qualitätsmanagementsystem
R	Regionalzugstrecke im NVV
RAL	Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RBK	Regionalbahn Kassel GmbH
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem



RE	Regional-Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RKH	Regionalverkehr Kurhessen GmbH
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RT	RegioTram (bzw. RegioTram-Fahrzeug)
RTB	RegioTram Betriebsgesellschaft mbH
S	Schulwerktag
Sa	Samstag
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SJ	Schuljahr
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
T	Tram
TH	Thüringen
UH	Unstrut-Hainich-Kreis
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGR	Volkswirtschaftliche Gesamtrechnung
VM	Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH
VR	Verdichtungsraum
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar
VSN	Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
VT	Verbrennungstriebwagen/-triebzug
VU	Verkehrsunternehmen
WAK	Wartburgkreis
WE	Wochenende
WIZ	Witzenhausen
ZDD	Zentrale Datendrehscheibe
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
=	Gleichstrom
~	Wechselstrom



Verzeichnis der Anlagen

I Einleitung und Rechtsrahmen

- Anlage I-01 Verfahrensbegleitende Materialien: 1. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-02 dito: 2. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-03 dito: 3. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-04 Liste der am förmlichen Anhörungsverfahren beteiligten Institutionen
- Anlage I-05 Synopse aus Stellungnahmen und Kommentierungen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren (wird für Endfassung nachgereicht)

II Bestandsaufnahme

- Anlage II-01 Einwohner der Städte und Gemeinden
- Anlage II-02 Einwohner und Zentralitätsstufen der Stadt- und Ortsteile
- Anlage II-03 Altersverteilung der Einwohner in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-04 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort
- Anlage II-05 Schulen und Schülerzahlen
- Anlage II-06 Touristische Eckwerte für die Städte und Gemeinden
- Anlage II-07 Liste der Bahnstationen im Werra-Meißner-Kreis und deren Merkmale
- Anlage II-08 Verkehrliche Merkmale der ÖPNV-Linien (Liniensteckbrieflisten)
- Anlage II-09 Liniennetzplan des NVV für den Werra-Meißner-Kreis
- Anlage II-10 Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Ein-, Aus- und Binnenpendler
- Anlage II-11 Matrix der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Ein- und Auspendler
- Anlage II-12 Schülerverflechtungen der Mittel- und Oberstufenschulen
- Anlage II-13 Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-14 Verkehrsmengenkarte (MIV) für den Werra-Meißner-Kreis

III Anforderungsprofil

- Anlage III-01 NVV-weite Mindestanforderungen an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge
- Anlage III-02 Fahrgastinformation: Vitrinenbestückungen für die Bereiche Bahn, Regionalverkehr und Stadtbus

IV Schwachstellenanalyse

- Anlage IV-01 Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen

V Angebotskonzept

- Anlage V-01 Liniensteckbriefe Angebotskonzept Bus und AST



VI Linienbündelung

Anlage VI-01 Linienbündelsteckbriefe

VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

keine Anlagen