

Nahverkehrsplan

Nordhessischer Verkehrsverbund

2013-2018



REGIONALER NAHVERKEHRSPLAN NORDHESSISCHER VERKEHRSVERBUND

FORTSCHREIBUNG 2013 – 2018

Bearbeitung



IG Dreieich Bahn GmbH
63303 Dreieich

Dr. Hinrich Schmöe

Alex Müller

Joachim Lips

Felix-Martin Esselborn

im Auftrag der



Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH
34117 Kassel

Dreieich und Kassel, im Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
I Einleitung und Rechtsrahmen	9
1 Einleitung	9
1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans.....	9
1.2 Ausrichtung der Vorgaben	10
1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans	12
1.4 Beteiligungsverfahren	16
1.5 Beschlussfassung und Zustimmung.....	18
2 Rechtsrahmen für den ÖPNV.....	19
2.1 Europarechtlicher Rahmen.....	19
2.2 Bundesrechtlicher Rahmen.....	21
2.3 Landesrechtlicher Rahmen	25
II Bestandsaufnahme	27
1 Raumstrukturanalyse	27
1.1 Lage des Planungsgebietes im Raum.....	27
1.2 Bevölkerungsstruktur	39
1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte	52
1.4 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte	56
1.5 Gebiete für Freizeit- und Tourismus	58
2 Schienenpersonennahverkehr	62
2.1 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe.....	64
2.2 Bedienungsangebot und Produkte.....	65
2.3 Infrastruktur	74
2.4 Qualität der Betriebsdurchführung	95
3 Straßengebundener ÖPNV	98
3.1 Aufgabenträgerschaft, Linienbündelung und Verkehrsunternehmen.....	98
3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte	102
3.3 Infrastruktur	116
4 Verbundmarketing.....	124
4.1 Einsatz der Marketinginstrumente	124
4.2 Ausgewählte Marketinginstrumente	125
5 Verbundtarif.....	134
5.1 Grundzüge des Verbundtarifs.....	134
5.2 Verbundtarifgebiet.....	134

5.3	Tarifsystematik	135
5.4	Fahrkartensortiment.....	136
5.5	Übergangstarife zu benachbarten Verbänden und Landkreisen	139
5.6	Informationen für Kunden und Verkehrsunternehmen.....	142
6	Vertrieb	143
6.1	Aufgaben.....	143
6.2	Vertriebskanäle	143
6.3	Stationärer personenbedienter Fahrausweisverkauf.....	144
6.4	Mobiler Fahrkartenverkauf in den Fahrzeugen.....	146
6.5	Stationäre Fahrkartenautomaten	147
7	Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage	148
7.1	Kennwerte regionalen Mobilitätsverhaltens	148
7.2	Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr	152
7.3	Verkehrsnachfrage im ÖPNV.....	155
7.4	Kennwerte der Verkehrsnachfrage im MIV	162
8	Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2000	164
8.1	Schienenpersonennahverkehr.....	164
8.2	Regionaler straßengebundener ÖPNV	171
8.3	Verknüpfungspunkte zwischen Bahn, Bus und IV	176
8.4	Stadt- und Ortsbusverkehre	178
III	Anforderungsprofil	180
1	Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan.....	180
2	Grundziele und Leitbilder.....	181
2.1	Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit	181
2.2	Anforderungen durch demographische Entwicklungen	182
2.3	Gleichstellung unterschiedlicher Nutzergruppen	184
2.4	Finanzierungsvorbehalt bei der Bestellung von Betriebsleistungen	184
3	Rechtsgrundlagen zur Ausgestaltung des ÖPNV	187
3.1	Ausreichende Bedienung	187
3.2	Allgemeine Anforderungen gemäß HÖPNVG	188
3.3	Regionale und lokale Linien des straßengebundenen ÖPNV und deren Aufgabenträger	188
3.4	Barrierefreiheit.....	190
4	Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖPNV	193
5	Anforderungen an den ÖPNV aus Sicht von Gender Mainstreaming.....	195
6	Mindeststandards für die Verkehrsbedienung.....	197

6.1	Grundsätze der Netz- und Fahrplangestaltung zur Gewährleistung der Mindestbedienungsstandards	197
6.2	Verbindungen zwischen zentralen Orten	199
6.3	Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen.....	200
6.4	Abhängigkeit der Mindestbedienstandards von der Raumstruktur.....	202
6.5	Kriterien der Anbindung von Einrichtungen und Gebieten mit hohem punktuellen Zielverkehrsaufkommen.....	207
6.6	Bedienungsstandards für den SPNV	209
6.7	Besondere Grundsätze für Planung und Ausgestaltung des schulbezogenen Linienverkehrs.....	216
7	Qualitatives Grundangebot.....	218
7.1	Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen.....	218
7.2	Mindeststandards für Stationen im Netz der Deutschen Bahn AG.....	221
7.3	Mindeststandards für die Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel	224
7.4	Mindeststandards für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	226
7.5	Mindeststandards für die Fahrzeuge im SPNV	232
7.6	Mindeststandards für die Fahrzeuge im straßengebundenen ÖPNV	237
7.7	Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung.....	239
7.8	Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastbezogener Verkehrsinfrastrukturen	249
7.9	Marketing.....	252
7.10	Fahrgastinformation	255
7.11	Tarif.....	256
8	Regieleistungen und Vertragsmanagement.....	258
9	Kooperation der Aufgabenträger im Großraum Kassel	260
9.1	Kooperationsumfang und Themenbereiche	260
9.2	Konzept für die RegioTram im Kasseler Stadtgebiet.....	261
9.3	Potenziale für den Bau von Schienenstrecken zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen.....	262
9.4	Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den lokalen Angeboten im Stadtnetz Kassel.....	262
9.5	Ergänzung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Kassel durch regionale Buslinien	263
9.6	Anbindung des Regionalflughafens Kassel-Calden	264
9.7	Fahrgastinformation.....	264
9.8	Ausstattung der RegioTram-Halte mit Echtzeit-FGI	264
9.9	Tarifgestaltung.....	265

IV	Schwachstellenanalyse	266
1	Funktion der Schwachstellenanalyse	266
2	Vorgaben zur Barrierefreiheit	267
3	Mindeststandards für den Jedermann-Verkehr	270
3.1	Erschließungsqualität	270
3.2	Verbindungsqualität	272
3.3	Bedienstandards im SPNV	280
4	Schwachstellen bei den Bahnstationen	283
4.1	Bahnstationen der Kategorien 2 bis 4	283
4.2	Mängel und Schwachstellen bei den Bahnstationen der Kategorien 5 bis 6 und im Netz der Kurhessenbahn	287
5	Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	295
5.1	Einschränkungen bei der Verkehrssicherheit	295
5.2	Eingeschränkte Aufenthaltsqualität	296
5.3	Fehlende Barrierefreiheit	297
5.4	Unzureichender Ausbaustand	299
5.5	Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität	300
5.6	Kein durchgängiges Erscheinungsbild	301
5.7	Unzureichende Informationsmöglichkeiten	302
V	Angebotskonzept	304
1	Ineinandergreifen des projektierten Verkehrsangebotes	304
2	Angebotskonzept für den SPNV	307
2.1	Planungshorizonte und Handlungsspielräume	307
2.2	Ableitungen aus den Bedienungsstandards	308
2.3	Angebotskonzept 2013+	309
2.4	Weiterer Handlungsbedarf zur Umsetzung der Bedienungsstandards im SPNV	312
2.5	Korridorbezogene Angebotskonzepte	315
2.6	Anschlusskonzept für den Schienenverkehr	340
2.7	Innerstädtische Führung der RegioTram in Kassel	344
3	Angebotskonzept für den regionalen straßengebundenen ÖPNV	347
3.1	Verdichtungsraum Kassel	349
3.2	Übrige Bedienegebiete im Landkreis Kassel	355
3.3	Werra-Meißner-Kreis	360
3.4	Landkreis Hersfeld-Rotenburg	364
3.5	Schwalm-Eder-Kreis	367

3.6	Landkreis Waldeck-Frankenberg	372
3.7	Buslinien benachbarter Aufgabenträger	377
3.8	(Takt-)Verknüpfungspunkte im regionalen Busverkehr.....	379
3.9	Alternative Bedienform „NVV-Mobilfalt“	384
4	Fahrgastinformation	387
5	Verbundtarif.....	391
6	Prüfbaustein: verbundweite Vermittlungszentrale für nachfragegesteuerte Bedienformen.....	394
VI	Infrastrukturinvestitionen	397
1	Erweiterungen des Schienennetzes	397
1.1	Nachrichtlich: Neubau von Schienenstrecken für die städtische Tram.....	398
1.2	Neu- bzw. Ausbau von Schienenstrecken für die RegioTram	398
1.3	Streckenerweiterungen für den konventionellen (Regional-) Zugverkehr	399
2	Maßnahmen an Verkehrsstationen.....	401
2.1	Modernisierungen von Verkehrsstationen.....	402
2.2	Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz.....	407
2.3	Modernisierungen, Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen an reaktivierungsfähigen Strecken	409
3	Flankierende Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen.....	410
3.1	Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln	411
3.2	Revitalisierung von Empfangsgebäuden und Bahnhofsumfeldern.....	414
4	Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV	417
5	Zusammenfassung Infrastrukturinvestitionen.....	418
6	Dynamische Fahrgastinformation mit Anschlusssicherung	421
6.1	Definition und Beschreibungen	421
6.2	Projektbeschreibung.....	423
6.3	Los 1: Zentrale Datendrehscheibe (ZDD)	424
6.4	Los 2: Anschlusssicherungs- und Fahrgastinformationssystem (ASS-FIS).....	425
6.5	Los 3: Dynamische Fahrgastinformation (DFI).....	431
6.6	Erweiterung der Fahrplanauskunft	435
6.7	Kostenermittlung.....	435
6.8	Einheitliches Gesamtsystem.....	437
VII	Maßnahmenwirkung und -bewertung.....	438
1	Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage.....	438

1.1	Raumstruktur, demographischer Wandel und Mobilität	438
1.2	Künftige Seniorengeneration und ÖPNV-Nutzung	439
1.3	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV	440
1.4	Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand	442
2	Maßnahmenwirkung	444
2.1	Wirkung der Maßnahmen im SPNV	445
2.2	Wirkung der Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV	448
2.3	Wirkung der Maßnahmen bei Fahrgastinformation und Tarif.....	452
2.4	Wirkung der Infrastrukturinvestitionen	454
2.5	Zusammenfassung der Maßnahmenwirkungen	457
3	Maßnahmenbewertung.....	461
3.1	Umgesetzte Maßnahmen	461
3.2	Vertraglich fixierte Maßnahmen	461
3.3	Maßnahmen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen	463
3.4	Maßnahmen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen	463
3.5	Maßnahmen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen Umgesetzte Maßnahmen.....	465
3.6	Maßnahmen ohne Priorisierung	465
VIII Linienbündelung.....		467
1	Verkehrliche und rechtliche Grundlagen.....	467
2	Zweck der Linienbündelung	468
3	Informationspflicht der zuständigen Behörde	468
4	Methoden der Linienbündelung	470
4.1	Bildung der Ausschreibungslose	470
4.2	Ermessensspielräume	470
4.3	Rechtsfehlerhafte Kriterien	472
5	Linienbündel mit regionalen Linien des NVV.....	474
IX Finanzierungskonzept		477
Abbildungsverzeichnis.....		481
Tabellenverzeichnis		486
Literaturverzeichnis		490
Abkürzungsverzeichnis		493
Verzeichnis der Anlagen		498

Anlagen

I Einleitung und Rechtsrahmen

1 Einleitung

1.1 Aufgaben, Inhalte und Wirkungen des Nahverkehrsplans

Der vorliegende zweite regionale Nahverkehrsplan (NVP) für das Verbundgebiet des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) wird von den Aufsichtsgremien des NVV beschlossen und erhält mit der Zustimmung des zuständigen Ministeriums Gültigkeit für die Jahre 2013 bis zunächst 2018.

Die Aufstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen beruht auf § 8 Abs. 3 PBefG und § 14 HÖPNVG. Zu den Verpflichtungen der Aufgabenträger im ÖPNV gehört 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 dieser neu aufzustellen bzw. fortzuschreiben ist.

Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV in Hessen werden durch die Verkehrsverbände (RMV, NVV, VRN für den Kreis Bergstraße) die regionalen bzw. verbundweiten Nahverkehrspläne und durch die Aufgabenträger die lokalen Nahverkehrspläne aufgestellt. Der regionale bzw. verbundweite Nahverkehrsplan behandelt

- Schienenpersonennahverkehr,
- regionalen Busnahverkehr,
- Fahrgastinformation,
- Verbundtarif und
- Infrastrukturinvestitionen in den o. g. Bereichen.

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 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 bzw. die Aufgabenträgerorganisation 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 Einhei-

ten 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 für die Erteilung personenbeförderungsrechtlicher Genehmigungen (Konzessionen) 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.

Der Aufgabenträger legt im Nahverkehrsplan seine beabsichtigten Infrastrukturinvestitionen dar, die in dessen Gültigkeitszeitraum umgesetzt werden sollen. Maßnahmen mit einem darüber hinaus reichenden Umsetzungshorizont werden nachrichtlich erwähnt. Die Maßnahmen werden mit Kostenschätzungen hinterlegt. Der regionale Nahverkehrsplan des NVV hat die Investitionsplanungen in Bahnstationen und in Hintergrundsysteme für dynamische Anschluss- und Fahrgastinformationssysteme zum Gegenstand. Investitionen in Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV, in Schnittstellen zum Individualverkehr (B+R- und P+R-Anlagen) und in Bahnhofsumfelder fallen in die Planungs- und Ausführungshoheit der Städte und Gemeinden, weshalb diese in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise aufgeführt sind. Die Aufnahme von investiven Maßnahmen schafft Transparenz über die mittelfristig benötigten Finanzmittel und ist eine wichtige Grundlage für deren Förderung durch Bund und Land. Fahrzeuge sind nicht mehr Bestandteil der Infrastrukturförderung, sondern werden über die Bestellerentgelte finanziert.

Mit dem zweiten Nahverkehrsplan verfolgt der NVV die Intention, erneute 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. 3 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 Städtebaus, 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 Verbundgebiet 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,
- ein abgestimmtes Konzept über alle öffentlichen Verkehrsträger,
- Finanzierungsvorbehalte in Bezug auf das projizierte Verkehrsangebot.

Das Verbundgebiet ist von seiner Raumstruktur her heterogen zusammengesetzt. Dem monozentrischen Verdichtungsraum Kassel mit rund einem Drittel der Wohnbevölkerung steht ein ländlicher Raum gegenüber, in dem – mit fallender Tendenz – rund die Hälfte der Einwohner lebt. Die Ausrichtung der planerischen Vorgaben im Nahverkehrsplan orientiert sich daher an den raumstrukturellen Gegebenheiten des Verbundgebietes und an den je Raumkategorie vorherrschenden Verkehrsspannungen und Nachfrageverhalten.

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.

Im Großraum Kassel wird der Stadt-Umland-Verkehr durch die RegioTram, die die Stadtgrenzen überschreitenden Tramlinien und durch radial von Kassel ausgehende regionale Buslinien bedient. Neben dem SPNV übernehmen die regionalen Buslinien auch wesentliche Verbindungsfunktionen – außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel hauptsächlich entlang der im Regionalplan ausgewiesenen Regionalachsen und überörtlichen Verkehrs- und Siedlungsachsen, die eine vergleichsweise hohe Verkehrsnachfrage aufweisen.

In den Achsenzwischenräumen und in nachfrageschwächeren Verkehrsgebieten wird eine Bedienung mit Busfahrzeugen auf lokalen Linien in der Regel dann durchgeführt, wenn die Höhe des Fahrgastaufkommens dies erfordert, z. B. zu den Stoßzeiten des Ausbildungsverkehrs. Ansonsten erfolgt die Bedienung vornehmlich mit alternativen bzw. bedarfsgesteuerten Angebotsformen (AST, Mobilfalt). Entsprechende Bedienkonzepte werden in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise behandelt.

1.3 Formaler Aufbau des Nahverkehrsplans

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

- eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs einschließlich der Verkehrsinfrastruktur,
- eine Bewertung der vorstehenden Feststellungen (Schwachstellenanalyse),
- 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,
- ein 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 Regionalen Nahverkehrsplan orientieren sich vom Prinzip her an den Gliederungsvorgaben aus dem HÖPNVG, skalieren diese jedoch auf die Situation eines zwar heterogenen, aber überwiegend ländlich geprägten Verbundraumes (vgl. Kap. I 1.2).

Bestandsaufnahme (Kap. II)

In der Bestandsaufnahme werden die Raum- und Verkehrsstrukturen im Verbundgebiet analysiert. Die Aufbereitung umfasst neben demographischen und ökonomischen Daten auch die Standorte der regional bedeutsamen weiterführenden Schulen und deren Schülerzahlen. Soweit vorhanden, werden Angaben zur Fahrgastnachfrage dargelegt: Für den SPNV liegen flächendeckend Fahrgastzahlen aus einer verbundweiten Erhebung im Jahr 2008 vor, für den regionalen Busverkehr ist dies nur linienweise aus verschiedenen Erhebungsanlässen der Fall.

Die Bestandsaufnahme des ÖPNV-Angebotes und der dazugehörigen Infrastrukturen bildet eine wesentliche Daten- und Informationsbasis für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems. Das regionale ÖPNV-Angebot im Fahrplanjahr 2010 (Basisjahr für die Bestandsaufnahme) 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 Regionalen Nahverkehrsplan für das NVV-Gebiet aus dem Jahr 2000 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 in Verantwortungsbereich des NVV formuliert (vgl. Kap. I 1.2).

Das Anforderungsprofil stellt die übergeordnete Definition der „ausreichenden Bedienung“ für das Verbundgebiet auf, die wiederum in den Mindestbedienstandards ihren quantitativen und qualitativen Ausdruck findet. Ein zentrales Unterkapitel behandelt daher die Erschließungs- und Verbindungsqualitäten; für letztere sind als Zielgrößen Bedienzeiten, Bedienhäufigkeiten, Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten angegeben. Die Verbindungsqualitäten sind von der Angebotsform (SPNV, Tram, Bus) unabhängig.

Über die allgemeinen Grundziele und Leitbilder hinaus werden im Anforderungsprofil maßgebende Aussagen getroffen u. a. zu

- Bedienungsstandards für den SPNV,
- Barrierefreiheit (Fahrzeuge, Zugangsstellen),
- baulichen Standards der Zugangsstellen,
- Qualitätsanforderungen der bzw. Mindeststandards für Fahrzeuge,
- Qualität der Betriebs- bzw. Leistungsdurchführung,
- Marketing für den Verbundraum.

Das Anforderungsprofil ist unter der Maßgabe aufgestellt, dass unter den gegebenen finanziellen Rahmenbedingungen eine Umsetzung realistisch erscheint. Alle Aussagen stehen dennoch unter einem grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt.

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 Prüfung der Erschließungsqualitäten (ortsteilscharf) und Verbindungsqualitäten (ab Grundzentren bzw. Gemeindehauptorten aufwärts), da hier anhand von Fahrplandaten und Kartenmaterialien flächendeckende Aussagen generierbar sind. Eventuelle Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten werden unabhängig von der Angebotsform und der Aufgabenträgerschaft an einer Linie benannt, da auch einige Grundzentren nur von lokalen Linien angefahren werden.

Hinsichtlich der Zugangsstellen (Bahnhöfe, Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV) werden Schwachstellen und Mängel exemplarisch aufgezeigt und erläutert. Adressaten sind die Eigentümer bzw. Betreiber, in deren Planungshoheit sich diese befinden: bei den Bahnhöfen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei den Bushaltestellen die Städte und Gemeinden (im Fall der straßenbaulichen Ausgestaltung der Haltestellenbereiche sind die Straßenbaulastträger zuständig). Eventuelle Lücken bei der räumlichen Erschließung der Siedlungsgebiete 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 in den SPNV-Korridoren und auf den einzelnen Linien des regionalen straßengebundenen ÖPNV, deren Rahmendaten und Bedienegebiete in Liniensteckbriefen festgehalten sind.

Das Verkehrsangebot ist nach funktionalen Kriterien strukturiert, d. h. nach Schienenpersonennahverkehr (korridorweise) und regionalem Busverkehr (landkreisweise). Die Angebotstypen sind zu Netzen zusammengefasst, für die – nach zeitlich gestaffelter Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen – ein Zielzustand projiziert ist, der u. a. kartographisch aufbereitet ist.

Weitere Schwerpunkte des Angebotskonzeptes sind Anschlusskonzepte (innerhalb des Schienenverkehrs, SPNV-Bus sowie Bus-Bus), alternative Bedienform „Mobilfalt“, Fahrgastinformation mittels Haltestellenmanagementsystem und Verbundtarif.

Infrastrukturinvestitionen (Kap. VI)

In einer Bedarfsliste sind die vom NVV geplanten Investitionen in die ÖPNV-Infrastrukturen dargelegt. Darunter sind Erweiterungen des Schienennetzes und Modernisierungen sowie Neu- bzw. Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Netz der Deutschen Bahn AG. Außerdem sind flankierende Maßnahmen an Bahnstationen aufgeführt, wie z. B. Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und Revitalisierungen von Empfangsgebäuden und Bahnhofsumfeldern. Diese Projekte befinden sich zwar in planerischer Federführung der Städte und Gemeinden, bei regional bedeutsamen Projekten steht der NVV beratend zur Seite, weshalb eine Aufnahme auch in den Regionalen Nahverkehrsplan zweckmäßig ist.

Der NVV beabsichtigt, ein verbundweites dynamisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem zu installieren. Dafür sind drei Spezifikationen erarbeitet, die die Zentrale Datendrehscheibe (Los 1), das Anschlusssicherungs- und Fahrgastinformationssystem (Los 2) und die Dynamische Fahrgastinformation (Los 3) umfassen. Im Kapitel werden die Projektziele, Einsatzfelder und Systembestandteile ausführlich erläutert und mit einer Kostenschätzung versehen.

Maßnahmenwirkung und -bewertung (Kap. VII)

Das künftige Nachfrageniveau im ÖPNV wird nicht nur aufgrund von Veränderungen im 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 Wirkungen der im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen im SPNV sind in Hinblick auf zu erwartende Nachfrageveränderungen korridorweise abgeschätzt. Wegen ihrer Vielzahl sind die Einzelmaßnahmen zum regionalen Busverkehr zu Maßnah-

mengruppen aggregiert. Da es sich beim projektierten Leistungsangebot im SPNV und straßengebundenen ÖPNV um eine Weiterentwicklung aus dem Bestand heraus handelt, werden Nachfrageveränderungen – verbundweit betrachtet – tendenziell moderat ausfallen. Ausnahmen, die deutliche Nachfragesteigerungen nach sich ziehen, stehen in Zusammenhang mit

- der Inbetriebnahme des Zielkonzepts für die RegioTram,
- Angebotsausweitungen bei regionalen Buslinien im Stadt-Umland-Verkehr Kassel,
- der Schaffung weiterer Direktverbindungen im SPNV (z. B. Kassel – Paderborn),
- der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg.

Die Maßnahmen sind auf Grundlage ihrer verkehrlichen Wirkungen bewertet und in Prioritätsstufen zur Realisierung empfohlen (bereits umgesetzt, Umsetzung vertraglich fixiert, vordringlich, hoch, neutral).

Linienbündelung (Kap. VIII)

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 das Verbundgebiet in einer Fortführung der Bestandsbündel besteht, punktuell verändert um die im Angebotskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen.

Alle Linienbündel unter Beteiligung regionaler Buslinien – inklusive der Mischbündel, die neben regionalen Linien auch lokale Linien enthalten – sind in Bündelsteckbriefen aufbereitet und mit Angaben versehen, die sich auf den Zielzustand nach Umsetzung der Maßnahmen beziehen. Die Angaben erstrecken sich u. a. auf die im Bündel befindlichen Linien und deren ortsteilscharfe Linienwege, Beginn bzw. Ende der Laufzeiten sowie jährliche Leistungen (Nutzwagenkilometer Bus und voraussichtliche Besetzt-km AST).

Finanzierungskonzept (Kap. IX)

Die projektierten Maßnahmen basieren auf einer Fortschreibung der zum Zeitpunkt der Aufstellung geltenden Finanzierungsbedingungen. Dabei sind Preisentwicklungen, Einnahmeerwartungen und weitere Rahmenbedingungen berücksichtigt. Das Kapitel enthält – neben allgemeinen Grundsätzen der Verbundfinanzierung – Prognosen zum konsumtiven Finanzbedarf im SPNV und im regionalen Busverkehr.

In beiden Leistungssparten öffnet sich eine Kosten-Erlös-Schere, da die spezifischen Teuerungsraten oberhalb der Zuwächse in der Nutzerfinanzierung und der Regionalisierungsmittel liegen. Im SPNV sind die Leistungen – von kleineren Leistungsanpassungen abgesehen – vertraglich langfristig fixiert. Im Busverkehr können durch Nachfragerückgänge im Ausbildungsverkehr erst mittelfristig Fahrzeuge in den Verkehrsspitzen freigesetzt werden.

1.4 Beteiligungsverfahren

Alle Bearbeitungsphasen der Erstellung wurden durch kontinuierliche Erörterungen zwischen

- dem Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV),
- den fünf Verbundlandkreisen und
- dem Planungsbüro IGDB

vorbereitet und abgestimmt. Zwei projektbegleitende Gremien unterstützten die fachliche Erarbeitung des Regionalen Nahverkehrsplans. Vor der Beschlussfassung durch das Vertretungsorgan der Aufgabenträgerorganisation NVV (Aufsichtsrat) 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 des Regionalen Nahverkehrsplanes des NVV und der Lokalen Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise 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 am 27.04.2009, 18.11.2010 und 10.09.2013.

Regionalkonferenz

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

- des Nordhessischen Verkehrsverbundes,
- der fünf Verbundlandkreise und der kreisfreien Stadt Kassel,
- der benachbarten Landkreise (Aufgabenträger) und Verkehrsverbände,
- der Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen,
- der Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV,
- der Fachbehörden des Bundes und des Landes Hessen,
- der Arbeitnehmer-, Behinderten-, Fahrgast-, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie
- von Organisationen und Verbänden der regionalen Wirtschaft zusammen.

Die Regionalkonferenz tagte an drei Terminen: 25.06.2009, 20.03.2013 und 03.07.2013. 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.¹ 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 S. 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,
- die Städte und Gemeinden,
- die Landkreise,
- 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 Regionalen Nahverkehrsplan aufgenommenen Institutionen sind in → **Anlage I-4** aufgelistet.

¹ Das HÖPNVG vom 01.12.2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.11.2012 (GVBl. S. 466), verweist noch auf das PBefG i. d. F. der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690), das bis zu diesem Datum zuletzt durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.11.2011 geändert wurde. Das PBefG wurde sodann durch Gesetz vom 19.12.2012 mit Wirkung zum 01.01.2013 geändert.

1.5 Beschlussfassung und Zustimmung

Gemäß § 14 Abs. 1 HÖPNVG werden die verbundweiten Nahverkehrspläne von den Aufsichtsgremien der Verkehrsverbände beschlossen und bedürfen der Zustimmung des zuständigen Ministeriums (HMWEVL).

Auf seiner 111. Sitzung am 26. Februar 2014 stimmte der Aufsichtsrat der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH dem vorliegenden regionalen bzw. verbundweiten Nahverkehrsplan für das Gebiet des NVV zu. Grundlage für die Entscheidung war die Fassung des NVP, die auch Gegenstand des förmlichen Anhörungsverfahrens war, ergänzt um die Empfehlungen aus der synoptischen Zusammenstellung der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren, die vollständig in → **Anlage I-5** aufgeführt sind. In diesem Zusammenhang wurde die Geschäftsführung des NVV beauftragt, die Zustimmung des HMWEVL zum verbundweiten Nahverkehrsplan einzuholen.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2014 an den NVV erteilt das HMWEVL seine Zustimmung zum vorliegenden verbundweiten Nahverkehrsplan des NVV gemäß § 14 Abs. 1 Satz 2 HÖPNVG.

2 Rechtsrahmen für den 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 VO (EG) Nr. 1370/2007 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 öffentliche 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 gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 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 bei Bus- und Straßenbahnverkehrsleistungen in Form einer Dienstleistungskonzession erfolgen. Im Rahmen einer derartigen Dienstleistungskonzession trägt der Unternehmer das überwiegende wirtschaftliche Risiko.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen trägt der Auftraggeber das wirtschaftliche Risiko. Im Zuständigkeitsbereich des NRV sind Bruttoausschreibungen im straßengebundenen ÖPNV üblich, d. h. Verfahren, bei denen der NRV als Auftraggeber das wirtschaftliche Risiko der Kostendeckung insbesondere durch Fahrscheinerlöse trägt. Nettoausschreibungen im straßengebundenen ÖPNV, bei denen der Unternehmer das wirtschaftliche Risiko trägt, sind im NRV-Gebiet nicht üblich.

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 7. 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 Gegenstand dieses Nahverkehrsplans ist, als auch die Forderung nach einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV 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 des ÖPNV auch Eisenbahnen sowie diejenigen alternativen Bedienungsformen mit ein, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Ergänzend handelt es sich gemäß § 2 Abs. 2 S. 2 HÖPNVG auch um Schienenpersonennahverkehr, wenn der öffentliche Personennahverkehr sowohl auf einer Eisenbahninfrastruktur im Sinne des AEG als auch auf einer Schieneninfrastruktur im Sinne des § 4 Abs. 1 des PBefG (Straßenbahnen) erbracht wird und dessen regionaler Charakter von Bedeutung ist. In Nordhessen trifft dies auf die RegioTram als Zweisystembahn und auf die Stadt-Umland-Tramstrecke nach Hessisch Lichtenau zu.

Die Definition des ÖPNV ist in Zusammenhang mit § 2 des Regionalisierungsgesetzes sowie mit § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes 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 Verkehren dieses Nahverkehrsplans um Regionalverkehr i. S. d. PBefG und i. S. d. HÖPNVG, da diese als regionale Linie definiert sind.

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 Nahverkehrsbedienung“ (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 Unternehmenseerträge 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.“

Bei den Verkehren in Verantwortung der Aufgabenträgerorganisation NVV ist nach dem gegenwärtigen Stand der Kostenentwicklung und 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: der NVV als Aufgabenträgerorganisation gemäß §§ 2 Abs. 6; 6 Abs. 4 HÖPNVG) gemäß § 8a Abs. 2 S. 2 unter Verweis auf Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 eine Vorabkennzeichnung 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 Vorabkennzeichnung 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 Vergabeverfahren einschließlich der Vorbereitung der Betriebsaufnahme durch das Verkehrsunternehmen ca. 12 Monate in Anspruch nimmt, ergeben sich verschärfte Handlungspflichten für die zuständigen Behörden, hier den NVV. Die interne Entscheidungsfindung muss so frühzeitig beginnen, dass im Zeitraum zwischen 27 und 24 Monaten vor Betriebsaufnahme eine Vorabkennzeichnung 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. Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist gemäß § 4 RegG die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgeblich, d. h. Verkehrsleistungen sind gemeinwirtschaftlich zu beauftragen, sofern keine eigenwirtschaftliche Leistungserbringung erfolgt.

Im Übrigen regelt das RegG die Verteilung von Einnahmen aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes an die Länder zur Verwendung für den öffentlichen Personennahverkehr (§ 5 RegG). Im Jahr 2008 stand den Ländern ein Betrag von 6,675 Mrd. Euro zu, der ab 2009 pro Jahr um 1,5 % ansteigt. Bei der Aufteilung der jährlichen Regionalisierungsmittel des Bundes entfallen auf das Land Hessen 7,41 %. In 2008 waren dies ca. 494,6 Mio. Euro, in 2013 rund 532,8 Mio. Euro.

2.2.3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

Das Allgemeine Eisenbahngesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154) geändert worden ist, dient der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen.

Für den regionalen Nahverkehrsplan besteht ein Bezug zum AEG durch den Verweis in § 2 Abs. 1 und 2 HÖPNVG, welcher u. a. die Begriffe des ÖPNV sowie des SPNV definiert, und in § 8 HÖPNVG, welcher die Durchführung des ÖPNV den Verkehrsunternehmen gemäß den Definitionen des AEG und des PBefG zuweist.

Ferner legt § 8 Abs. 3 HÖPNVG fest, dass eine Aufgabenträgerorganisation, somit auch der NVV, nicht Unternehmer im Sinne des AEG sein darf.

2.2.4 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 (ins-

besondere § 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 vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist, 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. S. 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 sowie Städte 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 sind, 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 Ver-

bundbusverkehrs² 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, 6 Abs. 1 HÖPNVG Nahverkehrsorganisation einrichten. Benachbarte Aufgabenträger eines Verbundes können gemeinsame Nahverkehrsorganisationen einrichten.

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.

Die Aufgabenträger können gemäß § 6 Abs. 3 HÖPNVG auch einen Verkehrsverbund mit Aufgaben der Nahverkehrsorganisationen betrauen, wenn sie neben den Kosten für die Aufgaben auch die Regiekosten hierfür übernehmen.

² In § 2 Abs. 3 HÖPNVG wird folgende Definition für den Verbundbusverkehr getroffen: „*Verbundbusverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der alternativ zum Schienenpersonennahverkehr nach Abs. 2 erbracht wird.*“ Im Verbundgebiet spielt der Verbundbusverkehr als dauerhafter Schienenersatzverkehr zum Zeitpunkt der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans keine Rolle.

Das Aufgabenträgergebiet des Nordhessischen VerkehrsVerbandes (NVV) gehört dem Regierungsbezirk Kassel an und wird gebildet aus

- der kreisfreien Stadt Kassel,
- dem Landkreis Kassel mit 29 Städten und Gemeinden,
- dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit 20 Städten und Gemeinden,
- dem Schwalm-Eder-Kreis mit 27 Städten und Gemeinden,
- dem Landkreis Waldeck-Frankenberg mit 22 Städten und Gemeinden und
- dem Werra-Meißner-Kreis mit 16 Städten und Gemeinden.

Das Verbundgebiet grenzt

- im Norden an die Landkreise Holzminden, Northeim und Göttingen (Niedersachsen),
- im Osten an den Landkreis Eichsfeld, den Unstrut-Hainich-Kreis, den Wartburgkreis und die kreisfreie Stadt Eisenach (Thüringen),
- im Süden an den Landkreis Fulda, den Vogelsbergkreis und den Landkreis Marburg-Biedenkopf (Hessen) und
- im Westen an den Kreis Siegen-Wittgenstein, den Hochsauerlandkreis und den Kreis Höxter (Nordrhein-Westfalen).

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 manche Fragestellungen ist allerdings die kleinräumigere Betrachtung von Stadt- und Ortsteile eher erforderlich.

1.1.2 Strukturräumliche Gliederung

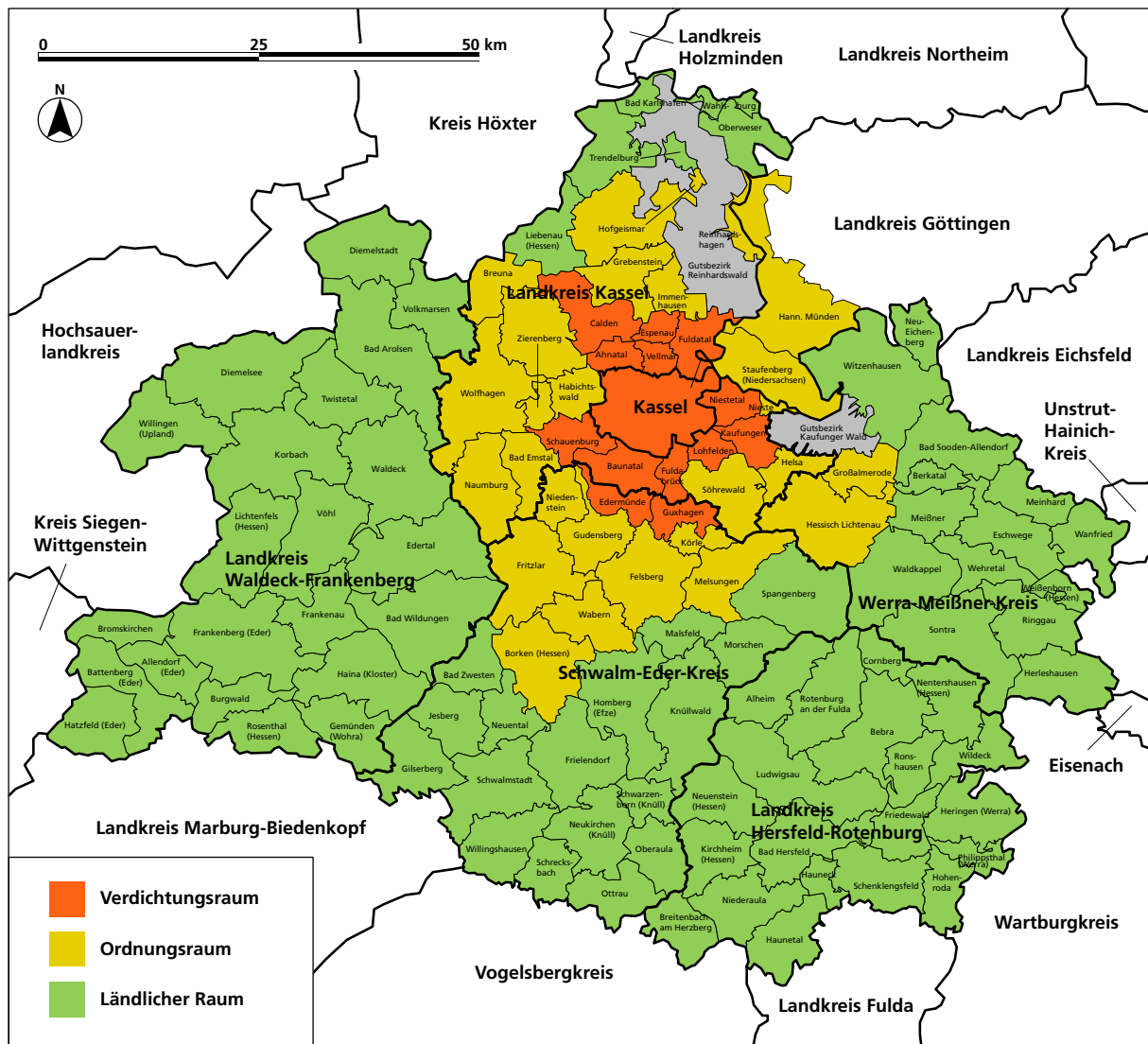


Abb. II-2: Strukturräume im NVV-Gebiet

[eigener Entwurf; nach *Regierungspräsidium Kassel* 2009, S. 19]

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.). Dabei wird der Verdichtungsraum wiederum als Kernraum des Ordnungsraumes bezeichnet, d. h., der Verdichtungsraum ist somit

zugleich auch Bestandteil des Ordnungsraumes. Die beiden angrenzenden niedersächsischen Kommunen Hann. Münden und Staufenberg im Landkreis Göttingen, in denen auch Linien des NVV verkehren sowie der NVV-Tarif teilweise zur Anwendung kommt, werden von der Regionalplanung aufgrund der Verflechtungen mit Kassel ebenfalls dem Ordnungsraum zugerechnet. Alle anderen Gebiete außerhalb des Ordnungsraumes sind ländlicher Raum. Die Abb. II-2 gibt einen Überblick über die Strukturräume im NVV-Gebiet.

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 gesichert 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 Grundsätze zum Verdichtungsraum um die Stadt Kassel herum werden im Regionalplan Nordhessen wie folgt benannt (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 21*):

„Zur Wahrnehmung und Umsetzung der impulsgebenden Funktionen des Verdichtungsraumes soll:

- *eine weitere Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, insbesondere entlang der Nahverkehrslinien als Entwicklungsachsen bei Vermeidung negativer Verdichtungsfolgen für Mensch und Umwelt (Immissions- und Gewässerbelastung) erfolgen,*
- *[...],*
- *das ÖPNV-Netz und seine Attraktivität innerhalb des Verdichtungsraumes wie auch der Linienausbau in den übrigen Ordnungsraum und darüber hinaus weiter optimiert sowie mit Maßnahmen des Ausbaus der Park-and-ride-Systeme abgerundet und dabei auf das [...] Siedlungsstrukturkonzept abgestimmt werden. Ein durchgängiges Radwegenetz soll unter Berücksichtigung der funktionsräumlichen Beziehungen ebenfalls weiter zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen,*
- *[...].“*

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 Verbundgebiet

Im NVV-Gebiet finden sich alle drei im Landesentwicklungsplan Hessen und im Regionalplan Nordhessen genannten Strukturräume wieder. Die etwas über 1 Mio. Einwohner der einbezogenen (Land-)Kreise entfallen auf die Strukturräume wie folgt (vgl. Tab. II-1):

Im Verdichtungsraum mitsamt der kreisfreien Stadt Kassel wohnen auf ca. 6 % der Verbundfläche etwa ein Drittel der Bevölkerung in 14 Städten und Gemeinden. In 23 Städten und Gemeinden des (übrigen) Ordnungsraumes leben weitere 18 % der Einwohner auf ebenfalls 18 % der Verbundfläche. Dem ländlichen Raum, der nahezu drei Viertel des Verbundgebietes einnimmt, sind 78 Städte und Gemeinden mit ca. 490.000 Einwohnern zugeordnet. Somit wohnt knapp die Hälfte der Bevölkerung des Verbundgebietes im ländlichen Raum. Die gemeindefreien und unbewohnten Gebiete der Gutsbezirke Reinhardswald im Landkreis Kassel und Kaufunger Wald im Werra-Meißner-Kreis umfassen 3 % der Fläche.

Strukturraum	(Land-)Kreise [Anzahl Gemeinden]	Einwohner		Fläche [km ²]	
		absolut	relativ	absolut	relativ
Verdichtungsraum	Stadt Kassel [1], LK Kassel [11], Schwalm-Eder-Kreis [2]	341.200	33,7 %	444,7	6,4 %
Ordnungsraum (ohne Verdichtungsraum)	LK Kassel [13], Schwalm-Eder-Kreis [8], Werra-Meißner-Kreis [2]	183.100	18,1 %	1.245,6	18,0 %
ländlicher Raum	LK Kassel [5], LK Hersfeld-Rotenburg [20], Schwalm-Eder-Kreis [17], LK Waldeck-Frankenberg [22], Werra-Meißner-Kreis [14]	488.800	48,2 %	4.985,2	72,2 %
gemeindefreie Gebiete	LK Kassel [1], Werra-Meißner-Kreis [1]	0	0 %	232,9	3,4 %
Summe	115 Städte/Gemeinden	1.013.100	100 %	6.908,4	100 %

Tab. II-1: Daten zu den Strukturräumen im NVV-Gebiet (Stand: 31.12.2008)

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

1.1.3 Entwicklungsachsen

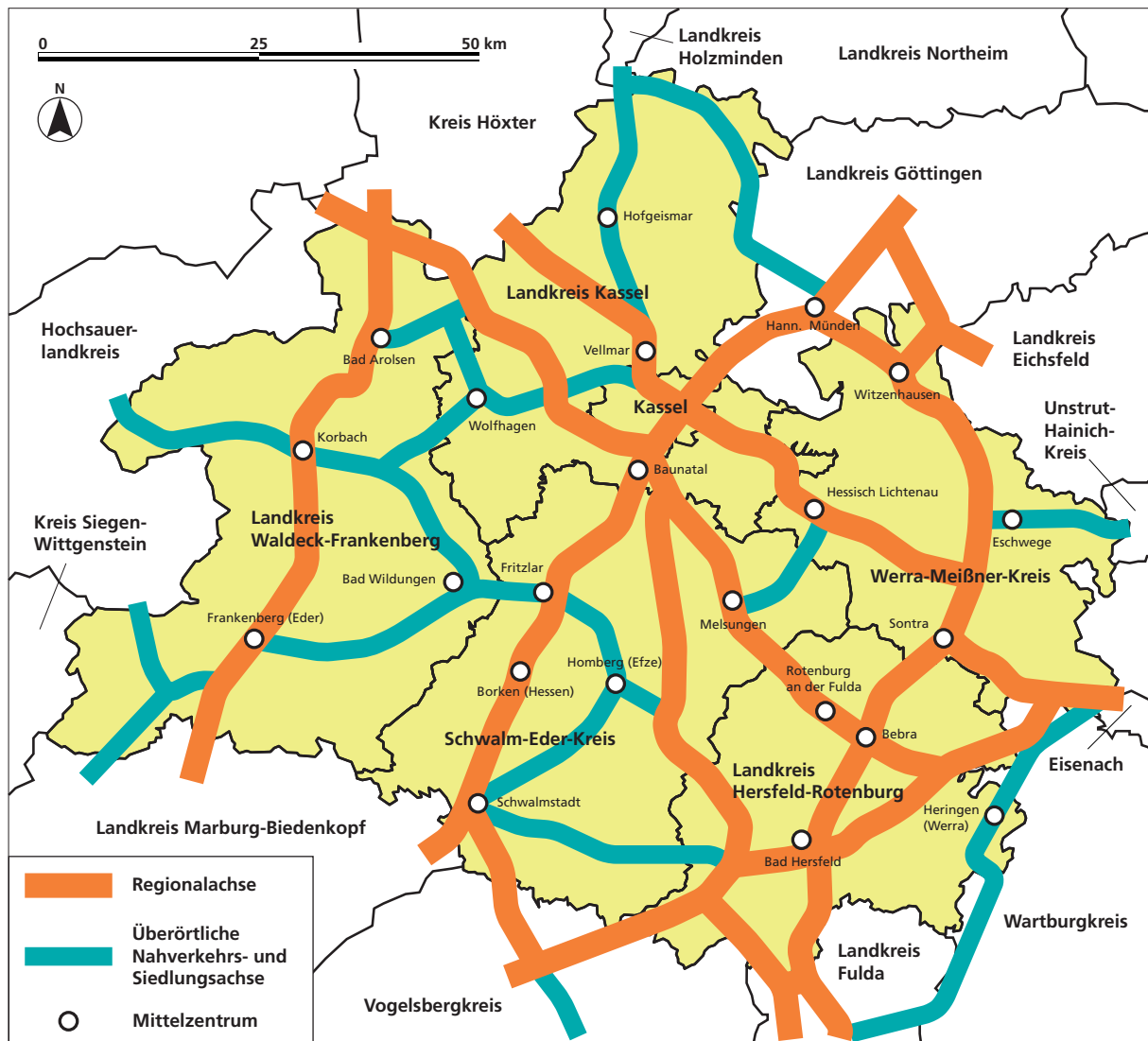


Abb. II-3: Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet

[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 58]

Naturräumlich liegt das Verbundgebiet hauptsächlich im Westhessischen Berg- und Senkenland und im Osthessischen Bergland. Zum einen wird das Gebiet durch bewaldete Mittelgebirgszüge und -landschaften geprägt (u. a. Habichtswald, Hoher Meißner, Kaufunger Wald, Kellerwald, Knüll, Reinhardswald, Stölzinger Gebirge), von denen immer auch Trennwirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsgenese ausgehen. Zum anderen durchziehen tektonische Senken sowie die tief eingeschnittenen Täler von Fulda, Werra und Weser und deren Nebenflüssen das Verbundgebiet.

Die topographischen Einflüsse pausen sich auch bei der Definition der heutigen Siedlungs- und Verkehrsachsen durch. Die abwechslungsreiche Topographie determiniert abschnittsweise das historisch gewachsene Verkehrsnetz. Vor allem sind die Trassenverläufe mehrerer Eisenbahnstrecken (z. B. Kassel – Eichenberg – Eschwege, Kassel – Bebra

– Fulda, Kassel – Hessisch Lichtenau) und vieler Bundesstraßen (z. B. B 27, B 80, B 83, B252, B253) in den Flusstälern zu finden.

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung soll entlang von Achsen stattfinden. Der Landesentwicklungsplan 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-3), wobei unter „Nahverkehr“ im Kontext des Regionalplans ein nicht überregionaler Verkehr verstanden wird, denn nicht alle Achsen dieser Kategorie werden auch durchgehend von öffentlichen Verkehrsmitteln befahren.

Die Regionalachsen mit Bezug zum Verbundgebiet verlaufen im Wesentlichen korridorartig entlang von Bundesfernstraßen ...

- BAB 4/5 Eisenach – Wildeck – Bad Hersfeld – Alsfeld – Gießen,
- BAB 7 Göttingen – Kassel – Fulda,
- BAB 38 Göttingen – Neu-Eichenberg – Nordhausen,
- BAB 44 Kassel/Baunatal – Warburg – Dortmund bzw. Paderborn,
- BAB 49 Kassel – Baunatal – Fritzlar – Borken – Schwalmstadt – Stadtallendorf – Gießen (unter Annahme des Weiterbaus der BAB 49),
- B 7 Kassel – Calden – Warburg,
- B 7 bzw. BAB 44 in Bau Kassel – Hessisch Lichtenau – Wehretal – Sontra – Eisenach,
- B 27 Göttingen – Witzenhausen – Eschwege – Sontra – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda,
- B 83 Kassel – Melsungen – Rotenburg an der Fulda – Bebra,
- B 252 Warburg – Bad Arolsen – Korbach – Frankenberg (Eder) – Marburg,
- L 3145 Schwalmstadt – Willingshausen – Alsfeld,

... und Eisenbahnlinien

- KBS 430 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Paderborn,
- KBS 605 Bebra – Wildeck – Eisenach,
- KBS 600/611 Kassel – Hann. Münden – Witzenhausen – Eichenberg – Göttingen bzw. Nordhausen,
- KBS 610 Kassel – Melsungen – Rotenburg an der Fulda – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda,
- KBS 613 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Sontra – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda,

- KBS 620 Kassel – Wabern – Borken – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Gießen,
- KBS 622 Marburg – Frankenberg (Eder),
- „Lossetalbahn“ (Tramlinie 4) Kassel – Kaufungen – Hessisch Lichtenau.

Die Liste der in Nord-Süd- bzw. Ost-West-Richtung verlaufenden Regionalachsen entlang der Bundesautobahnen, wichtiger Bundesstraßen und der Hauptabfuhrstrecken der Eisenbahn verdeutlicht die Lage Nordhessens als Durchgangsregion. In diesem Zusammenhang ist auch die Eisenbahnneubaustrecke Hannover – Göttingen – Kassel – Fulda – Würzburg zu sehen, die nur punktförmig in Kassel und in Fulda die Regionalentwicklung in Nordhessen mit beeinflusst.

Die überörtlichen Nahverkehrs- und Siedlungsachsen im Verbundgebiet ziehen sich in Korridoren vor allem entlang der Bundesfernstraßen ...

- B 80 Hann. Münden – Bad Karlshafen (durch das obere Wesertal),
- B 83 (Kassel –) Hofgeismar – Bad Karlshafen,
- B 236 Hallenberg – Allendorf (Eder) – Battenberg (Eder),
- B 249 Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Thüringen,
- B 251 Kassel – Wolfhagen – Korbach – Willingen – Brilon,
- B 253 Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen – Frankenberg (Eder) – Allendorf (Eder) – Battenberg (Eder) – Biedenkopf,
- B 254 Schwalmstadt – Homberg (Efze) – Wabern,
- B 323 Homberg (Efze) – Knüllwald-Remsfeld (Anschlussstelle zur BAB 7),
- B 454 Schwalmstadt – Oberaula – Kirchheim (– Bad Hersfeld),
- B 485 (Korbach –) Waldeck-Sachsenhausen – Bad Wildungen,
- B 487 Melsungen – Spangenberg – Hessisch Lichtenau,
- L 3075/3080 Wolfhagen/Breuna – Volkmarsen – Bad Arolsen,
- L 3172/B 84 (Eisenach –) Heringen (Werra) – Philippsthal – Vacha – Hünfeld,

... und Eisenbahnlinien

- KBS 439 Korbach – Willingen – Brilon Wald,
- KBS 612 Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen (– Korbach),
- KBS 621 Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen.

1.1.4 Zentralörtliche Gliederung

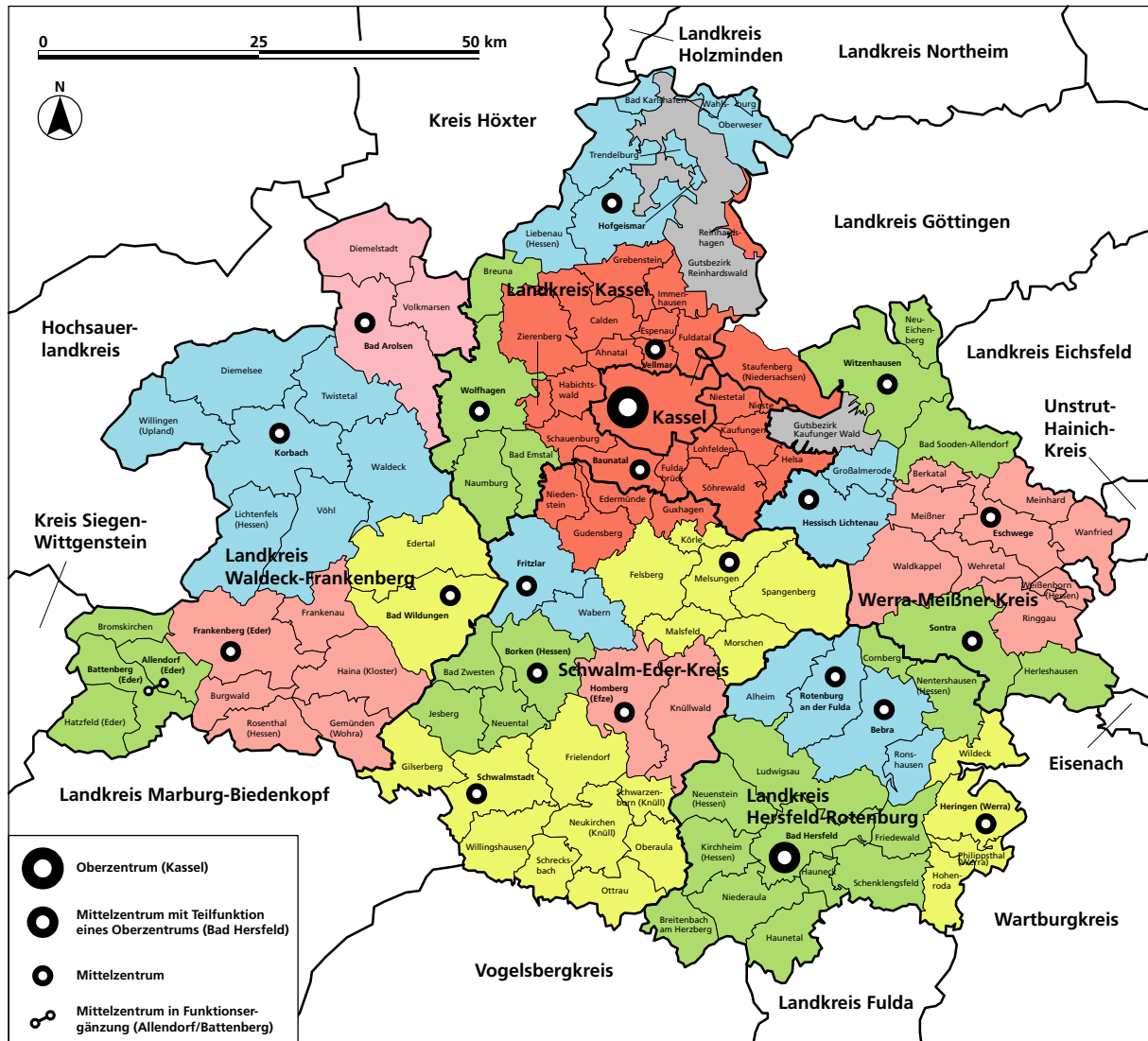


Abb. II-4: Mittelbereiche und Mittelzentren im NVV-Gebiet
[eigener Entwurf; nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 30]

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.*). Demnach gehören zum Oberbereich Kassel

- die Stadt Kassel,
- der Landkreis Kassel,
- der Schwalm-Eder-Kreis,
- der Landkreis Waldeck-Frankenberg,
- der Werra-Meißner-Kreis,

- der nördliche Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg (mit den Städten bzw. Gemeinden Alheim, Bebra, Cornberg, Nentershausen, Ronshausen, Rotenburg a. d. F., Wildeck) sowie
- Staufenberg und Hann. Münden im Landkreis Göttingen.

Die Mittelbereiche Bad Hersfeld und Heringen (ohne Wildeck) im Landkreis Hersfeld-Rotenburg fallen dem Oberbereich Fulda zu. Die Kernstadt von Bad Hersfeld ist darüber hinaus als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums eingestuft.

Mittelbereiche/-zentren	zugeordnete Nahbereiche	Einwohner
Kassel (Kassel, Baunatal, Vellmar)	Ahnatal, Baunatal, Calden, Edermünde, Espenau, Fulda-brück, Fuldata, Grebenstein, Gudensberg, Guxhagen, Habichtswald, Helsa, Immenhausen, Kassel, Kaufungen, Lohfelden, Niedenstein, Nieste, Niestetal, Reinhardshagen, Schauenburg, Söhrewald, Vellmar, Zierenberg, Staufenberg (GÖ)	406.200
Hofgeismar	Bad Karlshafen, Hofgeismar, Liebenau, Oberweser, Trendelburg, Wahlsburg	34.400
Wolfhagen	Bad Emstal, Breuna, Naumburg, Wolfhagen	28.100
Eschwege	Berkatal, Eschwege, Meinhard, Meißner, Ringgau, Waldkappel, Wanfried, Wehretal, Weißenborn	48.800
Hessisch Lichtenau	Hessisch Lichtenau , Großalmerode	19.800
Witzenhausen	Bad Sooden-Allendorf, Neu-Eichenberg, Witzenhausen	26.000
Sontra	Cornberg, Herleshausen, Sontra, Nentershausen	15.700
Bad Hersfeld	Bad Hersfeld, Breitenbach a. H., Friedewald, Hauneck, Haunetal, Kirchheim, Ludwigsau, Neuenstein, Niederaula, Schenklengsfeld	63.600
Heringen (Werra)	Heringen, Hohenroda, Philippsthal, Wildeck	20.400
Bebra/Rotenburg a. d. F.	Alheim, Bebra, Ronshausen, Rotenburg a. d. F.	35.400
Borken (Hessen)	Bad Zwesten, Borken, Jesberg, Neuental	23.000
Fritzlar	Fritzlar, Wabern	22.000

Mittelbereiche/-zentren	zugeordnete Nahbereiche	Einwohner
Homberg (Efze)	Homberg, Knüllwald	19.100
Melsungen	Felsberg, Körle, Malsfeld, Melsungen, Morschen, Spangenberg	41.400
Schwalmstadt (Treysa, Ziegenhain)	Frielendorf, Gilserberg, Neukirchen, Oberaula, Ottrau, Schrecksbach, Schwarzenborn, Schwalmstadt, Willingshausen	52.700
Allendorf (Eder)/Battenberg (Eder)*	Allendorf, Battenberg, Bromskirchen, Hatzfeld	16.500
Bad Arolsen	Bad Arolsen, Diemelstadt, Volkmarsen	28.700
Bad Wildungen	Bad Wildungen, Edertal	24.200
Frankenberg (Eder)	Burgwald, Frankenau, Frankenberg, Gemünden, Haina, Rosenthal	37.300
Korbach	Diemelsee, Korbach, Lichtenfels, Twistetal, Vöhl, Waldeck, Willingen	58.000
Summe Einwohner über alle Mittelbereiche		1.021.300
* in Funktionsergänzung		

Tab. II-2: Mittel- und Nahbereiche im NVV-Gebiet (Stand: 31.12.2008)

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

Im Regionalplan sind für das NVV-Gebiet 20 Mittelbereiche abgegrenzt (vgl. Abb. II-4 und Tab. II-2). Die Spannweite der Anzahl der jeweils zugeordneten Nahbereiche reicht von zwei (Bad Wildungen, Hessisch Lichtenau, Homberg, Fritzlar) bis 25 (Kassel), die der Einwohnerzahlen von ca. 15.700 (Sontra) bis ca. 406.200 (Kassel). Die mittelzentralen Funktionen für das Obere Edertal im Landkreis Waldeck-Frankenberg werden durch Allendorf (Eder) und Battenberg (Eder) in Funktionsergänzung wahrgenommen.

Einige Mittelbereiche sind Kreisgrenzen überschreitend angelegt: So erstreckt sich der Mittelbereich Kassel mit den drei Zentren Kassel (zugleich Oberzentrum), Baunatal und Vellmar außerdem auf vier Gemeinden im Schwalm-Eder-Kreis (Edermünde, Gudensberg, Guxhagen, Niedenstein) sowie auf die Gemeinde Staufenberg im Landkreis Göttingen. Auf eine konkrete Zuordnung der Nahbereiche zu einem der höherrangigen zentralen Orte wird innerhalb des Mittelbereichs Kassel verzichtet. Der Mittelbereich Sontra umfasst je zwei Nahbereiche aus den Landkreisen Hersfeld-Rotenburg und Werra-Meißner.

In jeder Stadt bzw. Gemeinde gibt es mindestens ein Grundzentrum, d. h., jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet stellt zugleich seinen eigenen Nahbereich dar. In einigen Städten bzw. Gemeinden des Verdichtungsraumes Kassel nehmen alle Stadt- bzw. Ortsteile die zugewiesenen zentralörtlichen Funktionen wahr. Bei den meisten Städten und Gemeinden übernehmen die einwohnerstarken, oftmals namensgebenden Stadt- bzw. Ortsteile (Kernstadt, Kernort) die zentralörtlichen Funktionen.

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.“

1.2 Bevölkerungsstruktur

1.2.1 Bevölkerungsdichte

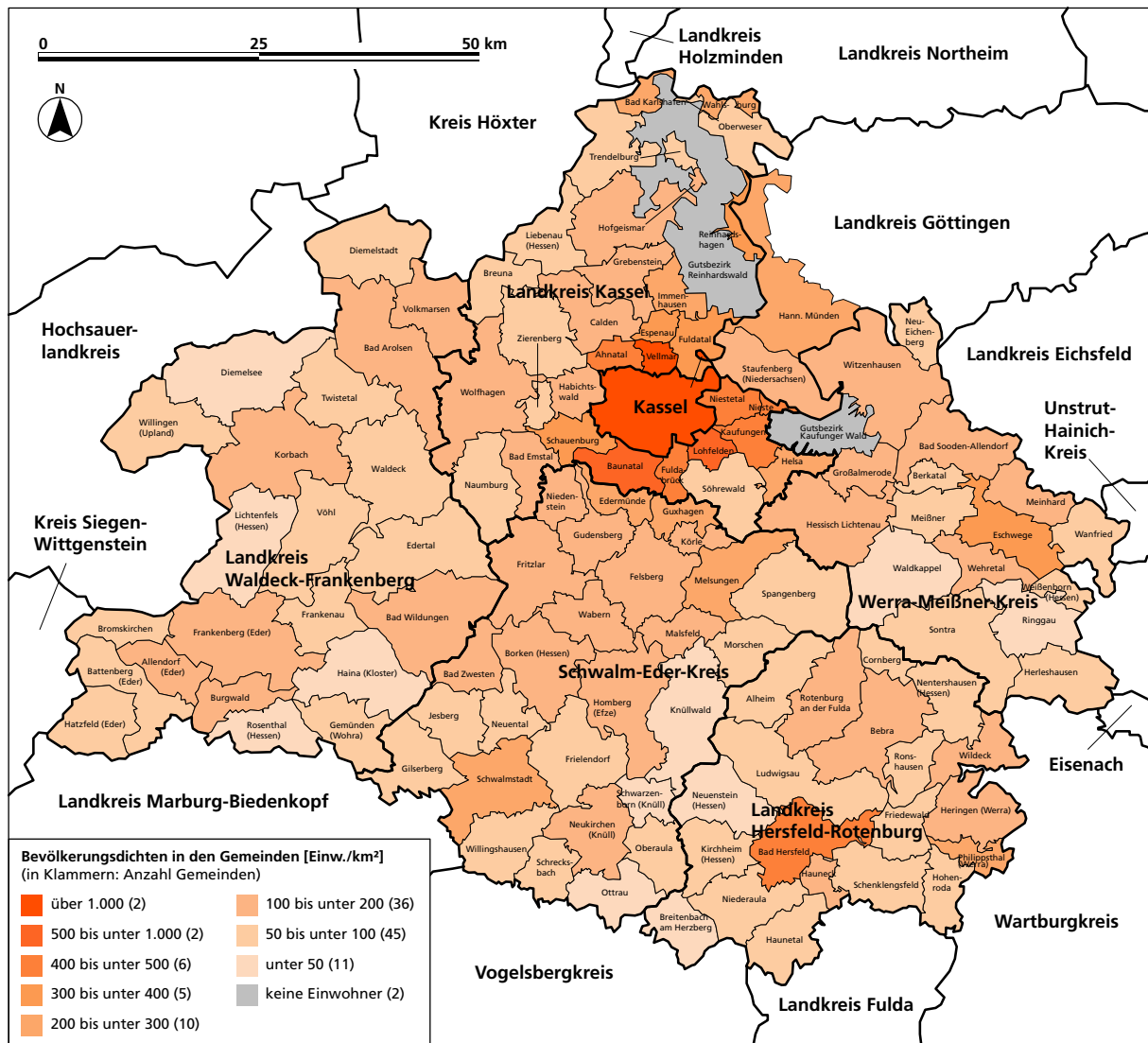


Abb. II-5: Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Die Bevölkerungs- bzw. Einwohnerdichte ist ein Maß zur Beschreibung der Siedlungsstruktur. Die farblichen Abtönungen in der thematischen Karte in Abb. II-5 beschreiben die unterschiedlichen Besiedlungsdichten. Die einzelnen Daten für die Städte und Gemeinden im Verbundgebiet sind der Tabelle in → **Anlage II-1** zu entnehmen (Stand: 31.12.2008).

Das gesamte Verbundgebiet hat eine Bevölkerungsdichte von 147 Einwohnern pro km². Die Verteilung der Wohnbevölkerung fällt jedoch sehr heterogen aus: Die kreisfreie Stadt Kassel weist einen Wert von 1.818 Einwohnern pro km² auf und ist mit Abstand die am dichtesten bewohnte Kommune im NVV-Gebiet. Der Landkreis Kassel (185 Einw./km²) ist aufgrund seiner Lage als Umlandkreis einer Großstadt der am dichtesten besiedelte Flächenlandkreis im NVV-Raum. Es folgen der Schwalm-Eder-Kreis (120 Einw./km²) und der Landkreis Hersfeld-Rotenburg (113 Einw./km²). Der Werra-Meißner-Kreis (103 Einw./km²) und der Landkreis Waldeck-Frankenberg (89 Einw./km²) sind die am dünnsten besiedelten Landkreise des Verbundgebietes.

Die aggregierten Einwohnerdichten in den Strukturräumen belaufen sich

- im Verdichtungsraum auf 767 Einw./km²,
- des Ordnungsraumes (ohne Verdichtungsraum) auf 147 Einw./km²,
- des ländlichen Raumes auf 98 Einw./km².

Hinsichtlich der Bevölkerungsdichten gibt es im vorliegenden Planungsgebiet zwischen Ordnungsraum (ohne Verdichtungsraum) und ländlichem Raum nur noch einen geringen Sprung, denn dieser zeichnet sich überdeutlich schon zwischen dem Verdichtungsraum und dem sonstigen Ordnungsraum ab. Zusammenfassend lässt sich eine konzentrische Abnahme der Einwohnerdichten im NVV-Gebiet von Kassel ausgehend feststellen, wobei die Streifen entlang der Verbundaußengrenzen auffällig dünn besiedelt sind, vor allem im Süden zum Vogelsbergkreis und zum Landkreis Marburg-Biedenkopf, im Westen zum Hochsauerlandkreis und im Osten zum Wartburgkreis (Ringgau).

In Abb. II-5 sind einige punktuelle Bevölkerungskonzentrationen zu erkennen, die aus den sie umgebenden Gebieten hervortreten: Angeführt von den Kreisstädten Bad Hersfeld (408 Einw./km²) und Eschwege (319 Einw./km²) sind dies die Mittelzentren in den ländlichen Räumen, wie z. B. Schwalmstadt (222 Einw./km²) oder Korbach (194 Einw./km²). Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg gibt es in den Städten und Gemeinden rund um den Kalisalzbergbau eine leicht höhere Bevölkerungskonzentration als im übrigen Kreisgebiet, allen voran in der Gemeinde Philippsthal (203 Einw./km²).

Eine besonders dünn bewohnte Region mit mehreren Städten und Gemeinden unter 50 Einwohnern pro km² ist das Knüllgebirge, zwischen dem Schwalm-Eder-Kreis und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg gelegen (Breitenbach am Herzberg, Knüllwald, Neuenstein, Ottrau, Schwarzenborn).

1.2.2 Einwohner in den Städten und Gemeinden

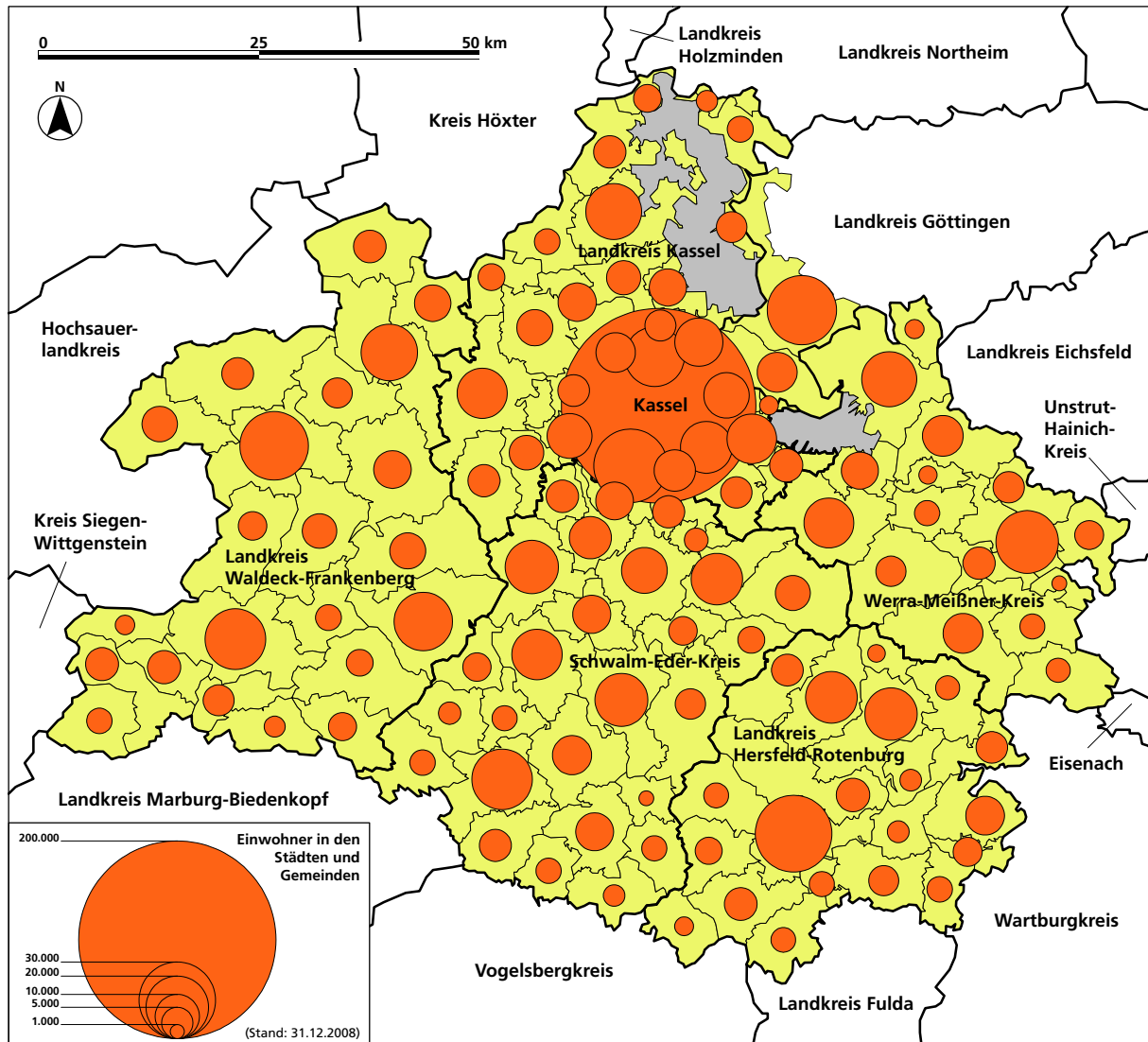


Abb. II-6: Einwohner in den Städten und Gemeinden

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Ende 2008 hatte das Aufgabenträgergebiet des NVV ca. 1.013.100 Einwohner. Davon entfielen auf

- die Stadt Kassel ca. 194.200 (19,2 %),
- den Landkreis Kassel ca. 239.200 (23,6 %),
- den Landkreis Hersfeld-Rotenburg ca. 124.000 (12,2 %),
- den Schwalm-Eder-Kreis ca. 185.300 (18,3 %),
- den Landkreis Waldeck-Frankenberg ca. 164.700 (16,3 %) und
- den Werra-Meißner-Kreis ca. 105.700 Einwohner (10,4 %).

Die Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden gehen im Einzelnen aus der Tabelle in → **Anlage II-1** hervor (Stand: 31.12.2008). In Abb. II-6 sind die Einwohnerzahlen als Kreisdiagramme kartografisch aufbereitet.

Nach der Stadt Kassel sind die einwohnerstärksten Städte im Aufgabenträgergebiet des NVV Bad Hersfeld (ca. 30.100 Einw.), Baunatal (ca. 27.700 Einw.), Korbach (ca. 24.100 Einw.) und Eschwege (ca. 20.200 Einw.). Die hinsichtlich der Einwohnerzahlen kleinsten Kommunen liegen alle im ländlichen Raum: Schwarzenborn, Weißenborn (beide ca. 1.100 Einw.), Cornberg (ca. 1.600 Einw.) und Berkatal (ca. 1.700 Einw.).

Trotz der herausragenden Stellung der Stadt Kassel werden aus der Karte in Abb. II-6 die Einwohnerkonzentrationen im Verdichtungsraum nördlich (Ahnatal, Fuldata, Vellmar), östlich (Niestetal, Kaufungen, Lohfelden) und südlich (Baunatal, Fulda, Schauenburg) des Kasseler Stadtgebietes ersichtlich.

Für die Nahverkehrsplanung sind die Städte und Gemeinden als kleinste zu betrachtende Einheit in der Regel zu groß und zu heterogen strukturiert. Für manche Fragestellungen der Angebotsplanung sind Stadt- und Ortsteile geeigneter, deren Einwohnerzahlen den Karten und Tabellen in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise zu entnehmen sind.

1.2.3 Altersstruktur der Wohnbevölkerung

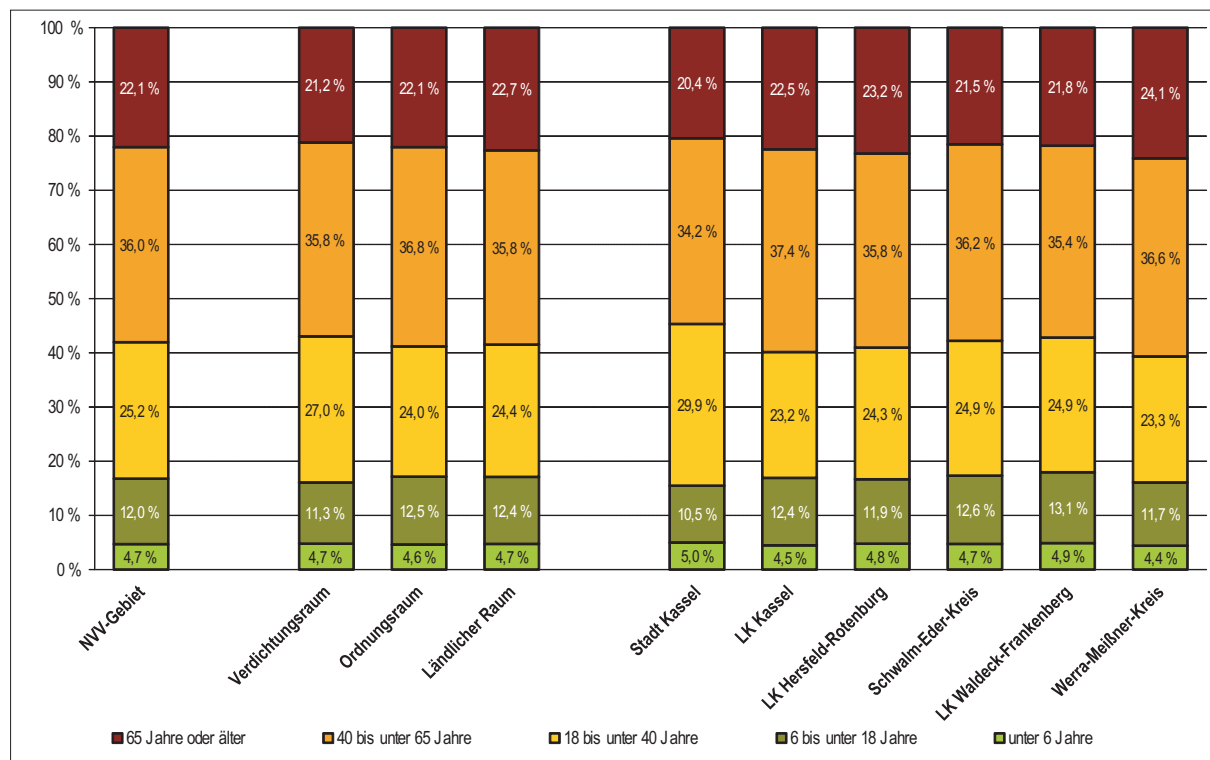


Abb. II-7: Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen und in den (Land-) Kreisen (Stand: 31.12.2008)

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Bei Betrachtung der Wohnbevölkerung nach ihrem Altersaufbau werden fünf Gruppen mit Relevanz für den ÖPNV gebildet (vgl. Abb. II-7). Vereinfacht ausgedrückt weisen die

Altersgruppen ein voneinander abweichendes Nachfrageverhalten auf und haben andere Präferenzen hinsichtlich der Angebots- und Bedienungsstandards im ÖPNV.

Die Altersverteilung in den drei Strukturräumen des Verbundgebietes scheint auf den ersten Blick relativ homogen zu sein. Die Städte und Gemeinden haben im Verlauf teils unterschiedliche oder zeitversetzte Entwicklungen durchlaufen. 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“.

In der Gesamtschau ergeben sich zwar keine allzu großen Abweichungen zwischen den Strukturräumen, dennoch pausen sich einige Tendenzen im Vergleich zwischen dem Verdichtungsraum und dem Ordnungsraum einerseits und dem ländlichen Raum andererseits durch. Der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (18 bis 65 Jahre) fällt im ländlichen Raum geringer aus, dafür jener der älteren Menschen (über 65 Jahre) etwas höher.

Anhand der (Land-)Kreise sind folgende Unterschiede und Auffälligkeiten bei der altersbezogenen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung im Verbundgebiet herauszustellen:

- In der Stadt Kassel wohnen im Vergleich zu den anderen Landkreisen anteilig die meisten Personen im erwerbsfähigen Alter (64,1 %). Wegen des Universitätsstandorts und anderer wissenschaftlichen Einrichtungen ist der Anteil der 18- bis 40-Jährigen mit 30 % besonders hoch. Deshalb fallen die Anteile der übrigen Altersgruppen geringer aus, darunter mit nur 20,4 % jener der Senioren.
- Der Landkreis Kassel umfasst alle drei Strukturräume und ist somit von der Altersstruktur ungleichmäßig zusammengesetzt. Auch im Verdichtungsraum dieses Landkreises verliefen die Entwicklungen nicht homogen, so dass Städte und Gemeinden mit Tendenzen einer relativen „Überalterung“ (z. B. Ahnatal, Fuldabrück) „jungen“ Kommunen gegenüberstehen (z. B. Kaufungen, Nieste).
- Der Werra-Meißner-Kreis weist den geringsten Anteil an Kindern und Jugendlichen auf (16,1 %) und den höchsten an Senioren (24,1 %). Mit dem Kurort Bad Sooden-Allendorf liegt in diesem Landkreis die Kommune mit dem höchsten Anteil älterer Menschen in Nordhessen; knapp 30 % der Einwohner sind über 65 Jahre alt.
- Die altersmäßige Zusammensetzung des Landkreises Hersfeld-Rotenburg weist Parallelen mit jener des Werra-Meißner-Kreises auf.
- Bei den ländlich strukturierten Kreisen hat der Landkreis Waldeck-Frankenberg noch den höchsten Anteil an Kindern und Jugendlichen (18 %), wobei es innerhalb des Landkreises wiederum ungleiche Verteilungen gibt.
- Der Schwalm-Eder-Kreis hat mit über 61 % von allen Verbundlandkreisen den höchsten Anteil Einwohner im erwerbsfähigen Alter. Dies ist u. a. durch die Arbeitsplatzkonzentrationen im Landkreis (Melsungen) sowie jenseits der Kreisgrenzen (Baunatal, Kassel, Stadtallendorf) begründet.

Die eingeschlagenen demographischen Entwicklungspfade werden sich im kommenden Jahrzehnt fortsetzen und noch deutlicher herausbilden (vgl. auch Kap. II 1.2.6). Dies wird sich auch im Verkehrsaufkommen und in der Struktur der Verkehrsnachfrage bei

allen Verkehrsmitteln auswirken. So deutet sich an, dass einige Gemeinden demographisch und somit auch infrastrukturell früher als andere vor besonderen Herausforderungen stehen werden.

Die Zusammensetzung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen je Stadt bzw. Gemeinde geht im Einzelnen aus der Tabelle in → **Anlage II-2** hervor.

1.2.4 Einwohnerentwicklung seit 2000

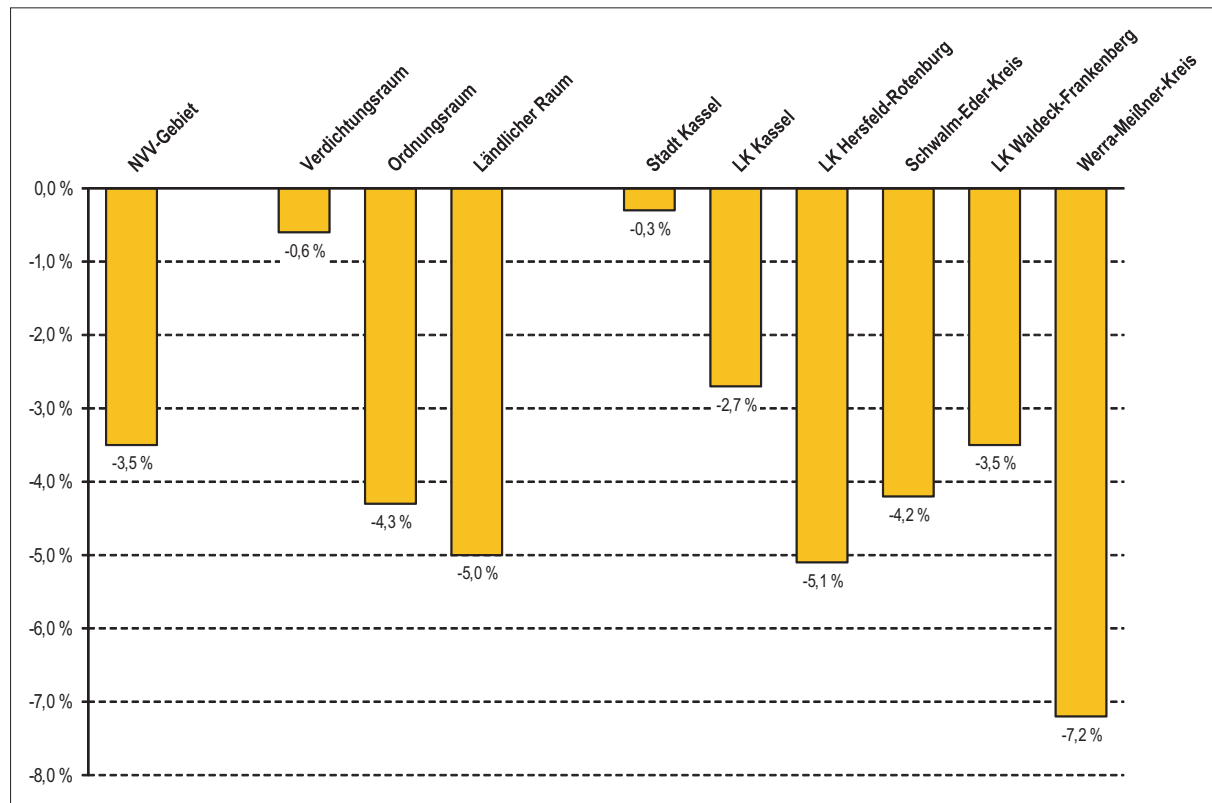


Abb. II-8: Einwohnerentwicklungen in den Strukturräumen und (Land-)Kreisen von 2000 bis 2008

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Im Betrachtungszeitraum von 2000 bis 2008 nahm die Einwohnerzahl im NVV-Gebiet um 3,5 % ab (vgl. Abb. II-8). In der Stadt Kassel (-0,3 %) und im Verdichtungsraum (-0,6 %) gab die Bevölkerungszahl nur geringfügig nach, so dass faktisch von einer Stagnation gesprochen werden kann. Im ländlichen Strukturraum gab es eine Abnahme um 5 %. Der überwiegend ländliche Werra-Meißner-Kreis hatte mit -7,2 % die deutlichsten Bevölkerungsrückgänge in Nordhessen zu verkraften, während diese im ebenfalls ländlichen Landkreis Waldeck-Frankenberg mit -3,5 % eher moderat ausfielen. Die leichten Einwohnerverluste im Landkreis Kassel von -2,7 % sind vor der Tatsache eines heterogen strukturierten Kreises zu sehen.

Die thematische Karte in Abb. II-9 zeigt in einem Flächendiagramm die Einwohnerentwicklungen von 2000 bis 2008 auf der Ebene der Städte und Gemeinden. Die Einzeldaten können der Tabelle in → **Anlage II-1** entnommen werden. In der Karte werden die gegenläufigen Tendenzen im Verdichtungsraum um die Stadt Kassel sichtbar: Leichte Einwohnerzuwächse verzeichneten einzelne Städte und Gemeinden im östlichen Um-

land Kassels (vor allem Nieste +5,8 % und Niestetal +3,1 %) und im Norden des Schwalm-Eder-Kreises (vor allem Gudensberg +1,4 %). Einwohnerrückgänge im Verdichtungsraum fanden u. a. in Calden (-4,3 %) Fulda (-4,2 %) und Ahnatal (-3,6 %) statt.

Cluster mit Einwohnerverlusten treten im nördlichen (u. a. Bad Karlshafen -11,4 %, Liebenau -9,1 %), im östlichen (u. a. Cornberg -11,4 %, Wanfried -9,7 %, Sontra -9,0 %) und im südöstlichen Verbundgebiet (u. a. Oberaula -10,9 %, Breitenbach am Herzberg -9,0 %) deutlich erkennbar zu Tage. Dennoch konnten aber einige Mittelzentren im ländlichen Raum ihre Einwohnerzahlen knapp behaupten, so z. B. Frankenberg (Eder) -1,2 %, Korbach -1,6 %, Bad Hersfeld -2,1 % oder Schwalmstadt -3,0 %.

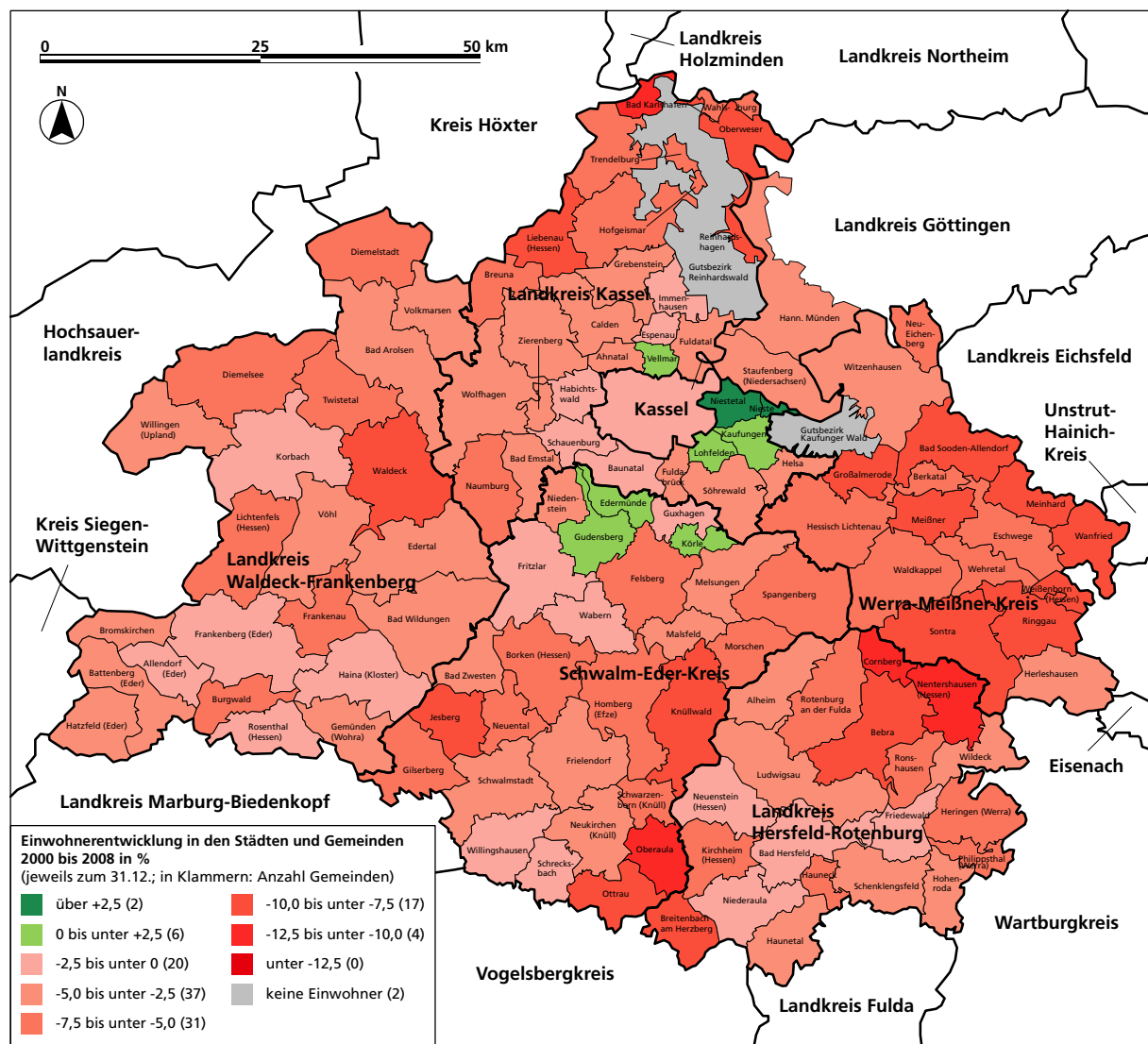


Abb. II-9: Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden von 2000 bis 2008

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

1.2.5 Einwohnerprognose bis 2020

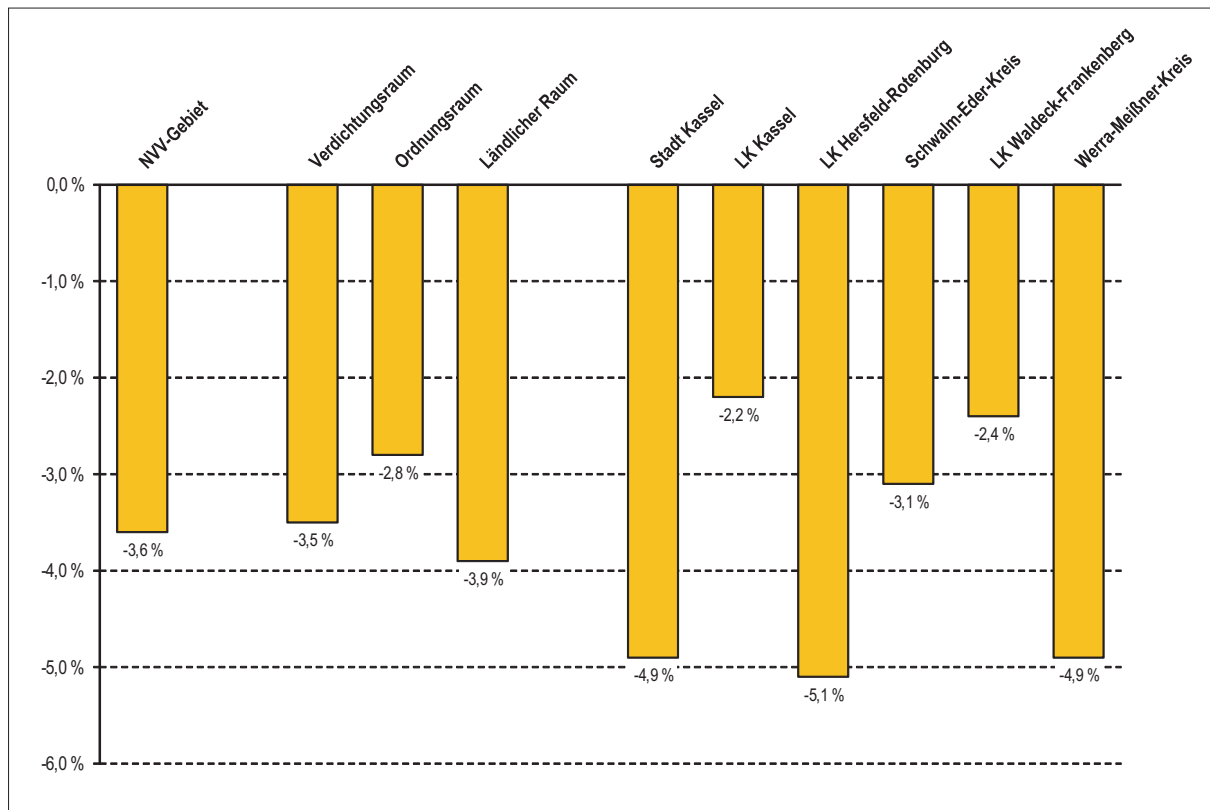


Abb. II-10: Prognose der Einwohnerentwicklungen der Strukturräume und (Land-)Kreise 2010-2020

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

Die zu beobachtenden, demographischen Entwicklungen der abgelaufenen Dekade (2000-2010) werden sich in dem darauf folgenden Jahrzehnt (2010-2020) in Tendenz fortsetzen. Dieser Zeit- bzw. Prognosehorizont ist für den verabschiedeten Nahverkehrsplan von Relevanz. Die Vorausprojektion 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 nicht nur ein-, sondern sogar überholt. Die tatsächliche Entwicklung weist größere Einwohnerverluste auf, als es mit der Datelage 2003/2004 vorhersehbar war. Aus diesem Grund sind die in diesem Kapitel präsentierten Prognosewerte zur Bevölkerungsentwicklung zwischen 2010 und 2020 unter Vorbehalt zu sehen.

Der Regionalplan Nordhessen enthält jedoch die einzig flächendeckend verfügbare Einwohnerprognose für das Planungsgebiet, die bis auf die Ebene aller kreisangehörigen Städte und Gemeinden hinabreicht. Prognosen für die Wohnbevölkerung einer Stadt bzw. Gemeinde sind generell mit erheblichen Unsicherheitsfaktoren behaftet, denn viele Faktoren sind zudem lokal begründet und können kurzfristigen Wendungen unterliegen. Dazu zählen Baulandpotenzial, Vorhandensein sozialer, bildungsrelevanter

und verkehrsbezogener Infrastrukturen, wirtschaftsstruktureller Wandel, Zugang zum lokalen Arbeitsmarkt, Einzelhandel, Image oder auch die empfundene Lebensqualität.

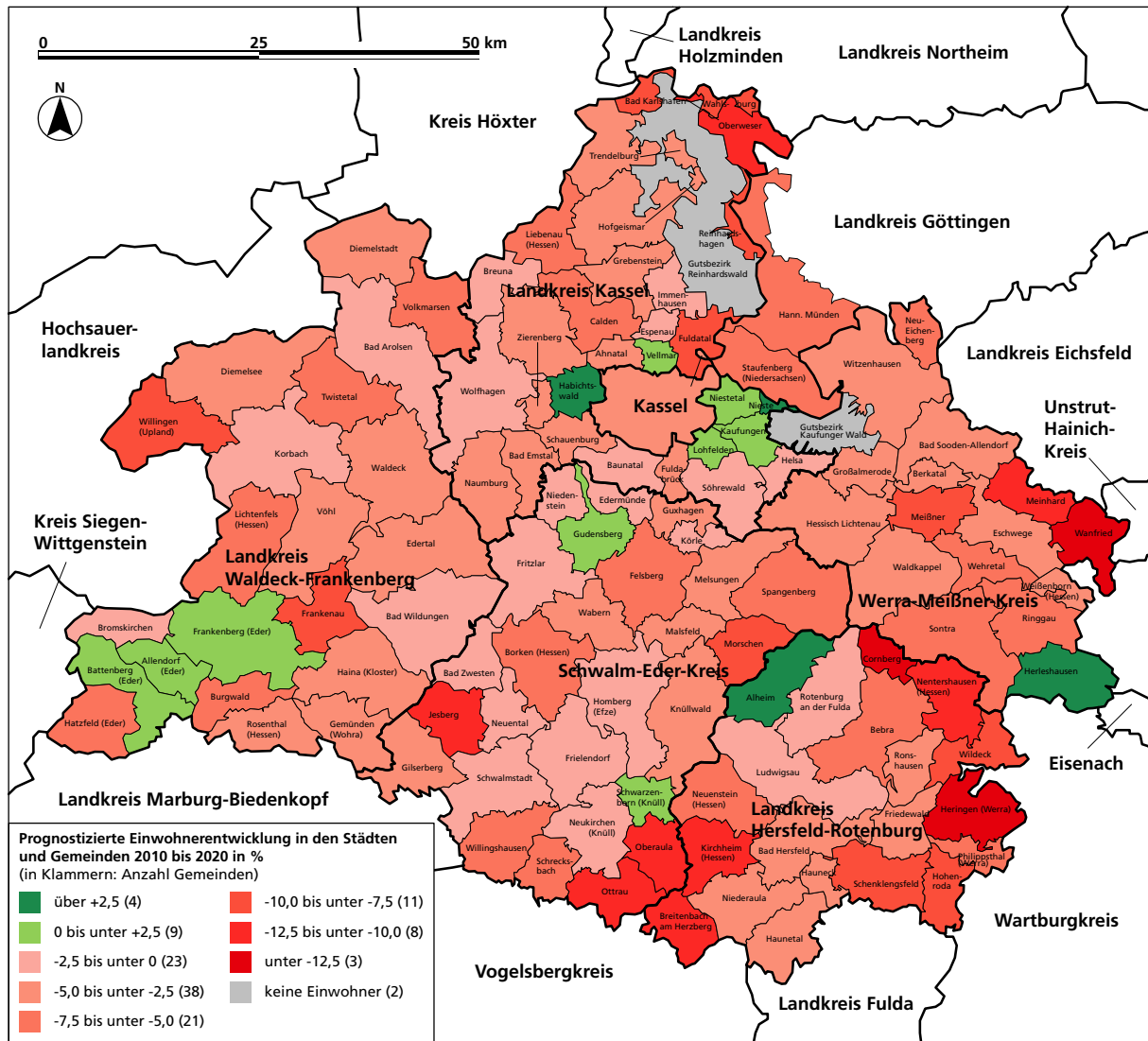


Abb. II-11: Prognose der Einwohnerentwicklungen der Städte und Gemeinden 2010-2020 [eigener Entwurf; Daten nach Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 179 ff.]

Die in der Vergangenheit eingeschlagenen Entwicklungspfade für die drei Strukturräume und die Verbundlandkreise pausen sich bei der vorliegenden Bevölkerungsprojektion aus dem Regionalplan Nordhessen wieder durch (vgl. Abb. II-10). Für das Verbundgebiet wird für den Zeitraum 2010 bis 2020 ein Einwohnerrückgang von 3,6 % vorhergesagt, wobei abermals Unterschiede bei den Entwicklungen der Verbundlandkreise festzustellen sind.

So geht die Projektion zwar von einer weiteren Suburbanisierung der Einwohner zulasten der Stadt Kassel aus, die rund 5 % ihrer Einwohner verlieren wird. Diese Vorhersage belastet den Verdichtungsraum, da die Stadt Kassel besonders ins Gewicht fällt. Seit der Jahrtausendwende sind von vielen anderen Großstädten mit Universitäten unverkennbare Anzeichen von Reurbanisierungen zu erkennen, die in Regionen mit allgemeinen

Einwohnerrückgängen von einem abgeschwächten Einwohnerwachstum im Umland begleitet werden, während gleichzeitig die Großstadt wieder Einwohner dazugewinnt. Vor diesem Hintergrund erscheint das Eintreten der ungünstigen Prognosewerte für die Stadt Kassel eher unwahrscheinlich.

Das Flächendiagramm in Abb. II-11 stellt die prognostizierten Entwicklungen je Stadt bzw. Gemeinde dar. In Fortsetzung der in der Vergangenheit eingetretenen Entwicklungen in den östlichen Umlandgemeinden Kassels (vgl. Kap. II 1.2.4) ist auch im kommenden Jahrzehnt dort noch von leichten Einwohnerzuwächsen auszugehen. Dies hängt aber auch mit der lokalen Wirtschafts- und Arbeitsplatzentwicklung zusammen (vgl. Kap. II 1.3).

Die auf den ersten Blick schwer nachvollziehbar wirkenden Einwohnerzuwächse bis +2,5 % zwischen 2010 und 2020 wie in Allendorf (Eder), Herleshausen oder Schwarzenborn (Knüll) sind darauf zurückzuführen, dass in jeder kleinräumigen Prognose Entwicklungen rechnerisch berücksichtigt werden, die in einem für die Prognose gewählten Stützzeitraum stattfanden. In den ersten Jahren nach 2000 gab es in diesen Kommunen nachweisbare Einwohnergewinne, zum Beispiel von sprunghaften +1,4 % zwischen 2000 und 2002 in Allendorf (Eder). Demgemäß projiziert die Bevölkerungsprognose eventuelle positive Entwicklungen aus der Vergangenheit in die Zukunft oder schreibt die nachgewiesenen Entwicklungen fort. Vor allem die drei beispielhaft genannten Kommunen sind eng mit den vor Ort oder in ihrer unmittelbaren Nähe angesiedelten Arbeitgebern und deren Bedarf an Arbeitskräften verbunden, so dass es auch in Zukunft wieder Zeitscheiben geben könnte, in denen es zu Einwohnerzuwächsen kommt.

1.2.6 Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen bis 2030



Abb. II-12: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet 2000 bis 2030

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 56 ff.; gerundet]

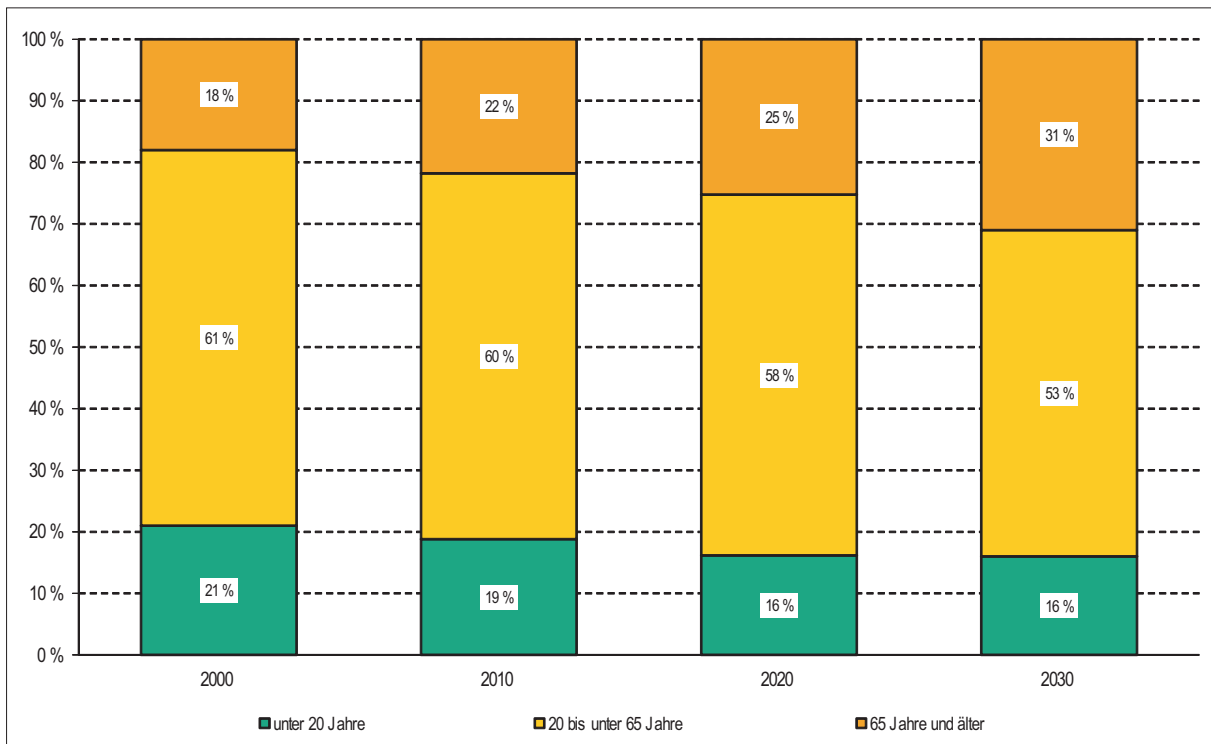


Abb. II-13: Prognostizierte Verteilung der Altersgruppen im Verbundgebiet 2000 bis 2030

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 56 ff.; gerundet]

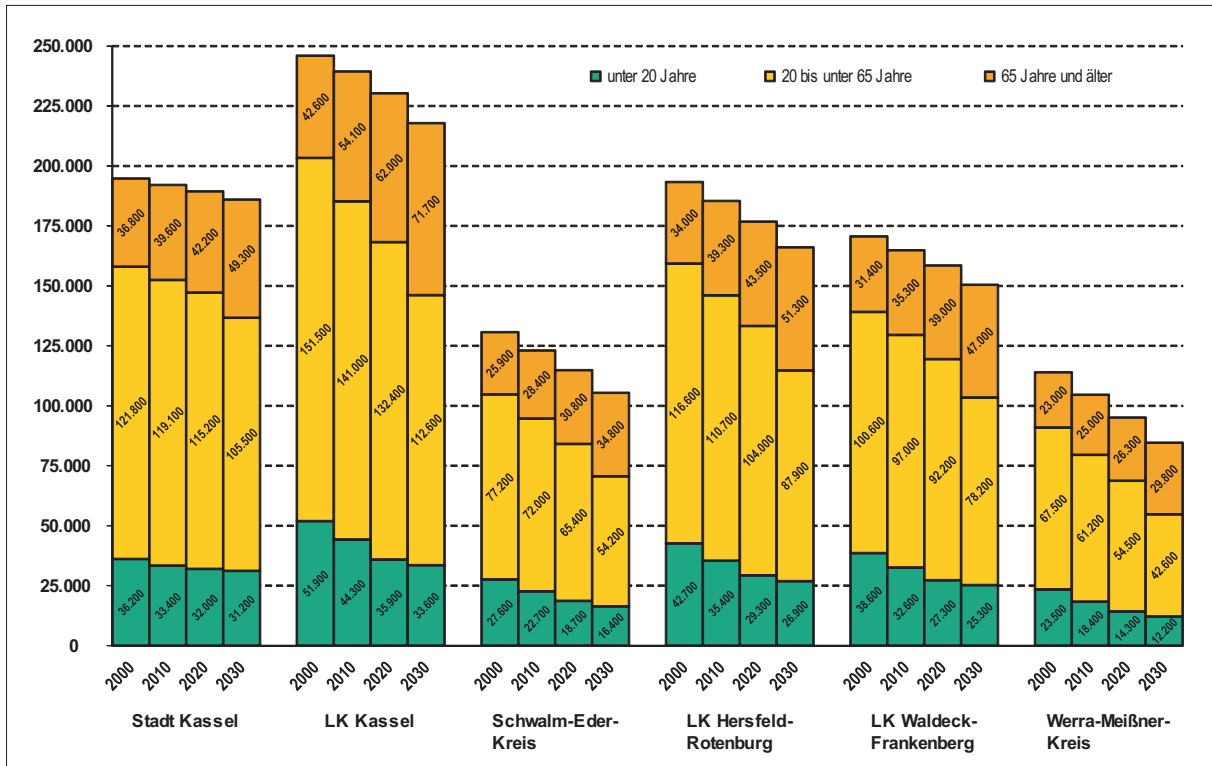


Abb. II-14: Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen in den Verbundkreisen 2000 bis 2030

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 56 ff.; gerundet]

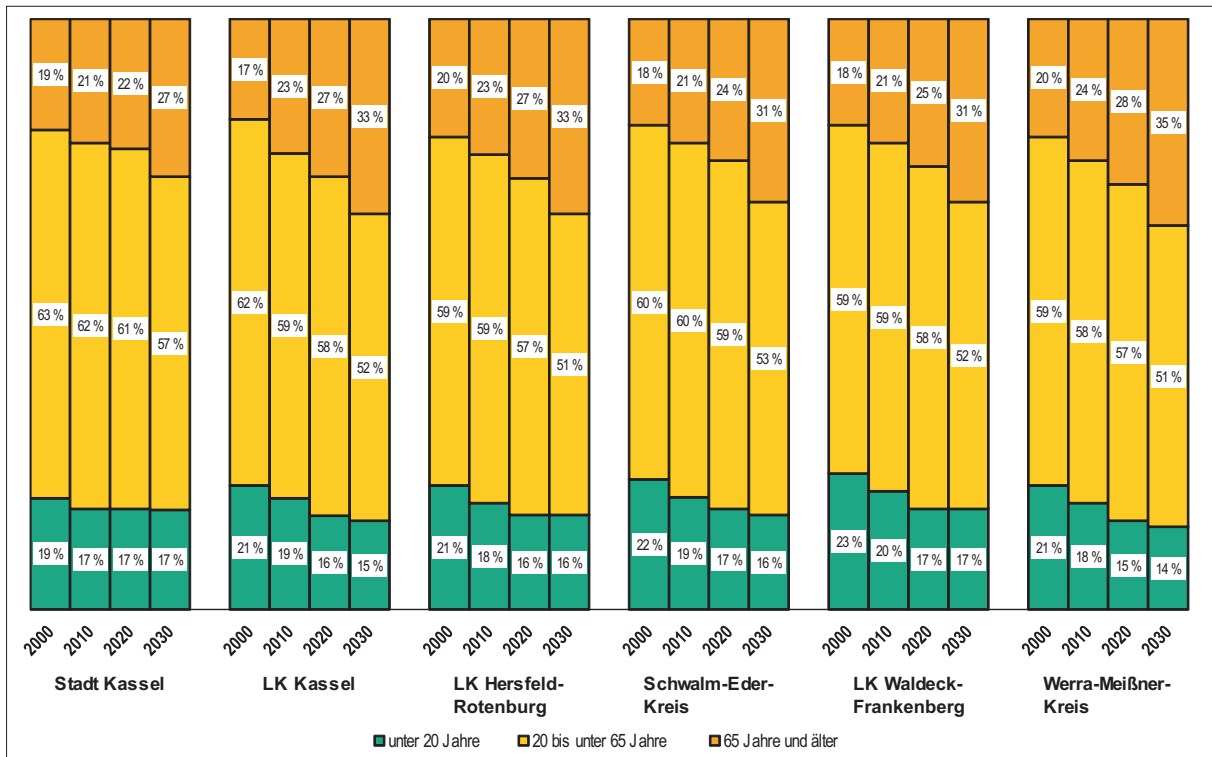


Abb. II-15: Prognostizierte Verteilung der Altersgruppen in den Verbundkreisen 2000 bis 2030

[eigener Entwurf; Daten nach HA Hessen Agentur 2007, S. 56 ff.; gerundet]

Abgesehen von der Frage, wie deutlich die Einwohnerzahlen in den Verbundkreisen 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 Bevölkerungsprognose der *HA Hessen Agentur* (2007, S. 56 ff.) für das Verbundgebiet wird die Anzahl der Personen unter 20 Jahre zwischen 2010 und 2020 um rund 29.300 abnehmen (vgl. Abb. II-12). Bei der Gruppe der Einwohner im erwerbsfähigen Alter gemäß derzeitiger Einteilung zwischen 20 und 65 Jahren wird sich dieser Wert im selben Zeitraum auf etwa -37.300 Personen belaufen. Trotz weniger werdender Gesamtbevölkerung wird die Zahl der über 65-Jährigen von 2010 bis 2020 um 40.100 Personen anwachsen. Wie aus den Angaben zu den derzeitigen Bevölkerungszusammensetzungen nach Altersgruppen 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 Verbundraumes mit verschiedenen Geschwindigkeiten vorstattengehen.

Abb. II-13 gibt für das Verbundgebiet die prozentuale Verteilung der in der kleinräumigen 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 16 % in 2030) und jener der 20- bis 65-Jährigen (von 61 % in 2000 auf 53 % in 2030) auf. Gleichzeitig wächst der Anteil der über 65-Jährigen kontinuierlich an, von 18 % in 2000 auf über 30 % in 2030.

In dem für den vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan maßgebenden Prognosejahr 2020 wird der Anteil der Personen jenseits des heute erwerbsfähigen Alters (65 und aufwärts) im Verbundgebiet bei einem Viertel der Gesamtbevölkerung liegen und ein Jahrzehnt später (2030) nahezu ein Drittel erreicht haben.

In Abb. II-14 und Abb. II-15 ist diese Aufstellung für die einzelnen Verbundkreise aufbereitet und dargestellt. Die angesprochene demographische Entwicklung wird allerdings nicht vor der Stadt Kassel Halt machen, aber die Verschiebungen bei der Alterszusammensetzung der Wohnbevölkerung werden im Vergleich zu den fünf Verbundlandkreisen wesentlich gedämpfter vorstattengehen. Darüber hinaus wird für den Zeitraum von 30 Jahren (2000 bis 2030) mit einer geringen Abnahme der Einwohnerzahl in der Stadt Kassel von nur ca. 4,5 % gerechnet.

Der Anteil der unter 20-Jährigen wird bis 2030 in der Stadt Kassel nur leicht zurückgehen, jener der 20- bis 65-Jährigen erkennbar abnehmen, aber dennoch weniger deutlich als in den Verbundlandkreisen. Der Anteil der über 65-Jährigen wird sich in der Stadt Kassel zwar auch stetig erhöhen und in 2030 auf 27 % erreicht haben, dennoch weniger stark als in den Verbundlandkreisen (z. B. Werra-Meißner-Kreis in 2030 bei 35 %). Insgesamt gibt es eine von Kassel ausgehende, konzentrisch angelegte demographische Entwicklung im NVV-Gebiet, bei der die Folgen des demographischen Wandels in den „äußeren“ Verbundlandkreisen deutlicher zum Vorschein treten werden als in der Stadt Kassel und ihrem suburbanen Umland (Verdichtungsraum).

Die Werte der Diagramme aus Abb. II-12 bis Abb. II-15 sind zusätzlich in → **Anlage II-3** abzulesen.

1.3 Wirtschaft und Arbeitsplatzschwerpunkte

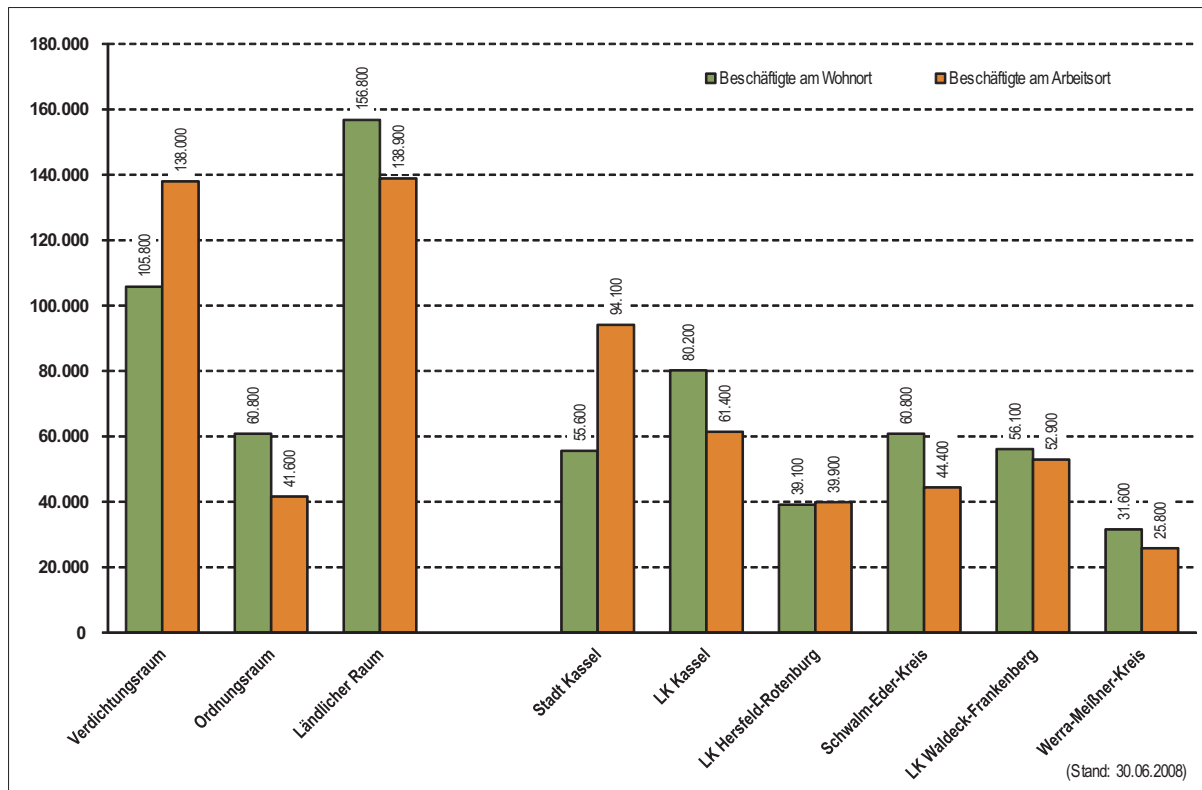


Abb. II-16: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Strukturräumen und Kreisen
[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

Die einzig verfügbare flächendeckende und aktuelle Statistik zur Beschäftigung auf Gemeindeebene ist jene der Bundesagentur für Arbeit. Diese berücksichtigt allein die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten³, enthält also keine (räumlich verortbaren) Angaben zu Beamten, Landwirten, Selbständigen, Honorarkräften, geringfügig Beschäftigten und mithelfenden Familienangehörigen. Die Zahlen zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten können aber als ein Indikator für Arbeitsplatzschwerpunkte auf Gemeindeebene herangezogen werden. Für alle erwerbstätigen Personen (im Sinne der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung – VGR) weist die amtliche Statistik nur jene am Arbeitsort auf Kreisebene auf.

Im Aufgabenträgergebiet des NVV waren etwa 318.500 Beschäftigte am Arbeitsort registriert, am Wohnort rund 323.400 (Stand: 30.06.2008). Das Verhältnis zwischen beiden Gruppen ist somit nahezu ausgeglichen. Die Werte für die Strukturräume und die Verbundkreise werden in Abb. II-16 grafisch bereitgestellt. Die Tatsache des „Arbeitsplatzüberhangs“ im Verdichtungsraum gegenüber dem Ordnungsraum und dem ländlichen Raum führt zu großräumigen Pendlerbewegungen (vgl. Kap. II 7.2). Bei den Kreisen weisen Hersfeld-Rotenburg und Waldeck-Frankenberg relativ ausgeglichene Verhältnisse zwischen den Beschäftigten am Arbeits- und am Wohnort auf.

³ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Einzelwerte für die Beschäftigten und Entwicklungen seit 2000 auf Gemeindeebene können der Tabelle in → **Anlage II-4** entnommen werden. Vor allem in kleineren Städten und Gemeinden kann durch Zu- und Wegzüge weniger Betriebe, durch Betriebsverlagerungen und Umstrukturierungen innerhalb weniger Jahre die Zahl an Beschäftigten bei geringem absoluten Niveau starken Schwankungen unterliegen. Veränderungen bei der Anzahl der Beschäftigten am Wohnort hängen nicht nur mit der Wirtschaftsentwicklung in einer Kommune zusammen, sondern auch mit der demographischen Situation, wobei das eine das andere mit bedingt.

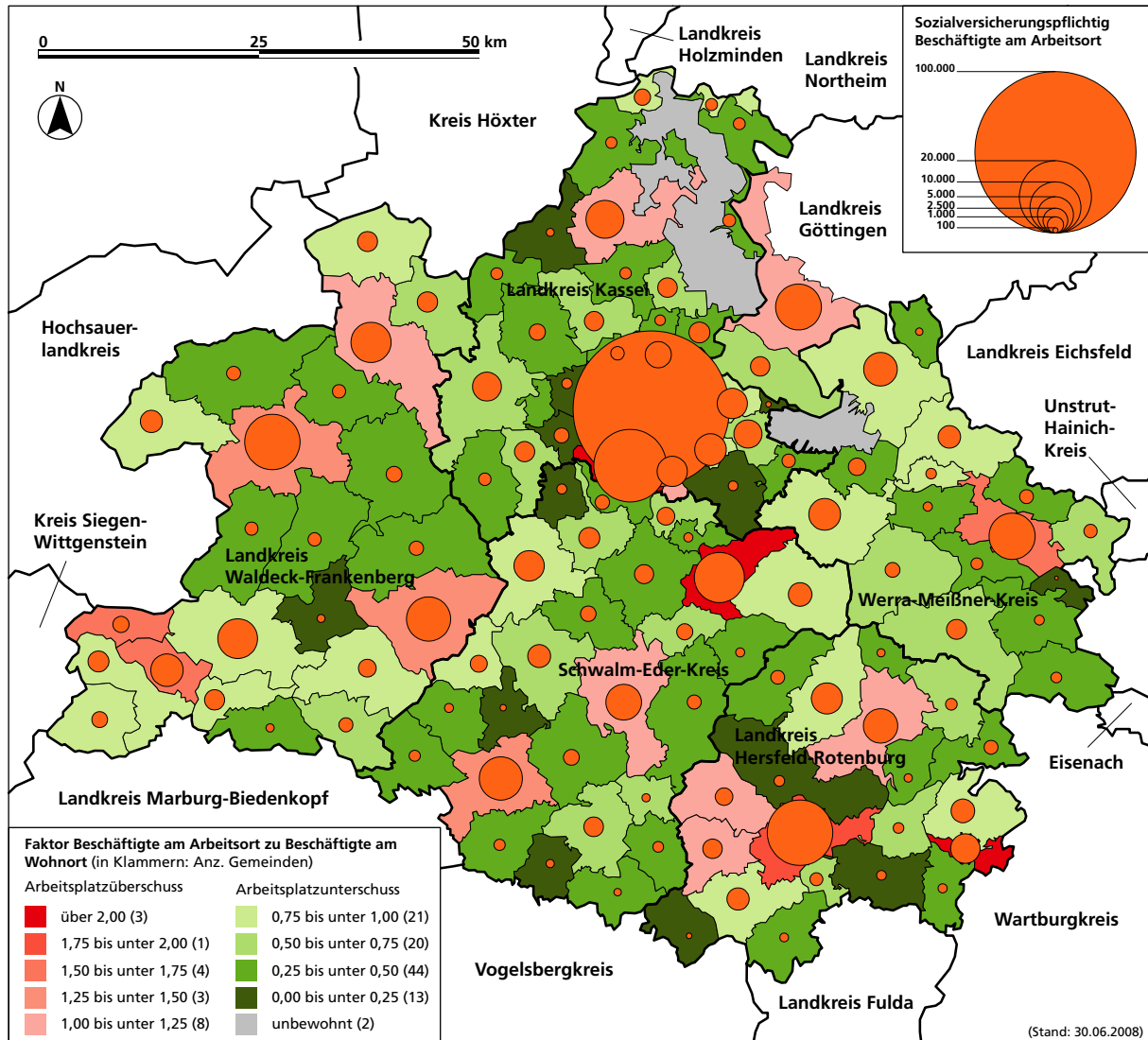


Abb. II-17: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsplatz je Stadt bzw. Gemeinde [eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

In Abb. II-17 sind die Beschäftigten am Arbeitsplatz (Kreisdiagramm) und das Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsplatz zu jenen am Wohnort (Flächendiagramm) kartographisch dargestellt. Je dunkler das grüne Raster auffällt, desto höher liegt ein „Überhang“ von Beschäftigten am Wohnort gegenüber jenen am Arbeitsplatz in einer Stadt

bzw. Gemeinde vor. Je dunkler das rote Raster ausfällt, desto mehr dominiert der Arbeitsplatzschwerpunkt relativ zur Wohnfunktion.

Großstädte (Kassel), Kreisstädte (Bad Hersfeld, Eschwege, Homberg, Korbach), Industriestädte/-orte (Allendorf, Baunatal, Melsungen, Philippsthal) sowie einige sonstige Mittelzentren (Bad Arolsen, Hofgeismar, Schwalmstadt) haben in der Regel mehr Beschäftigte am Arbeitsort als am Wohnort. Die Kernstädte der Kreis- und Mittelzentren weisen verhältnismäßig hohe Konzentrationen an Beschäftigten im tertiären Sektor auf (Dienstleistungen, Einzelhandel, Verwaltung).

Dominierender Arbeitsplatzschwerpunkt in Nordhessen ist die Stadt Kassel mit rund 94.100 Beschäftigten (Stand: 30.06.2008). Die Stadt beherbergt aufgrund ihrer Vergangenheit als Residenzstadt eine ganze Reihe an Behörden und Justizeinrichtungen aller administrativen Ebenen, darunter das Bundessozialgericht. Darüber hinaus ist Kassel auch eine Wissenschafts-, Forschungs- und Industriestadt. Die Fertigung von Fahrzeugen und Fahrzeugkomponenten ist im sekundären Sektor besonders präsent, darunter eine Lokomotivenfabrik von Bombardier Transportation, ein Mercedes-Benz-Werk der Daimler AG, Sitz und Fertigungsstätte der Firma Gebrüder Bode GmbH & Co. KG. Außerdem befinden sich in Kassel die Hauptsitze des Bergbauunternehmens K+S AG und des Erdgas- und Erdölproduzenten Wintershall Holding GmbH.

Im Verbundgebiet treten weitere Gebiete oder Städte bzw. Gemeinden als besondere Arbeitsplatzschwerpunkte hervor (in Klammern die Zahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten), die an das Netz regionaler Bahn- und Buslinien angebunden sind:

- Flächenintensives Gewerbe und großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind aufgrund verfügbarer Areale und entsprechender Erweiterungspotenziale oftmals im Übergang zwischen Großstadt und Umlandgemeinden angesiedelt (Gewerbesuburbanisierung, interkommunale Gewerbe- und Industrieparks). Hiervon berührt sind neben dem Stadtteil Kassel-Waldau die an Kassel angrenzenden Gemeinden Fuldabrück, Kaufungen (Ortsteil Papierfabrik), Lohfelden und Niestetal (SMA). Diese vier Umlandgemeinden im Landkreis Kassel haben zusammen an die 14.000 Beschäftigte am Arbeitsort.
- Bis auf die mittelzentrale Stadt Vellmar sind im westlichen und nördlichen Umland Kassels relativ wenige Arbeitsplätze vorhanden. Dort ist die Wohnfunktion eindeutig dominierend (Gemeinden Ahnatal, Espenau, Habichtswald, Schauenburg).
- Seit den 1990er Jahren ist in der zentralen „Durchgangsregion“ Nordhessen ein Cluster der Logistikwirtschaft entstanden, insbesondere in den Städten und Gemeinden entlang der BAB 7, der BAB 4 und der Eisenbahnstrecke Kassel – Bebra. Aufzuzählen sind neben den Schwerpunkten Bad Hersfeld, Fuldabrück, Malsfeld, Melsungen, Knüllwald und Niederaula ebenso Kirchheim und Neuenstein, zwei ländliche Gemeinden im Landkreis Hersfeld-Rotenburg mit „Überhängen“ an Beschäftigten am Arbeitsort.
- Die Industriestadt Baunatal (ca. 20.300) im Landkreis Kassel nimmt mit dem Volkswagenwerk für Getriebe eine Sonderstellung als großer Arbeitsplatzschwerpunkt in Nordhessen ein. Hinzu kommen Beschäftigte beim VW-Original-Teile-Center (OTC), bei Zulieferern und bei (Logistik-)Dienstleistern. Die Pendlerverflechtungen erstrecken sich besonders auf Stadt und Landkreis Kassel und den Schwalm-Eder-Kreis. Mit der Baunataler Diakonie Kassel e. V. und den daran angeschlossenen Werk- und Wohnstätten ist Baunatal zugleich auch ein großer Standort der Sozialwirtschaft.
- Die Kreisstadt des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, Bad Hersfeld (ca. 16.500), ist ein ausdifferenzierter Arbeitsplatzschwerpunkt im südöstlichen Verbundgebiet. Bad Hers-

feld ist von verschiedenen Wirtschaftssektoren geprägt, darunter dem Gesundheitssektor (Kliniken), der Logistikwirtschaft (Amazon), von Ausbildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie von Verwaltungen.

- Bezüglich der Kreisstadt des Landkreises Waldeck-Frankenberg, Korbach (ca. 11.800), sind im sekundären Sektor die Zweigwerke der Continental AG zu nennen. Darüber hinaus sind bei mittelständischen Firmen der produzierenden Wirtschaft (Elektrotechnik, Maschinen- und Anlagenbau) weitere Arbeitsplätze zu finden.
- Melsungen (ca. 9.700) im Schwalm-Eder-Kreis ist Stammsitz der B. Braun Melsungen AG, einem Unternehmen der Medizin- und Pharmatechnik. Die Stadt ist der größte Wirtschaftsstandort im Schwalm-Eder-Kreis, an dem sich auch weitere, kleinere Unternehmen aus derselben Branche niedergelassen haben.
- Absoluter Beschäftigungsschwerpunkt im Werra-Meißner-Kreis ist die Kreisstadt Eschwege (ca. 8.200). Vergleichbar mit Bad Hersfeld bestimmen verschiedene Wirtschaftssektoren das Arbeitsplatzangebot in diesem Mittelzentrum. Neben dem Klinikum Werra-Meißner sind dies Ausbildungs- und Betreuungseinrichtungen, Verwaltungen und verschiedene Betriebe des verarbeitenden Gewerbes.
- Die Wirtschaft Bad Wildungen (ca. 7.500) im Landkreis Waldeck-Frankenberg ist vor allem durch medizinische Dienstleistungen, Kurbetrieb und Tourismus geprägt. In der Kernstadt und im Stadtteil Reinhardshausen sind in über 20 Kliniken und ähnlichen Einrichtungen mehr als 4.500 Betten verfügbar.
- Über Bad Hersfeld und Bad Wildungen hinaus ist auch an anderen Standorten in Nordhessen die Gesundheitswirtschaft für die Erwerbsstruktur von regionaler Bedeutung. Hierbei handelt es sich – in unterschiedlichem Umfang – u. a. um Bad Arolsen, Bad Emstal, Bad Karlshafen, Bad Sooden-Allendorf, Bad Zwesten, Hofgeismar und Rotenburg an der Fulda.
- Schwalmstadt (ca. 7.200) mit seinen beiden mittelzentralen Stadtteilen Treysa und Ziegenhain ist der zweitgrößte Arbeitsplatzschwerpunkt im Schwalm-Eder-Kreis nach Melsungen. Hephata Hessisches Diakoniezentrum e. V. in Treysa ist der größte Arbeitgeber im sozialen Dienstleistungssektor im Schwalm-Eder-Kreis. Außerdem sind in Schwalmstadt mehrere Unternehmen der produzierenden Wirtschaft angesiedelt.
- Die Stadt Heringen (Werra) und die benachbarte Gemeinde Philippsthal (zusammen ca. 5.500) im Landkreis Hersfeld-Rotenburg sind Standorte für die Förderung und die Verarbeitung von Kalisalzen (K+S AG).
- Die Wirtschafts- und Erwerbsstruktur der Gemeinde Allendorf (Eder) (ca. 4.000) im Oberen Edertal (Landkreis Waldeck-Frankenberg) ist eng mit dem Hauptsitz und den Stammwerken der Viessmann GmbH & Co. KG verbunden, einem Unternehmen der Heiz- und Klimatechnik.
- Außerhalb des Verbundgebietes sind folgende wichtige Arbeitsplatzschwerpunkte zu nennen: Neben den benachbarten Oberzentren Fulda, Göttingen und Marburg handelt es sich um die kreisfreie Stadt Eisenach (Werk der Adam Opel AG) und um das Mittelzentrum Stadtallendorf im Landkreis Marburg-Biedenkopf (Ferrero Ohg mbH, Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG).

Die Lokalen Nahverkehrspläne gehen detaillierter auf die Wirtschafts- und Erwerbsstrukturen der jeweiligen Verbundlandkreise ein.

1.4 Schul-, Ausbildungs- und Hochschulstandorte

1.4.1 Schulstandorte mit regionaler Bedeutung

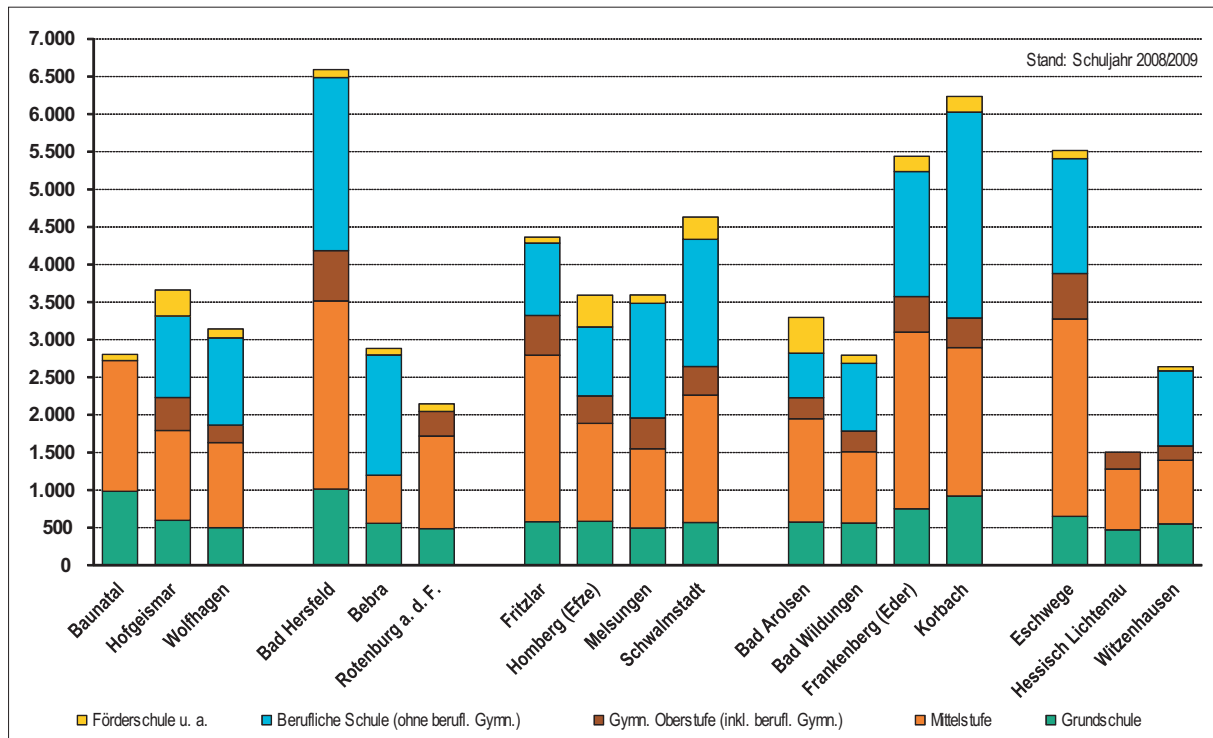


Abb. II-18: Schüler an den wichtigsten Schulstandorten in den Verbundlandkreisen

[eigener Entwurf; Daten nach Hessischem Statistischem Landesamt]

Der mit Abstand größte und wichtigste Schulstandort in Nordhessen ist die Stadt Kassel mit fast 42.000 Schülern aller Schulstufen und -typen (inkl. der beruflichen Schulen). Aufgrund der zentralen Lage Kassels auch für die Umlandgemeinden befinden sich drei Schulen in Trägerschaft des Landkreises Kassel auf dem Gebiet der Stadt Kassel (ein Gymnasium, eine gymnasiale Oberstufe und eine Berufsschule). In den Städten und Gemeinden des Verdichtungsraumes gibt es daher keine weiterführenden Schulen dieser Art.

Das Säulendiagramm in Abb. II-18 zeigt aus Gründen der Übersichtlichkeit nur die Schulstandorte mit den höchsten Schülerzahlen in den Verbundlandkreisen. Gymnasiale Oberstufen und Berufsschulen sind im Landkreis Kassel nur in den Mittelzentren Hofgeismar und in Wolfhagen im Ordnungsraum vorhanden. Im Verdichtungsraum ist Baunatal der größte Standort mit ca. 2.800 Schülern. Nach Kassel rangiert Bad Hersfeld mit ca. 6.600 Schülern als größter Schulstandort im NVV-Gebiet, gefolgt von Eschwege und Frankenberg (Eder). Beide haben jeweils ca. 5.500 Schüler. Im Schwalm-Eder-Kreis halten sich die vier Mittelzentren mit weiterführenden Schulen relativ die Waage. Die Spanne reicht dort von ca. 3.600 in Fritzlar und Homberg (Efze) bis ca. 4.600 in Schwalmstadt.

Gymnasien, gymnasiale Oberstufen und Berufsschulen mit überörtlichen Einzugsbereichen gibt es im NVV-Gebiet auch in weiteren Städten und Gemeinden, jedoch fallen

deren Größen mit zum Teil deutlich unter 1.500 Schülern gegenüber jenen in Abb. II-18 wesentlich geringer aus. Es handelt sich um die sechs Gymnasiumsorte Bad Sooden-Allendorf, Bad Zwesten (Ortsteil Oberurff-Schiffelborn), Heringen (Werra), Sontra, Willingen (Upland) und Willingshausen (Ortsteil Steina). Hinzuzuzählen ist außerdem eine berufsbildende Schule in Philippsthal (Ortsteil Heimboldshausen).

Die Standorte aller Schulen und deren Schülerzahlen sind in den Lokalen Nahverkehrsplänen der fünf Verbundlandkreise detailliert aufgelistet und kartografisch dargestellt. Darin wird auch auf Schulstandorte jenseits der Verbundgrenzen eingegangen, zu denen Schüler aus dem NVV-Gebiet auspendeln.

1.4.2 Hochschulen und zweiter Bildungsweg

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. Die Universität Kassel unterhält in Witzenhausen (Werra-Meißner-Kreis) einen Nebencampus. Alle Studierenden haben ein Semesterticket, das auch für Fahrten über das Tarifgebiet des NVV hinaus gültig ist.

Auf dem Verbundgebiet befinden sich einige kleinere Fachhochschulen und einzelne Fachbereiche als Außenstellen. Zu erwähnen sind

- eine Außenstelle der Technischen Hochschule Mittelhessen, die Hochschule für Gesetzliche Unfallversicherung und die Deutsche Angestellten-Akademie in Bad Hersfeld,
- das Studienzentrum der Finanzverwaltung und der Justiz des Landes Hessen in Rotenburg an der Fulda,
- eine Außenstelle der Evangelischen Fachhochschule Darmstadt in Schwalmstadt-Treysa (Hephata),
- ein Standort der DIPLOMA-Hochschule in Bad Sooden-Allendorf mit Präsenz- und Fernstudiengängen.

Die nach Kassel nächstgelegenen Universitäten und größeren Fachhochschulen im Umkreis von ca. 100 km jenseits der Verbundgrenzen befinden sich in Holzminden, Göttingen, Hann. Münden, Nordhausen, Erfurt, Fulda, Gießen, Marburg, Siegen, Meschede, Paderborn und Höxter.

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

1.5 Gebiete für Freizeit- und Tourismus

Kreis	Gebiete, Gemeinden, POI	Anbindung mit regionalen ÖPNV-Linien
Stadt Kassel	Museumslandschaft, Kunsthalle Fridericianum Orangerie und Park Karlsaue Fuldaaue (Bugasee) Bad Wilhelmshöhe mit Bergpark (Herkules, Wasserspiele) documenta (alle fünf Jahre) Auestadion	zentraler Knoten im NVV-Gebiet (SPFV, SPNV, Tram, Bus) innere Erschließung durch RegioTram-, Tram- und Buslinien gute Erreichbarkeit aller Ziele mit dem ÖPNV
Landkreis Kassel	Naturpark Habichtswald (Bad Emstal, Naumburg, Zierenberg)	R4, RT4 52, 110, 117 (LK KS)
	Söhrewald	37
	Fuldatal von Kassel bis Hann. Münden (LK GÖ)	R1, RE1 42
	Oberes Wesertal und Reinhardswald	R1, RE1, KBS 356 180, 190, 194, 195
	Lossetal und Kaufunger Wald	Tram 4 32, 34, 202
	Diemeltal	RE3, RT3 180, 183
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	Bad Hersfeld (Festspiele)	R5, R7, RE50 330, 340, 360, 380, 390
	Rotenburg an der Fulda	R5
	Knüllgebirge (Kirchheim)	380, 470
Schwalm-Eder-Kreis	Knüllgebirge (Frielendorf, Neukirchen, Oberaula)	453, 470
	Bad Zwesten	408
	Melsungen und Fuldatal	R5, RT5 400
	Ederauen von Bad Wildungen bis Wabern; Stadt Fritzlar	RE30, RT9, R39 450, 500
Landkreis Waldeck-Frankenberg	Bad Wildungen	R39 408, 500, 510, 520
	Natur-/Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (Edertal, Frankenau, Vöhl, Waldeck)	R42 (saisonal seit 2011 an So/F) 510, 520, 555 (EWF), 556 (EWF)

Kreis	Gebiete, Gemeinden, POI	Anbindung mit regionalen ÖPNV-Linien
Landkreis Waldeck-Frankenberg (Fortsetzung)	Willingen (Upland)	R55, RE55 507, einbrechende HSK-Linien
	Diemelsee	(keine regionalen Linien)
Werra-Meißner-Kreis	Bad Sooden-Allendorf	R7 220 (NWM)
	Eschwege mit Werratalsee	R7 200, 202, 231
	Werratal von Wanfried bis Hann. Münden; Witzenhausen	R1, RE1, R7 220 (NWM), 218, 231
	Hoher Meißner	202
	Kaufunger Wald	R1, RE1 210, 218
Landkreis Göttingen (NI)	Hann. Münden mit Fulda-, Werra- und Wesertal	R1, RE1 42, 190, 195, 218
Hochsauerlandkreis (NRW)	Medebach (Park Hochsauerland)	510, 530 HSK-Linien
Kreis Höxter (NRW)	Warburg und Diemeltal	RE3 (RT3) 160, 183, NPH-Linien
	Wesertal ab Bad Karlshafen	KBS 356 einbrechende NPH-Linien

Tab. II-3: Auswahl an Gebieten für Freizeit und Tourismus mit regionaler Bedeutung und deren ÖPNV-Anbindung

[eigene Zusammenstellung]

Für den ÖPNV sind Standorte bzw. Gebiet für Freizeit und Tourismus in erster Linie aus publikumswirksamer Hinsicht von Relevanz (verkehrsanziehende Wirkung), in zweiter Linie auch für die dort beschäftigten Personen (Arbeitsplatzschwerpunkte).

Etliche Teilräumen des NVV-Gebietes stellen Ziele für Freizeit und (Nah-)Erholungstourismus dar. Hinzu kommen Kur- und Reha-Aufenthalte in Orten mit entsprechenden Einrichtungen und Angeboten. Überdies sind die (tages-)touristischen Potenziale der Stadt Kassel herausragend und international bekannt (z. B. Bergpark Wilhelmshöhe, documenta).

In Tab. II-3 wird eine Auswahl an nennenswerten Tourismus- und Freizeitgebieten mit regionaler Bedeutung im NVV-Gebiet getroffen, die eine Relevanz für den ÖPNV-basierten Freizeitverkehr haben. Dabei sind sowohl Fahrten zwecks An- und Abreise als auch das Fahrtenpotenzial innerhalb der Gebiete für regionale und lokale ÖPNV-Angebote von Interesse. Aus Gründen der Übersicht sind in Tab. II-3 hauptsächlich nur regionale Bahn- und Buslinien aufgeführt, die die Gebiete anbinden bzw. erschließen.

Weiterführende Angaben zu Einrichtungen für die Freizeitgestaltung (z. B. Bäder, Parks) und interessante Punkte für den Tourismus (z. B. Sehenswürdigkeiten) in den einzelnen Städten und Gemeinden sowie deren Anbindung auch mit lokalen Bus- und AST-Linien sind den Lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise zu entnehmen. Dies gilt ebenso für die Fernradrouten und andere Radwanderwege (Verläufe, Berührungspunkte mit Bahnlinien).

Die Tabelle in → **Anlage II-5** enthält die amtlich statistischen Summen für Gästeankünfte und Übernachtungen je Gemeinde im NVV-Gebiet 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).

Der Landkreis Waldeck-Frankenberg ist der am deutlichsten vom Tourismus geprägte Landkreis Hessens, der 2008 mit über 710.000 Gästeankünften und 3,25 Mio. Übernachtungen die hessische Statistik nach der Stadt Frankfurt am Main anführte.

Gemessen am Gästeaufkommen und den Übernachtungszahlen sind neben der Stadt Kassel (ca. 412.000 Gästeankünfte und ca. 730.000 Gästeübernachtungen) vor allem

- der Erholungs- und Wintersportort Willingen (ca. 314.000 Ankünfte und ca. 936.000 Übernachtungen),
- die Kurstadt Bad Wildungen (ca. 121.000 Ankünfte und ca. 1,4 Mio. Übernachtungen) sowie
- die Kur- und Festspielstadt Bad Hersfeld (ca. 100.000 Ankünfte und ca. 304.000 Übernachtungen)

herausragende touristische Orte im NVV-Gebiet. In diesem Zusammenhang sind auch Bad Karlshafen, Kirchheim, Rotenburg an der Fulda, Bad Zwesten, Vöhl und Bad Sooden-Allendorf zu erwähnen (vgl. Tabelle in → **Anlage II-5**). Als Gebiete mit insgesamt hohen Gäste- und Übernachtungsaufkommen treten hervor:

- die Natur- und Nationalparkregion Kellerwald-Edersee im Landkreis Waldeck-Frankenberg,
- das Obere Wesertal von Hann. Münden bis Bad Karlshafen in den Landkreisen Kassel und Göttingen,
- der Knüllwald im Schwalm-Eder-Kreis und im Landkreis Hersfeld-Rotenburg.

Naherholungsfunktionen für den Großraum Kassel erfüllen außerhalb der Stadt Kassel (mit Fuldaaue, Karlsaue, Bergpark Wilhelmshöhe)

- im Nordosten und im Süden das Fuldataal,
- im Norden der Reinhardswald,
- im Osten der Naturpark Meißner-Kaufunger Wald,
- im Südosten der Söhrewald und
- im Westen der Naturpark Habichtswald.

Bedeutung von Freizeit und Tourismus für den regionalen ÖPNV

Die Bedeutung von Freizeit und Tourismus für Verkehrsnachfrage und -angebot im regionalen straßengebundenen ÖPNV und im SPNV im NVV-Gebiet zeigt sich deutlich

- an den an Wochenenden von der Kasseler Innenstadt ausgehenden Nachtschwärmerlinien in die Umlandgemeinden (Tram, Bus, AST);
- an dem saisonal an Wochenenden verkehrenden AusflugsBus 202 mit Fahrradanhänger von Kassel über den Hohen Meißner (Frau-Holle-Teich, Bergwildpark) nach Eschwege ins Werratal;
- an regionalen Buslinien für den Alltagsverkehr, die durch Freizeit- und Tourismusregionen oder zu entsprechenden Einrichtungen führen, so z. B.
 - Linie 37 in den Söhrewald,
 - Linie 180 durch das Diemeltal (Wasserschloss Wülmersen) nach Bad Karlshafen (Weserbergland-Therme),
 - Linie 190 durch den Reinhardswald (Sababurg, Tierpark) und durch das Obere Wesertal, die saisonal an Wochenenden einen Fahrradanhänger mitführt,
 - Fahrten der Linien 200 und 231 der Linien 200 bzw. 231 durch das Werratal von Eschwege (Werrasee) nach Thüringen, die saisonal an Wochenenden ebenfalls einen Fahrradanhänger mitführen,
 - Linien 510 und 520 entlang der Natur- bzw. Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (Linie 510 verkehrt seit April 2011 saisonal entlang der Ederseerandstraße auch zur Staumauer),
 - Linien 510 und 530 nach Medebach (Park Hochsauerland);
- an den einbrechenden Buslinien (auch nachts an Wochenenden) aus dem nordrhein-westfälischen Hochsauerlandkreis nach Willingen (Gastronomie, Events);
- an den Verstärkerzügen an Wochenenden aus Richtung Dortmund auf der „Uplandbahn“ Brilon Wald – Willingen – Korbach (RE55);
- an den Sonderzügen auf der „Uplandbahn“ zum Weltcup-Skispringen an der Mühlenkopfschanze bei Willingen (temporäre Nutzung des sonst inaktiven Bahnhaltepunktes Willingen-Stryck);
- an der im Mai 2011 eingeführten saisonalen Verlängerung der R42 Marburg – Frankenberg (Eder) an Sonn- und Feiertagen bis nach Vöhl-Herzhausen (Nationalparkzentrum), von wo aus Anschlüsse an lokale Buslinien der EWF u. a. zum Edersee bestehen;
- an der Bahnlinie R39 zur Anbindung der Kurstadt Bad Wildungen an den Fernverkehrsbahnhof in Wabern an der Bahnstrecke Kassel – Marburg – Frankfurt am Main;
- an Stadtbusssystemen in Kurstädten wie Bad Sooden-Allendorf, Bad Hersfeld und Bad Wildungen.

2 Schienenpersonennahverkehr

Die Eisenbahnstrecken mit Personenverkehr in Nordhessen stellen das Rückgrat des ÖPNV innerhalb der Region dar und garantieren darüber hinaus deren externe Erreichbarkeit (vgl. → **Anlage II-6**)

Das Verkehrsangebot besteht aus Linien, die bei der Vergabe der Verkehrsleistungen zu Teilnetzen zusammengefasst wurden. Neben den Teilnetzen, die in Federführung durch den NVV vergeben werden, ist der NVV bei mehreren Linien an Verkehrsverträgen mit maßgeblichen Leistungsanteilen in den Gebieten der benachbarten Aufgabenträger beteiligt. Kapitel II 2.1 stellt den Verantwortungsbereich des NVV für die Leistungsvergabe vor.

Die insgesamt 23 Schienenlinien werden entsprechend ihrer räumlichen Lage und ihrer Funktion im Netz, hierarchisch abgestuft, verschiedenen Angebotsprodukten im Nahverkehr zugeordnet. Dabei ergänzen sich auf bestimmten Strecken schnelle Regional-Express-Züge (RE) mit wenigen Halten und Regionalzüge (R) oder RegioTrams (RT) so, dass im Zulauf auf das Oberzentrum Kassel oder auf stark nachgefragten Pendlerstrecken ein überlagertes Angebot verschiedener Nahverkehrsprodukte gegeben ist.

Eine Übersicht über die jeweiligen Teilnetze findet sich im Kapitel II 2.2; die Produkte des NVV und die jeweiligen Kennzeichen werden in Kapitel II 2.2.1, die jeweiligen Linien mit Zuständigkeiten weiterer Aufgabenträger werden ab Kapitel II 2.2.2 vorgestellt.

Insgesamt war der NVV im Jahr 2010 für die Bestellung von etwa 7,2 Mio. Zugkilometern (ohne Tram) verantwortlich.

Neben dem Verkehrsangebot auf Haupt- und Nebenbahnen der DB Netz AG sind die nachfolgenden Besonderheiten hervorzuheben:

- Auf einem Abschnitt der Kassel-Naumburger Eisenbahn (HLB Basis AG) wird ein durchgehender Tram-Verkehr zwischen der Stadt Kassel und dem Mittelzentrum Baunatal im Landkreis Kassel angeboten.
- Auf einem Abschnitt der Lossetalbahn (Regionalbahn Kassel GmbH) wird ein durchgehender Tram-Verkehr zwischen der Stadt Kassel und der Stadt Hessisch Lichtenau im Werra-Meißner-Kreis mit Neubauabschnitten in Kaufungen und Hessisch Lichtenau angeboten.
- Mit dem Konzept der RegioTram sind Städte und Gemeinden des Verdichtungs- und Ordnungsraumes Kassel umsteigefrei an die Innenstadt Kassel angebunden. Die Linien verkehren sowohl im städtischen Tram-Netz als auch in den Netzen der Deutschen Bahn AG.
- SPNV-Linien über Eschwege werden seit Dezember 2009 über den reaktivierten bzw. neugebauten Abschnitt zum Stadtbahnhof geführt, der durch die HLB Basis AG bewirtschaftet wird.
- Auf dem Gebiet des NVV befindet sich mit der sog. „Kurhessenbahn“ eines der von der Deutschen Bahn AG geschaffenen „RegioNetze“, die den Zweck verfolgen, durch eine veränderte Organisationsstruktur als integrierter Dienstleister für Infrastruktur und Betrieb zu agieren. Durch eine höhere Flexibilität und durch direkte Ansprechpartner für die Kunden sollen Bahnstrecken mit ausschließlich regionaler Bedeutung

effizienter und attraktiver betrieben und bewirtschaftet werden. Die „Kurahsenbahn“ zeichnet auf den Strecken nach Bad Wildungen, Frankenberg und Korbach für Verkehrsangebot und Infrastruktur verantwortlich (mittels der rechtlich getrennten Gesellschaften DB RegioNetz Verkehrs GmbH und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH).

Darüber hinaus betreibt die KVG innerhalb der Stadt Kassel lokale Tram-Linien auf eigener Infrastruktur.

Überregionaler Verknüpfungspunkt mit Anschluss an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG stellt der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe dar. Weitere Fernverkehrshalte im Verbundgebiet sind Bad Hersfeld, Bebra, Schwalmstadt-Treysa, Wabern sowie Warburg (Kreis Höxter).

Weiterführende Informationen zur Stations- und Schieneninfrastruktur finden sich in Kap. II 2.3. Einen Überblick über die regionalen Eisenbahnverkehre im NVV-Gebiet findet sich im Schienenverkehrsplan Nordhessen (→ **Anlage II-7** und Übersicht in Abb. II-19).

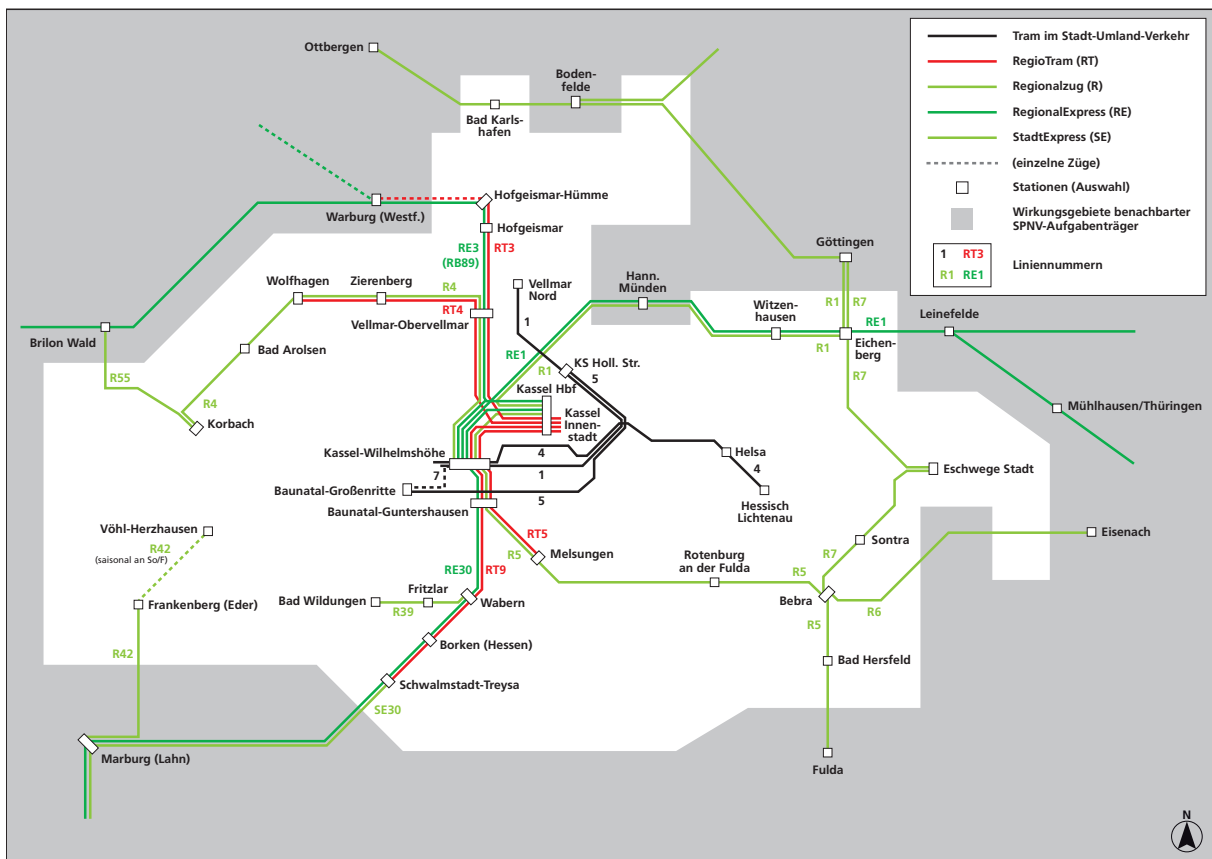


Abb. II-19: Schienenverkehrsplan Nordhessen

[eigener Entwurf]

2.1 Aufgabenträgerschaft und Leistungsvergabe

Zuständiger Aufgabenträger für den SPNV mitsamt den Tram-Linien außerhalb der Stadt Kassel ist der Nordhessische VerkehrsVerbund. Aufgrund der Tatsache, dass viele Linien die Aufgabenträgergrenze überschreiten, bestehen gemeinsame Teilnetze mit Nachbaraufgabenträgern in Hessen (RMV), Niedersachsen (LNVG), Nordrhein-Westfalen (NWL), Sachsen-Anhalt (NASA) und Thüringen (NVS), wobei die Federführung für Vergabe und Vertragsdurchführung in der Regel durch den Aufgabenträger mit den höchsten Leistungsanteilen erfolgt. Die Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr werden im Rahmen von Verkehrsverträgen erbracht.

In den Jahren seit 2006 wurden mehrere Teilnetze im Rahmen von Ausschreibungen neu vergeben. Eine Besonderheit dabei stellt das RegioTram-Netz dar, das sowohl Teilstrecken im Tram-Netz Kassel wie auch solche im Netz der bundeseigenen Eisenbahnen umfasst.

Neben den Eisenbahnverkehren zählen auch jene 3 von insgesamt 7 Linien des Kasseler Tram-Netzes, die über die Stadtgrenze hinaus in Nachbarkreise verkehren, zum Bereich der Aufgabenträgerschaft des NVV. Hier wird die Aufgabenträgerschaft gemeinsam mit der Stadt Kassel wahrgenommen.

Folgende Teilnetze werden durch den NVV federführend betreut:

- „Nordost-Hessen-Netz“: cantus Verkehrsgesellschaft mbH („cantus“);
- „Korbacher Netz“: DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurhessenbahn“);
- „Eder-Netz“: DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurhessenbahn“);
- „RegioTram-Netz“: RegioTram Betriebsgesellschaft mbH (RTB).

Neben den vorstehend beschriebenen vertraglichen Regelungen existieren noch Altverträge mit der DB Regio AG und anderen EVU, die nicht im Rahmen von Vergabeverfahren des NVV geschlossen wurden.

Zusätzlich zum „Verkehrsvertrag DB Regio“, der verschiedene aus den Nachbargebieten einbrechende Verkehre zusammenfasst, zeichnet der NVV für eine von Thüringen (NVS) bestellte nach Nordhessen einbrechende Linie des „EB-Netzes“ (Betreiber: Erfurter Bahn GmbH, EB), sowie für Stadtgrenzen überschreitende Linien des Tram-Netzes Kassel mitverantwortlich.

Eine Übersicht über die derzeit bestehenden Teilnetze findet sich in Tab. II-4.

Teilnetzbezeichnung	Vertragsart	Vertragslaufzeit	Betreiber	Liniennetzlänge [km]	
				gesamt	im NVV
Nordost-Hessen-Netz	Bruttoanreiz-Vertrag	10.12.2006 - 10.12.2016	cantus	312,9	208,7
Korbacher Netz	Nettovertrag	26.08.2002 - 12.12.2015	DB Kurhessenbahn	136,0	108,7
Eder-Netz	Bruttovertrag	14.12.2008 - 12.12.2015	DB Kurhessenbahn	17,2	17,2

Teilnetzbezeichnung	Vertragsart	Vertragslaufzeit	Betreiber	Liniennetzlänge [km]	
				gesamt	im NVV
EB-Netz ¹	Nettovertrag	01.01.2002 - 14.12.2013	EB	139,6	25,6
Verkehrsvertrag DB Regio	Nettovertrag	*	DB Regio	961,4	186,7
RegioTram-Netz	Bruttovertrag	10.12.2006 - 08.12.2012	RTB	15,7 (T) 178,0 (E)	15,7 (T) 173,5 (E)
Tram-Netz (Linien Stadt Kassel <> NVV) ¹	Nettovertrag	**	KVG und RBK	69,7	69,7
Summe				1830,5	805,8

¹ Angaben erfolgen nur für die Linien, die den Bereich des Aufgabenträgers NVV berühren.
T = Werte für Streckenanteile im Tram-Netz Kassel
E = Werte für Streckenanteile in den Netzen der Deutschen Bahn AG
* = Linien gehen sukzessive in Neuvergabe, überwiegend obliegt die Federführung den Nachbareaufgabenträgern. Der bisherige Verkehrsvertrag endet, wenn alle Linien in neue Vertragsverhältnisse überführt sind.
** = Neuvergabe erfolgt in Abstimmung mit dem Aufgabenträger KVG (Stadt Kassel)

Tab. II-4: *Kenndaten der derzeit bestehenden Teilnetze im SPNV*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2 Bedienungsangebot und Produkte

2.2.1 Produkteigenschaften

Die interne wie externe Erschließung der Region mit dem Schienenverkehr wird über ein in Abhängigkeit von Liniennlänge und Entfernung zum Oberzentrum Kassel, von Stationsdichte und Fahrthäufigkeit abgestuftes System sichergestellt. Insgesamt sind den 23 Linien die Produkte RegionalExpress (RE), Regionalzug (R), RegioTram (RT) und Tram zugeordnet. Aufgrund der zentralen Lage der Region, die an mehrere Bundesländer grenzt, werden einzelne ein- und ausbrechende Linien auch nach anderen Produktstandards definiert und/oder führen andere Produktbezeichnungen. Die verschiedenen Nahverkehrsprodukte des NVV lassen sich im Wesentlichen durch die in nachfolgender Tab. II-5 aufgeführten Eigenschaften charakterisieren.

Produkt	Merkmale
RegionalExpress (RE)	Schwerpunkt: schnelle regionale bis überregionale Verbindungen Bedienung der größeren Städte in Nordhessen Anbindung von Kassel und den Nachbarregionen Anschluss an den Fernverkehr in Kassel-Wilhelmshöhe z. T. Verpflegungsservice an Bord modernes Wagenmaterial, z. T. mit Doppelstock-Wendezügen Angebot mind. alle 120 min, verdichtet bei entsprechender Nachfrage

Produkt	Merkmale
Regionalzug (R)	Schwerpunkt: Erschließungsqualität in der Region und schnelle Verbindung zum Oberzentrum Sicherstellung der Erreichbarkeit in der Region und wichtiger Ziele in den Nachbarregionen Grundangebot im Nahverkehr hält an allen Stationen, wenn keine RegioTram-Bedienung vorhanden ist, sonst beschleunigte Führung Angebot i. d. R. alle 60 min, bei geringer Nachfrage alle 120 min
RegioTram (RT)	Schwerpunkt: Erschließung Kasseler Umland, direkte Verbindung in die Kasseler Innenstadt Nutzung von Eisenbahn- und Tram-Infrastruktur hält an allen Stationen Niederflur-Fahrzeuge Angebot i. d. R. alle 30 min, bei geringer Nachfrage auch seltener
Tram	dichtes Netz in Kassel und dem näheren Umland hoher Anteil an Niederflur-Fahrzeugen Angebot mit dichtem Takt, in der Hauptverkehrszeit mindestens alle 15 min. Bedienung nachfragestarker Abschnitte durch zwei oder mehr Linien

Tab. II-5: Produkteigenschaften im SPNV

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

Durch Überlagerung mehrerer Linien gleicher oder verschiedener Produkttypen auf Streckenabschnitten in Nachbarschaft des Oberzentrums Kassel wird eine Verdichtung des Angebots teilweise zu einem halben Grundtakt erreicht.

2.2.2 Linien und Teilnetze

2.2.2.1 Nordost-Hessen-Netz

Seit Dezember 2006 verkehren auf den vier Linien R1, R5, R6 und R7 Regionalzüge der cantus Verkehrsgesellschaft mbH. Die Linien R1 und R5 fahren von Kassel nach Göttingen bzw. Fulda. Linie R6 bietet ein Angebot auf der Strecke zwischen Bebra und Eisenach, Linie R7 stellt die Nord-Süd-Verbindung im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes zwischen Göttingen und Bebra über den neuen Stadtbahnhof Eschwege her. Die Linien R1 und R7 fahren im Abschnitt Göttingen – Eichenberg tlw. vereinigt. Die Bahnhöfe Eichenberg und Bebra haben wichtige Funktion als Anschlussknoten innerhalb des Netzes. An den Linienendpunkten, in Kassel-Wilhelmshöhe und in Bad Hersfeld bestehen zudem Anschlüsse zu anderen Linien, z. B. zu den Zügen der DB Fernverkehr AG.

Auf allen Linien werden moderne drei- bzw. vierteilige Züge vom Typ Stadler Flirt (Flexibler innovativer Regionaltriebwagen) eingesetzt. NVV, RMV und die benachbarten Aufgabenträger in Niedersachsen (LNVG) und Thüringen (NVS) haben 2004 in einem Bruttovertrag eine Verkehrsleistung von insgesamt 35,79 Mio. Zugkilometer bis 2016 vergeben. Das Nordost-Hessen-Netz umfasst eine Netzlänge von 305 km.

Linie	weitere AT	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen	LNVG	67,03	25,45	802.845	326.076
R5 Kassel – Bebra – Fulda	RMV	114,18	88,89	1.572.008	1.229.152
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
Summe		305,29	201,06	3.928.955	2.698.841
¹ Regellaufweg					

Tab. II-6: Kenndaten der Linien im Nordost-Hessen-Netz

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.2 Korbacher Netz

Auf Teilen der durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) betriebenen Strecken verkehren im Auftrag des NVV bis 2015 drei Linien der DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurahessenbahn“). Linie R4 verbindet Kassel-Wilhelmshöhe (einzelne Fahrten auch Kassel Hbf) mit Korbach über Wolfhagen. Darüber hinaus bedienen die Linien R42 und R55 die Mittelzentren Korbach und Frankenberg mit den außerhalb des NVV-Gebiets liegenden Knotenbahnhöfen Marburg und Brilon Wald. Damit werden 136 km des Netzes der Kurhessenbahn von ca. 250 km im Rahmen des Verkehrsvertrags für das Korbacher Netz betrieben. Zum Einsatz kommen Diesel-Triebwagen der DB-Baureihen 628 (zumeist auf der Linie Marburg – Frankenberg) und 646 („GTW 2/6“).

Linie ¹	weitere AT	Linienlänge ² [km]		Zugkm/a 2010	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
R4 Kassel – Wolfhagen – Korbach Süd	-	72,69	72,69	833.267	833.267
R42 Frankenberg – Marburg	RMV	33,41	11,57	309.026	105.958
R55 Korbach – Willingen – Brilon Wald	NWL	29,95	24,44	176.969	135.202
Summe		136,05	108,70	1.319.262	1.074.427
¹ Angaben erfolgen nur für die Linien, die den Bereich des Aufgabenträgers NVV berühren.					
² Regellaufweg					

Tab. II-7: Kenndaten der Linien im Korbacher Netz

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.3 Eder-Netz

Die Linie R39 bildet das Eder-Netz. Sie stellt die Anbindung an den Fernverkehrshalt in Wabern her. Ein Fahrtenpaar ist an Wochenwerktagen bis Kassel Hbf durchgebunden. Für diese Linie R39 besteht ein eigener Verkehrsvertrag mit der DB RegioNetz Verkehrs GmbH („Kurahessenbahn“). Der Bruttovertrag läuft bis zum Fahrplanwechsel 2015. Nach Ablauf der Verkehrsverträge des Korbacher Netzes und des Eder-Netzes besteht die Absicht, die Linien gemeinsam mit der Linie Marburg – Erndtebrück in einem neuen

„Nordwest-Hessen-Netz“ (NWH) zu vergeben. Der derzeitige Betrieb erfolgt mit Diesel-Triebwagen der DB-Baureihe 646 („GTW 2/6“).

Linie	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010	
	gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
R39 Wabern – Bad Wildungen	17,19	17,19	125.374	125.374
¹ Regellaufweg				

Tab. II-8: *Kenndaten der Linie im Eder-Netz*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.4 EB-Netz

Das EB-Netz ist ein unter Federführung der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH (NVS) betriebenes Liniennetz, das im Wesentlichen Strecken in Nord-Thüringen abdeckt. Der Aufgabenträgerbereich des NVV wird durch die Linie EB 1 der Erfurter Bahn auf dem Laufweg Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Bad Langensalza – Erfurt berührt. 2010 werden bedarfsorientiert einzelne Fahrten zwischen Eichenberg und Kassel geführt. Innerhalb des NVV wird die Linie gemeinsam mit dem RegionalExpress nach Halle der DB Regio als RE 1 bezeichnet. Zur Unterscheidung im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird der Linienbezeichnung das Autokennzeichen des jeweiligen Liniennetzes nachgestellt. Durch die Erfurter Bahn werden RegioShuttle-Triebwagen von Stadler eingesetzt.

2011 werden die Leistungen im Rahmen eines „Dieselnetzes Nordthüringen“ neu vergeben. Ab Dezember 2013 ist ein Zweistundentakt bis Kassel-Wilhelmshöhe vorgesehen, der sich mit der Linie RE1 HAL zum Stundentakt ergänzt.

Linie ¹	weitere AT	Linienlänge ² [km]		Zugkm/a 2010	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
RE1 EF Kassel-Wilhelmshöhe – Erfurt Hbf	LNVG, NVS	162,77	28,52	1.285.257	108.582
¹ Angaben erfolgen nur für die Linien, die den Bereich des Aufgabenträgers NVV berühren.					
² Regellaufweg					

Tab. II-9: *Kenndaten der Linie im EIB-Netz*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.5 Verkehrsvertrag DB Regio

Über die bisher benannten Netze hinaus verkehren sechs weitere Linien im Rahmen des Verkehrsvertrags mit DB Regio, die das NVV-Gebiet berühren. Es handelt sich im Wesentlichen um langlaufende Linien (als RegionalExpress oder RegionalBahn), die Kassel oder andere zentrale Orte mit den Nachbarregionen verbinden, beispielsweise RE30 Kassel – Marburg – Frankfurt am Main. Auch handelt es sich um einzelne Verlängerungen von Linien benachbarter Aufgabenträger als Taktergänzung (z. B. in Verkehrsspit-

zen). Verschiedene Linien führen mit nur wenigen Halten aus den Nachbarregionen in das Verkehrsgebiet des NVV. Diese beginnen bzw. enden an Bahnhöfen am Rande des Untersuchungsgebietes (z. B. SE30 Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt am Main) oder durchfahren das Gebiet nur mit einzelnen Halten (z. B. Linie Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen). Das NVV-Gebiet ohne Halt querende Linien (z. B. Bodenfelde – Northeim) werden hier nur berücksichtigt, sofern sie für die Betrachtung der Verknüpfung im SPNV von Relevanz sind (vgl. Kap. II 2.3.4).

Die Linien werden sukzessive im Rahmen der Neuvergabe von Leistungen anderen Teilnetzen zugeschlagen, die zumeist federführend durch die benachbarten Aufgabenträger neu vergeben werden.

In Tab. II-10 findet sich eine Übersicht mit Leistungsdaten der betroffenen Linien. Auf den genannten Linien werden sowohl lokbespannte Wagenzüge als auch Triebwagen eingesetzt. Nähere Angaben finden sich in den Korridorbeschreibungen in **→Anlage II-8**.

Linie	weitere AT	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010	
		gesamt	im NVV	gesamt	im NVV
RE1 HAL Kassel-Wilhelmshöhe – Halle (S.)	LNVG, NVS, NASA	219,63	23,09	1.282.454	134.661
RE3 Kassel-Wilhelmshöhe – Hagen Hbf	NWL	207,89	51,41	1.080.086	290.018
RE30 Kassel Hbf – Frankfurt(Main) Hbf	RMV	199,69	68,15	1.426.555	478.218
SE30 Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt (Main) Hbf ²	RMV	178,09	5,89	2.300.000	69.549
RE51 Bebra – Fulda (– Frankfurt am Main Hbf) ³	RMV	56,15	30,86	56.599	31.107
Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen	LNVG, NWL	62,96	4,52	426.128	35.716
Bodenfelde – Northeim ⁴	LNVG	37,0	2,76	267.510	19.955

¹ Regellaufweg
² Angaben bezogen auf Mittelhessennetz inkl. Teillinie Frankfurt – Gießen – Dillenburg (Flügelung/Vereinigung in Gießen); SE = StadtExpress: Produktgattung im RMV
³ einzelne verlängerte Fahrten der Linie RE 50 Fulda – Frankfurt (Main) Hbf von/nach Bebra
⁴ ohne Halt im Bereich des NVV

Tab. II-10: *Kenndaten der Linien des Verkehrsvertrag DB Regio*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.6 RegioTram-Netz

Das RegioTram-Netz ist ein Tram-Train-System, das mit durchgebundenen Fahrten das Umland mit der Kasseler Innenstadt verbindet. Die RegioTram-Fahrzeuge verkehren auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG (DB Netz AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Kurhessenbahn) und dem Tramnetz auf Strecken der KVG/RBK. Wesentliche Bausteine des Systems, das seit dem Jahre 2001 schrittweise in Betrieb genommen wurde, sind

- der Einsatz von Niederflur-Zweissystemfahrzeugen (elektrisch 600V- /elektrisch 15kV~ und elektrisch 600V- / Dieselantrieb),
- die Herstellung einer Systemschnittstelle zwischen Eisenbahn (EBO) und Straßenbahn (BOStrab) am Hauptbahnhof Kassel,
- die Modernisierung und Neubau von Stationen an den Eisenbahnstrecken.

Verkehrsunternehmen für das RegioTram-Netz ist die RegioTram Betriebsgesellschaft mbH. Der aus einer Ausschreibung resultierende Vertrag mit dem Joint-Venture von Regionalbahn Kassel GmbH (Gemeinschaftsunternehmen von KVG und HLB) und DB Regio AG läuft bis 2012. Gegenwärtig besteht das RegioTram-Netz aus den Linien RT3, RT4, RT5 und RT9, die von Kassel aus bis Hofgeismar-Hümme (einzelne Fahrten bis Warburg), Wolfhagen, Melsungen und Schwalmstadt-Treysa geführt sind.

Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich um dreiteilige, achtsichtige Niederflur-Gelenktriebwagen vom Typ ALSTOM RegioCitadis in zwei verschiedenen Ausführungen. Neben der für den Betrieb im innerstädtischen Schienennetz Kassels erforderlichen Antriebsspannung von 600 V Gleichstrom verfügt ein Teil der Fahrzeuge über eine Einsatzmöglichkeit im elektrifizierten Eisenbahnnetz (15 kV Wechselstrom) und ein anderer Teil mittels Dieselaggregat eine Einsatzmöglichkeit im nichtelektrifizierten Eisenbahnnetz.

Linie	Linienlänge ¹ [km]		Zugkm/a 2010	
	gesamt	außerhalb Netz KVG	gesamt	außerhalb Netz KVG
RT3 Kassel, Auestadion – Hofgeismar-Hümme ²	35,53	32,08	604.379	545.854
RT4 Kassel, Königsplatz – Wolfhagen	34,68	32,78	411.355	384.760
RT5 Kassel, Leipziger Straße – Melsungen	36,28	30,69	612.573	521.699
RT9 Kassel, Leipziger Straße – Schwalmstadt-Treysa	66,96	62,25	563.547	519.290
Summe	173,45	157,8	2.191.854	1.971.603
¹ Regellaufweg				
² einzelne Fahrten nach Warburg unter Beteiligung des Aufgabenträgers NWL. Zugkm/a 2010 11.209				

Tab. II-11: *Kenndaten der Linien im RegioTram-Netz*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.2.7 Tram-Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV

Für die Linienteile des Kasseler Tram-Netzes, die über die Stadtgrenzen hinaus nach Baunatal und Hessisch Lichtenau verkehren, ist der NVV zuständiger Aufgabenträger.

Die Kenndaten der Tram-Linien 4, 5 und 7 sind nachfolgender Tabelle zu entnehmen. Betreiber dieser Linien sind KVG und RBK. Für weitergehende Informationen zum innerstädtischen Tramverkehr in Aufgabenträgerschaft der KVG wird auf den Nahverkehrsplan der 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
Tram 5 Kassel – Baunatal-Großenritte	14,96	4,09	748.077	182.755
Tram 7 Kassel – Baunatal-Großenritte	18,42	4,09	386.375	20.157
Summe	69,67	46,41	2.511.404²	834.700²
¹ Regellaufweg				
² inkl. Ein- und Aussetzfahrten				

Tab. II-12: *Kenndaten der Tram-Linien außerhalb der Stadt Kassel*

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.2.3 Angebotsentwicklung

Wesentliche Meilensteine in der Entwicklung des Angebots im SPNV seit 2000 auf dem Gebiet des NVV sind in der schrittweisen Einführung des RegioTram-Systems und der Wiederinbetriebnahme der Lossetalbahn als Stadt-Umland-Tram, der Vergabe von Teilnetzen mit dem Einsatz moderner Nahverkehrstriebwagen und der Eröffnung des neuen Stadtbahnhofs in Eschwege zu sehen. Wichtige Veränderungen bei Infrastruktur und Verkehrsangebot werden in Tab. II-13 vorgestellt.

Monat, Jahr	Angebotsveränderung
Mai 2000	sicherheitsbedingte Sperrung Korbach – Willingen
Juni 2001	Vorlaufbetrieb RegioTram Kassel – Hofgeismar-Hümme Eröffnung Streckenabschnitt Lossetalbahn: Kaufungen – Helsa
Juni 2002	Eröffnung Station Zierenberg-Rosental
Dez. 2002	Flügeln/Vereinigen der Züge Kassel – Göttingen und Bebra – Göttingen in Eichenberg
Dez. 2003	Wiederinbetriebnahme Abschnitt Korbach – Willingen Eröffnung Station Wehretal-Reichensachsen
Mai 2005	Inbetriebnahme RegioTram Kassel – Hofgeismar – Warburg mit RT-Fahrzeugen
Dez. 2005	deutliche Angebotseinschränkungen infolge der Kürzungen der Regionalisierungsmittel des Bundes
Jan. 2006	Eröffnung Streckenabschnitt Lossetalbahn: Helsa – Hessisch Lichtenau Einführung von RegioTram-Schnellkursen auf der Lossetalbahn: Kassel – Hessisch Lichtenau
Juni 2006	Vorlaufbetrieb RegioTram Kassel – Melsungen
Dez. 2006	Vorlaufbetrieb RegioTram Kassel – Wolfhagen Betriebsaufnahme Nordost-Hessen-Netz durch cantus

Monat, Jahr	Angebotsveränderung
Juli 2007	Einstellung von RegioTram-Schnellkursen auf der Lossetalbahn
Aug. 2007	Eröffnung RT-Station und RT-Tunnel Kassel Hbf Verlängerung der RT-Linien in das Stadtgebiet Kassel
Sept. 2007	Betrieb RegioTram Kassel – Schwalmstadt-Treysa
Dez. 2008	Eröffnung Stationen Kassel-Jungfernkopf und Vellmar-Osterberg/EKZ
April 2009	Eröffnung Station Kassel-Kirchditmold
Dez. 2009	Eröffnung Stationen Eschwege Stadtbahnhof, Eschwege-Niederhone Inbetriebnahme Neubauabschnitt nach Eschwege Stadt Auflassung Eschwege West als Verkehrsstation
Dez.2010	Angebotsausweitungen im Wochenend- und Spätverkehr

Tab. II-13: Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2010 im NVV-Gebiet

[eigene Zusammenstellung]

Die vorgenannten Entwicklungen schlagen sich entsprechend in der Höhe der bestellten Zugkilometer nieder (vgl. Abb. II-20). Dabei fällt auf, dass es ab dem Fahrplanjahr 2006 trotz der schrittweisen Einführung der RegioTram zu deutlichen Angebotsreduzierungen gekommen ist. Seit dem Fahrplanjahr 2010 konnten die vom NVV bestellten Zugkilometer durch verschiedene Angebotsausweitungen wieder deutlich gesteigert werden.

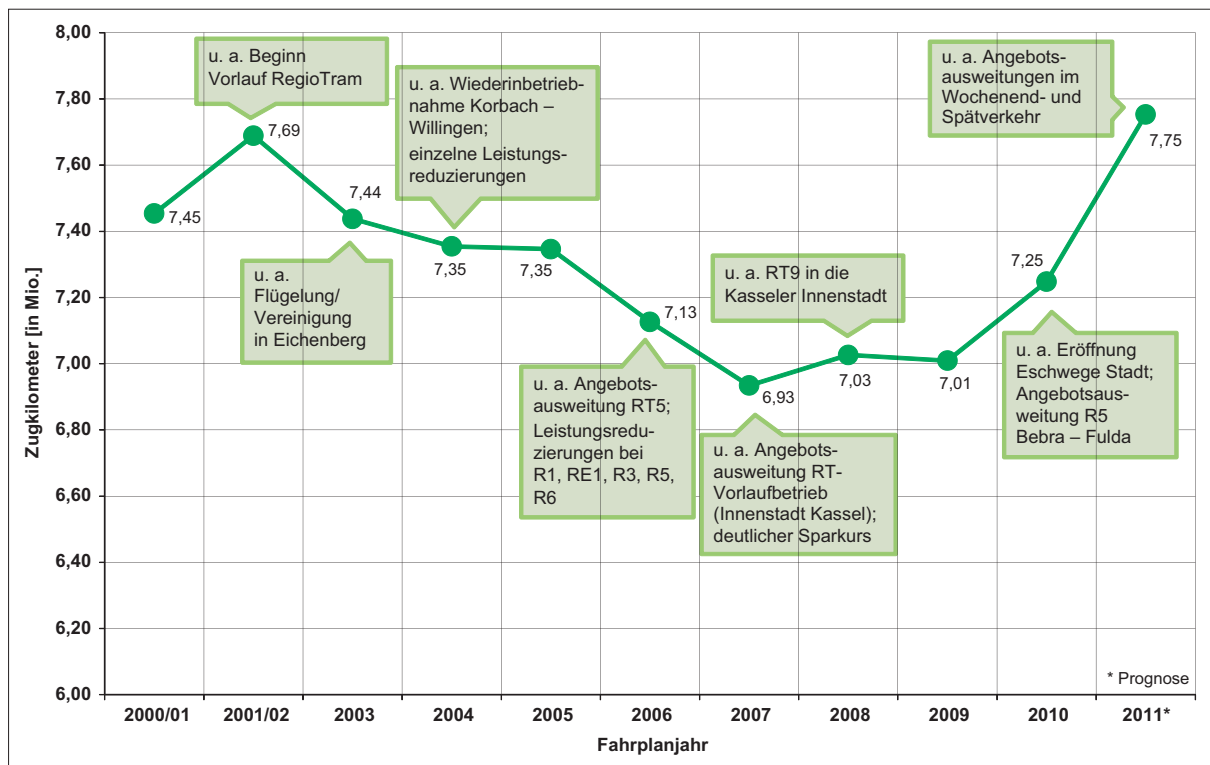


Abb. II-20: SPNV-Zugkilometerleistungen im NVV (ohne Tram)

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV, * Angaben 2011 Prognose]

In den Liniensteckbriefen in → **Anlage II-9** wird das Verkehrsangebot aller SPNV-Linien im NVV für das Fahrplanjahr 2010 charakterisiert.

Daten zur Verkehrsnachfrage im SPNV werden im Kap. II 7.3 vorgestellt.

2.2.4 Fahrzeuge

Im Rahmen der Verkehrsverträge wurden Vorgaben zu den in den Teilnetzen eingesetzten Fahrzeugen und den erforderlichen Mindestqualitätsnormen getroffen. Für Linien, deren Federführung bei benachbarten Aufgabenträgern liegt, wurden die Qualitätsvorgaben übernommen.

In Tabelle Tab. II-14 werden für alle Linien die Regelbehängungen und die sich daraus ergebenden Sitzplatzkapazitäten aufgeführt. Weiterhin finden sich Angaben zur Barrierefreiheit der eingesetzten Züge. Weitergehende Angaben für die Bewertung der barrierefreien Zugänglichkeit zu den Fahrzeugen an den Stationen finden sich in den Kapiteln II 2.3.2.4 und II 2.3.2.5 (vgl. auch → **Anlage II-8**).

Teilnetz	Linie	Fahrzeug-typ ¹	Bau-reihe (EBA) ¹²	Sitz-plätze	Ein-stiegs höhe [mm]	Ein-stieg barrie-refrei	Bemerkung
Nordost-Hessen-Netz	R1, R4, R6, R7	Flirt 3tlg	0427	167+37	600	voll	
		Flirt 4tlg	0428	219+41	600	voll	
Korbacher Netz	R4, R55	GTW 2/6	0646	108	600	voll	Klapprampe vorhanden
	R42	VT 628.2	0628	122+21	600	nicht	
Eder-Netz	R 39	GTW 2/6	0646	108	600	voll	Klapprampe vorhanden
EB-Netz	RE1 EF	Regio-Shuttle RS1	0650	71	600	voll	
Verkehrs-vertrag DB Regio	RE1 HAL	BR 143 + y-Wagen	6143	284+60	600	nicht	
	RE3	VT 612	0612	146	600	nicht	
	RE30	BR 111 + Dosto	6111	662+74	600	teilw.	Überfahrbrücke im Fzg.
		ET 425 4tlg	0425	206	600	nicht	Hublift im Fahrzeug
	RE51 (RE50) ³	BR 111 + Dosto	6111	658+90	600	teilw.	Überfahrbrücke im Fzg.
RegioTram-Netz	RT3, RT4 (nur VT), RT5, RT9	RegioCitadis VT689	0689	90	360	voll	
		RegioCitadis ET452	0452	90	360	voll	

Teilnetz	Linie	Fahrzeug- typ ¹	Bau- reihe (EBA) ¹²	Sitz- plätze	Ein- stiegs höhe [mm]	Ein- stieg barrie- refrei	Bemerkung
Tramlinien	Tram 4, 5, 6	8NGTW	-	89	290	voll	
	Tram 4	8ZNGTW	-	74	290	voll	
	Tram 5, 6	6NGTW	-	80	290	Voll	
¹ Regelbehängung ² Baureihenbezeichnung im deutschen Fahrzeugeinstellungsregister, geführt vom Eisenbahn- bundesamt (EBA), i. d. R. basieren auf der Baureihenbezeichnung der Deutschen Bahn AG ³ Durchgebundene Züge von/nach Bebra							

Tab. II-14: Regelbehängung Schienenlinien

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

2.3 Infrastruktur

2.3.1 Strecken

Die vom NVV bestellten Linien im SPNV verkehren zum großen Teil auf fünf sternförmig auf das Oberzentrum Kassel ausgerichteten Schienenkorridoren aus Richtung Korbach über Wolfhagen, Warburg über Hofgeismar, Göttingen bzw. Leinefelde über Eichenberg, Fulda über Bebra sowie Marburg über Wabern. Vier dieser Verkehrskorridore werden neben Regionalzügen bzw. RegionalExpresszügen auf Teilabschnitten auch mit der RegioTram bedient. Wichtige Netzergänzungen sind die Schienenstrecken ab Bebra in Richtung Göttingen und Eisenach. Die Strecken zwischen Marburg und Frankenberg, Brilon Wald und Korbach sowie zwischen Wabern und Bad Wildungen erschließen weitere Bereiche des NVV-Gebietes. Die in Nordhessen liegenden Bahnhöfe Bad Karlshafen und Wahlsburg-Vernawahlshausen befinden sich an der Strecke Ottbergen – Bodenfelde – Göttingen, die das NVV-Gebiet tangiert.

Neben dem von RegioTram und Tram-Linien befahrenen innerstädtischen Schienennetz werden im Auftrag des NVV die Korridore Kassel – Baunatal und Kassel – Hessisch Lichtenau mit Tramlinien bedient.

Fulda, Kassel und Göttingen liegen an der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg, auf der jedoch kein SPNV abgewickelt wird.

Auf dem für den regulären täglichen Regionalverkehr stillgelegten Abschnitten Vöhl-Herzhausen - Frankenberg (Eder) und Battenberg-Auhammer – Frankenberg (Eder) fanden in den Jahren 2005 bis 2007 Sonderverkehre an Wochenenden statt. Ab 2011 werden erneut Fahrtverlängerungen der R42 zwischen Marburg und Herzhausen angeboten. Sie verkehren an Sonn- und Feiertagen vom Mai bis Oktober und sind in den NVV-Tarif integriert. Das Angebot dient einer besseren touristischen Erschließung des Edersees und des Nationalparks Kellerwald.

Tab. II-15 stellt die verschiedenen Streckenkorridore im SPNV in Nordhessen mit den darauf verkehrenden Linien vor; auch wird angegeben, welche Infrastrukturbetreiber in den jeweiligen Verkehrskorridoren zuständig sind und ob ein Betrieb mit elektrischen

Fahrzeugen möglich ist. Durch die sternförmige Bündelung der Verkehrskorridore im Raum Kassel bestehen zwischen Kassel-Wilhelmshöhe bzw. Kassel Hbf. Überlagerungen bis zur Ausfädelung auf eine jeweils eigene Strecke. Der Bereich zwischen der Systemwechselstelle Kassel Hbf. und dem Tiefbahnhof, der nur von Trams und RegioTrams befahren werden darf, wird von der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG betrieben.

→ **Anlage II-7** veranschaulicht in einer kartographischen Übersicht den Ausbaustandard der Schieneninfrastruktur.

Korridor	Streckenbezeichnungen	Linien ¹	Elektr. Betrieb	Infrastrukturbetreiber
Kassel – Wolfhagen – Volkmarsen – Korbach	Bahnstrecke Volkmarsen – Vellmar-Obervellmar, Twistetalbahn	R4, RT4	- ²	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ²
Kassel – Hofgeismar – Warburg	Bahnstrecke Kassel – Warburg	IC51, RE3, RT3	X	DB Netz AG
Kassel – Hann. Münden – Eichenberg – Göttingen bzw. Leinefelde	Halle-Kasseler-Eisenbahn, Bahnstrecke Göttingen – Bebra	RE1, R1, (EB1)	X	DB Netz AG
Göttingen – Eschwege – Bebra	Bahnstrecke Göttingen – Bebra	R7	X	DB Netz AG HLB Basis AG ³
Eisenach – Herleshausen – Bebra	Thüringer Bahn (Thüringer Stammbahn)	ICE50, IC51, R7	X	DB Netz AG
Kassel – Melsungen – Bebra – Fulda	Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, Frankfurt-Bebraer Eisenbahn	ICE50, RE50, R5	X	DB Netz AG
Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg	Main-Weser-Bahn	IC26, RE30, SE30, RT9	X	DB Netz AG
(Vöhl-Herzhausen –) Frankenberg (Eder) – Marburg ⁴	Burgwaldbahn, Untere Ederaltalbahn	R42	-	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Korbach – Brilon Wald	Uplandbahn	R55	-	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Wabern – Bad Wildungen	-	R39	-	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH
Kassel – Baunatal	Kassel-Naumburger-Eisenbahn	Tram 5, Tram 7	X	HLB Basis AG
Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau	Lossetalbahn	Tram 4	X	Regionalbahn Kassel GmbH

- ¹ Angabe der im NVV gebräuchlichen Bezeichnungen für Nah- und Fernverkehrslinien.
- ² Zwischen Kassel und Vellmar-Obervellmar Mitbenutzung der Bahnstrecke Kassel – Warburg.
- ³ Abschnitt Abzw. Wehre – Eschwege Stadtbahnhof – Abzw. Stegmühle: HLB Basis AG
- ⁴ Abschnitt Vöhl-Herzhausen – Frankenberg (Eder): 2011 Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen in den Sommermonaten.

Tab. II-15: Streckenkorridore SPNV

[eigene Zusammenstellung]

Die Schienenstrecken lassen sich hinsichtlich der Zuständigkeit der Infrastrukturbetreiber (Eisenbahninfrastrukturunternehmen – EIU) in drei Bereiche trennen. Während für die elektrifizierten Schienenstrecken in Nordhessen die DB Netz AG als EIU zuständig zeichnet, werden die Dieselstrecken durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Kurhessenbahn betrieben. Einzige Ausnahme ist das 2009 zum Teil auf bestehender Trasse neugebaute elektrifizierte Teilstück zwischen der bisherigen Nord-Süd-Strecke und dem neu errichteten Stadtbahnhof Eschwege. Dieses wird durch die HLB Basis AG betrieben. EIU der für den klassischen Tram-Verkehr mit 600 V = elektrifizierten Streckenabschnitte außerhalb Kassels ist die Regionalbahn Kassel GmbH, einem Gemeinschaftsunternehmen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG und der HLB Basis AG, bzw. für die Strecke nach Baunatal die HLB Basis AG alleine.

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ist Teil einer von der Deutschen Bahn AG 2002 ins Leben gerufenen regionalen Einheit aus Verkehrsbetrieb und Infrastrukturbetreiber mit dem Ziel, ein Ansprechpartner für den kompletten Betrieb von Bahnstrecken mit ausschließlich regionaler Bedeutung zu sein und diesen durch gebündelte Aktivitäten vor Ort attraktiver zu gestalten. 2002 hat die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH verschiedene Dieselstrecken in Nordhessen und angrenzender Regionen von der DB Netz AG gepachtet. Gemeinsam mit der DB RegioNetz Verkehrs GmbH werden die Aktivitäten in diesem Bereich als „Kurhessenbahn“ vermarktet. 2008 wurde die Bedienung der Strecke Wabern – Bad Wildungen nach einem Ausschreibungsverfahren an die Kurhessenbahn vergeben. Seit der Übernahme des Betriebs der Verkehrsleistung von der Hessischen Landesbahn werden nun fast alle vom NVV bestellten Verkehre auf den Strecken des Infrastrukturbereich der Kurhessenbahn auch von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Kurhessenbahn durchgeführt. Im Abschnitt Vellmar-Obervellmar – Wolfhagen verkehrt zusätzlich die RegioTram, betrieben von der RegioTram Betriebsgesellschaft mbH.

Die von der Bahnstrecke Göttingen – Bebra abzweigende Stichstrecke bis Eschwege Stadt wurde 2008 von der HLB Basis AG vom damaligen Eigentümer DB Netz AG übernommen und für rund 16 Mio. EUR inkl. zweier Verbindungskurven, Brückenbauwerke und Haltepunkte neu gebaut. Ziel des NVV war es, den 5 km von der Innenstadt Eschweges entfernten Bahnhof Eschwege West durch einen neuen zentrumsnahen Verknüpfungspunkt mit attraktiven Regionalverbindungen zu ersetzen.

Seit 2000 wurden auf vielen weiteren Streckenabschnitten Maßnahmen mit dem Ziel des Erhalts und Verbesserung der Streckeninfrastruktur ergriffen. Die begleitenden Arbeiten an Bahnhöfen und Haltepunkten werden in Kapitel II 2.3.2 beschrieben.

Umfangreiche Ausbaumaßnahmen fanden im Bereich des Dieselstreckennetzes der Kurhessenbahn statt, zuletzt mit der Modernisierung der Burgwaldbahn 2010. Darüber hinaus wurde in mehreren Bauabschnitten die Losetalbahn für den Tram-Verkehr reaktiviert.

Für die genannten Bahnkorridore findet sich in → **Anlage II-8** eine Übersicht, die die dort verkehrenden Linien charakterisiert und die eingesetzten Fahrzeuge mit den Zugangsverhältnissen der Bahnsteige in Hinblick auf Barrierefreiheit für gehbehinderte Menschen dargestellt (vgl. Kapitel II 2.3.2.4). Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Bahnkorridoren sind der → **Anlage II-10** zu entnehmen.

2.3.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Über die Stationen an den Eisenbahn- und Tramstrecken erfolgt der Zugang zum Schienenverkehr, der das Rückgrat des Nahverkehrssystems in Nordhessen darstellt. Häufig weisen die Bahnhöfe über die verkehrliche Funktion hinaus auch eine besondere Rolle als Empfangsbereich für die jeweilige Stadt oder Gemeinde auf. Daraus folgend entscheidet nicht nur die Stationsgestaltung zusammen mit dem Verkehrsangebot, sondern mittelbar auch das Bahnhofsumfeld über die Attraktivität der Einrichtungen für potenzielle Kunden. Sofern nicht explizit erwähnt, gelten die folgenden Aussagen zu den Kapiteln unter II 2.3.2 nur für Stationen an Eisenbahnstrecken der Deutschen Bahn AG und der HLB Basis AG. Tramstationen werden separat betrachtet.

2.3.2.1 Betreiberstrukturen der Verkehrsstationen

Nordhessen ist im Fahrplanjahr 2010 über 86 Bahnhöfe und Haltepunkte an Schienenstrecken angebunden. Weitere fünf Stationen außerhalb Hessens sind von besonderer Bedeutung für das Verkehrsangebot im NVV-Gebiet, da sie sich im Tarifbereich des NVV oder am Linienweg von NVV-Linien befinden: Gerstungen in Thüringen, Hann. Münden, Hann. Münden-Hedemünden, Staufenberg-Spee in Niedersachsen und Warburg (Westf.) in Nordrhein-Westfalen. Die Stationen Bad Karlshafen und Wahlsburg-Vernawahlshausen werden durch eine Schienenstrecke bedient, die für die Netzwirkung der Eisenbahnverbindungen im NVV nur mittelbar von Bedeutung ist.

Im Tramverkehr und im RegioTram-Verkehr im BOStrab-Bereich werden rund 130 Haltepunkte bedient, davon 25 außerhalb der Stadt Kassel.

Betreiber der Verkehrsstationen an den Schienenstrecken in Nordhessen sind die DB Station & Service AG, die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und die HLB Basis AG, der Stationen an den Tramstrecken die Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, die Regionalbahn Kassel GmbH (Lossetalbahn), sowie die HLB Basis AG (Tram Baunatal).

Die von den Gesellschaften der Deutschen Bahn AG betriebenen Verkehrsstationen wurden bis 2010 anhand verschiedener Faktoren, insbesondere von Bedienungshäufigkeit und -qualität sowie der Reisendenzahlen, in sechs Stationskategorien eingeteilt (Stationspreissystem der Deutschen Bahn, das in dieser Form zum 01.01.2005 eingeführt wurde – „SPS 05“). Nach diesen Kategorien orientieren sich Ausstattung und Nutzungsgebühren. Die übrigen EIU definieren diese nicht, sondern integrieren auf Grundlage der Stationsausstattung die Benutzungsgebühren in den Trassenpreis (Ausnahme: Tram-Haltestelle Kassel Hbf).

Seit 01.01.2011 gilt für die Bahnhöfe und Haltepunkte, die durch die DB Station & Service AG betrieben werden, ein verändertes Stationspreissystem, das einer neuen Kategorisierungslogik folgt, für die Halte der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bleibt das bisherige System verbindlich.

SPS 11	Verkehrsstation DB Station & Service AG		SPS 05
2	Kassel-Wilhelmshöhe		2
	Kassel Hbf ¹		3
3	Bad Hersfeld		
4	Bebra	Wabern	5
	Schwalmstadt-Treysa	Warburg (Westf.) (NRW)	
	Eichenberg		
5	Baunatal-Guntershausen	Kassel-Harleshausen	6
	Grebenstein	Vellmar-Obervellmar	
	Guxhagen	Witzenhausen	
	Hofgeismar		
	Borken (Hessen)	Sontra	
	Espenau-Mönchehof		
6	Immenhausen	Melsungen	6
	Kassel-Jungfernkopf	Vellmar-Osterberg	
	Kassel-Kirchditmold	Hann. Münden (NI)	
	Kassel-Oberzwehren		
	Alheim-Heinebach	Melsungen-Röhrenfurth	
	Bad Karlshafen	Morschen-Altmorschen	
	Bad Sooden-Allendorf	Neuental-Schlierbach	
	Baunatal-Rengershausen	Neuental-Zimmersode	
	Borken-Singlis	Ronshausen	
	Edermünde-Grifte	Rotenburg an der Fulda	
	Felsberg-Altenbrunslar	Rotenburg a.d. Fulda-Lispenhausen	
	Felsberg-Gensungen	Schwalmstadt-Wiera	
	Felsberg-Wolfershausen	Vellmar-Niedervellmar	
	Fuldatal-Ihringshausen	Wehretal-Reichensachsen	
	Haunetal-Neukirchen	Wildeck-Bosserode	
	Herleshausen	Wildeck-Hönebach	
	Hofgeismar-Hümme	Wildeck-Obersuhl	
	Körle	Witzenhausen-Gertenbach	
	Liebenau	Gerstungen (TH)	
	Ludwigsau-Friedlos	Hann. Münden-Hedemünden (NI)	
	Malsfeld	Staufenberg-Spee (NI)	
	Malsfeld-Beiseförth		
7	Wahlsburg-Vernawahlshausen		

¹ ohne Tram-Haltestelle im Bahnhof

Tab. II-16: Bahnhöfe und Haltepunkte von DB Station & Service AG an Schienenstrecken im Verkehrsgebiet des NVV nach Kategorisierung SPS 11 und SPS 05.

[eigene Zusammenstellung, Stand 2011]

Wesentliche Unterschiede zwischen diesen beiden Preissystemen sind die Heranziehung weiterer Kriterien zur Einstufung, wie vorhandene Infrastrukturelemente (Anzahl und Länge Bahnsteigkanten) und Ausstattungsmerkmale (technische Stufenfreiheit, d. h. das Vorhandensein von Aufzügen oder Fahrtreppen sowie von Servicepersonal). Nach einer

aus den Einstufungsfaktoren her leitbaren Kategorienzuordnung werden insgesamt sieben Abstufungen definiert. Die daraus ableitbaren Stationsgebühren sind nun aufgabenträgerbezogen, statt bisher nach „Bundesländern“ festgesetzt. Erklärte Ziele des Betreibers sind eine stärkere Ausdifferenzierung der Kategorisierung einfacher Verkehrsstationen sowie eine faire Berücksichtigung der unterschiedlichen Förderung der Aufgabenträger in Bau und Unterhalt der Infrastruktur. Weitere Vorteile sieht die Gesellschaft in dem größeren Gestaltungsspielraum bei der Ausstattung der Stationen, die die Aufgabenträger damit erhalten sollen.

Von den sechs Stationskategorien des SPS 05 finden im Gebiet des NVV nur vier Anwendung. Den Kategorien 2 und 3 sind Bahnhöfe mit Fernverkehrshalten zugeordnet, an den Stationen der Kategorien 5 und 6 verkehren nur Züge des Nahverkehrs. Alle von der Kurhessenbahn betriebenen Stationen (DB RegioNetz Infrastruktur GmbH) werden als Kategorie 6 eingestuft. Im Stationspreissystem 2011 („SPS 11“) werden die Zuordnungen nur auf Basis von Kategorisierungselementen definiert, eine Zuordnung zum Nah- und Fernverkehr entfällt. Mit der Einführung des neuen Systems kommt es bei einzelnen Stationen zu veränderten Kategorisierungen, dabei werden fünf Verkehrsstationen höher und zehn Stationen im Bereich des NVV niedriger als bisher eingestuft. Kategorie 4, die im bisherigen System Stationen in Ballungsgebieten mit hochfrequentem Nah- und Regionalverkehr vorbehaltenen war, findet nun für einzelne Knotenbahnhöfe im NVV Anwendung. Eine Station – Wahlsburg-Vernawahlshausen – wird der neu ausdifferenzierten Stationskategorie 7 zugeordnet. Die Charakterisierung des Betreibers verdeutlicht, dass vom Anbieter für Halte der Kategorien 5, 6 und 7 („Landhalt“) nicht mehr als eine kostengünstige Basisausstattung bereitgestellt wird. Zum Umfang der sog. Basisausstattung siehe Kap. II 2.3.2.2.

In Tab. II-16 und Tab. II-17 werden die Stationen im Verkehrsgebiet des NVV den Kategorien des SPS 05 und SPS 11 der Deutschen Bahn zugeordnet. Die 2009 eröffneten Stationen Eschwege und Eschwege-Niederhone werden durch die HLB Basis AG betrieben.

SPS 05	Verkehrsstation DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	
6 ¹	Ahnatal-Heckershausen	Korbach
	Ahnatal-Weimar	Korbach-Süd
	Bad Arolsen	Külte-Wetterburg
	Bad Arolsen-Mengeringhausen	Twistetal-Twiste
	Bad Wildungen	Volkmarsen
	Bad Wildungen-Mandern	Volkmarsen-Ehringen
	Bad Wildungen-Wega	Wabern-Zennern
	Burgwald-Birkenbringhausen	Willingen
	Burgwald-Ernsthausen	Willingen-Usseln
	Burgwald-Wiesefeld	Wolfhagen
	Calden-Fürstenwald	Wolfhagen-Altenhasungen
	Frankenberg	Zierenberg
	Fritzlar	Zierenberg-Oberelsungen
	Fritzlar-Ungedanken	Zierenberg-Rosental
¹ Stationen von DB RegioNetz Infrastruktur GmbH werden 2011 nach dem Stationspreissystem 2005 klassifiziert.		

Tab. II-17: Bahnhöfe und Haltepunkte von DB RegioNetz Infrastruktur GmbH an Schienenstrecken im Verkehrsgebiet des NVV

[eigene Zusammenstellung, Stand 2011]

In → **Anlage II-11** werden die 2011 definierten Stationskategorien im Streckennetz der Deutschen Bahn im NVV-Bereich kartographisch dargestellt. Dieser Anlage sind auch die zu diesem Zeitpunkt gültigen Stationspreise zu entnehmen.

Stationssystematik und –preissystem werden sich möglicherweise im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans verändern. In den vorliegenden Ausführungen ist die Umbruchssituation zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme (2010/2011) dargestellt.

Tab. II-18 zeigt alle Tram-Stationen an Strecken im Aufgabenträgerbereich des NVV (d. h. außerhalb des Stadtgebiets Kassel) aufgeführt. Stationsbetreiber entlang der Lossealbahn ist die RBK GmbH, einem Gemeinschaftsunternehmen von HLB Basis AG und Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG), für die Haltestellen entlang der Straßenbahnstrecke nach Baunatal ist die die HLB Basis AG zuständig⁴.

Tram-Stationen der Regionalbahn Kassel GmbH (RBK)	Tram-Stationen der HLB Basis AG	Tram-Stationen der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG)
Kaufungen: - Papierfabrik - Industriestraße - Niederkaufungen Mitte - Niederkaufungen Bahnhof - Rieckswiesen - Gesamtschule - Oberkaufungen Mitte - Oberkaufungen Bahnhof - DRK-Klinik Helsa: - Helsa Bahnhof - Im Steinhof - Waldhof - Eschenstruth Hessisch Lichtenau: - Fürstenhagen - Orthopädische Klinik - Im Tal - Stadtmitte - Bürgerhaus	Baunatal: - Braunsberg - VW-Werk - Kleingartenverein - Stadtmitte - Albert-Einstein-Straße - Hünstein - Großenritte Bahnhof	Baunatal: - VW-Werk-Schleife

Tab. II-18: Tram-Stationen außerhalb der Stadt Kassel und deren Betreiber

[eigene Zusammenstellung, Stand: 2011]

2.3.2.2 Vorgaben des NVV an die Stationsinfrastruktur

Eine attraktive Ausgestaltung von Stationen und ihrer Umfelder trägt nachweislich zur Steigerung der Bereitschaft bei, das Angebot des ÖPNV zu nutzen und ist damit ein wesentlicher Faktor zur nachhaltigen Sicherung der Kundennachfrage. Aus Sicht des Fahrgastes sind über umfassende Informationen zum Fahrplan inkl. aktueller Fahrplanände-

⁴ Weiterhin wird durch die KVG die „Schleife Baunatal“ außerhalb der Stadt Kassel betrieben, mit Bedienung der Haltestelle VW-Werk-Schleife zur Hauptverkehrszeit.

rungen, zum Tarifsystem und zu Anschlussmöglichkeiten hinaus vor allem kundenfreundliche Aufenthaltsqualitäten wünschenswert. Trotz der inzwischen privatwirtschaftlichen Besitzstrukturen werden Stationen als Teil des öffentlichen Raumes wahrgenommen. Räumliche Lage, Kundenfrequenz oder bauliche Anlage können Ursachen sein, dass Stationen als „Angsträume“ gesehen werden. So vermeiden Fahrgäste beispielsweise wenig frequentierte Stationen mit schlecht einsehbaren Unterführungen. Es ist daher ein besonderes Ziel, bei der Gestaltung der Stationen ein hohes Sicherheitsgefühl zu gewährleisten.

Alle Stationen müssen gut erreichbar sein. Dies gilt im Allgemeinen für die Erreichbarkeit zu Fuß, mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad, Motorrad oder dem Auto. Besonderer Wert ist auf die nahezu barrierefreie Erreichbarkeit zu legen, die über mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus allen Nutzergruppen zugutekommt.

Der überwiegende Teil der Stationen im Bereich des NVV wird durch Infrastrukturgesellschaften der Deutschen Bahn AG betrieben. In den vom Betreiber veröffentlichten Geschäftsbedingungen wird für alle definierten Stationskategorien eine Basisausstattung definiert, sowie für die Kategorien 1-5 darüber hinausgehende Ausstattungsmerkmale. Die Einführung des Stationspreissystems 2011 hat keine Veränderungen an den garantierten Basisleistungen zur Folge gehabt.

Basisleistungen an allen Stationen sind:

- Bahnsteig
- Bahnstufenschild
- Fahrplanaushang
- Informationsflächen für verkehrliche und tarifliche Informationen
- Flächen für Fahrausweisautomaten und Entwerter
- Wegeleitsystem
- Regelmäßige Reinigung
- Abfallbehälter
- Koordination durch „3-5-Zentrale“.

Kategorie spezifische Basisleistungen an Verkehrsstationen der Kategorien 5 bis 1 sind:

- Für Kategorie 5 bis 1: Bahnstufenschild und Sitzgelegenheit
- Für Kategorie 4 bis 1: Wetterschutz
- Für Kategorie 3 bis 1: Dynamische Fahrgastinformation (optisch und/oder akustisch)
- Für Kategorie 2 bis 1: Servicemitarbeiter (auch zeitweise) und Bahnstufenschildmarkierung
- Für Kategorie 1: Service Point.

Für die erfolgte Höherstufung der Stationskategorien ab 2011, wie sie im NVV für Kassel Hbf (auf Kategorie 2), Eichenberg (auf Kategorie 4), Borken, Espenau-Mönchehof und Sontra (jeweils auf Kategorie 5) erfolgt sind, sichert der Betreiber die kategorie-spezifischen Basisleistungen erst für 2013 zu.

Der NVV ist bestrebt, insbesondere für die zahlreichen Stationen der niedrigen Kategorien eine über die durch das EIU festgelegte Mindestausstattung hinausgehende Grund-

ausstattung an allen SPNV-Haltestellen in Nordhessen vorzusehen und durch die jeweils zuständigen Infrastrukturunternehmen betreiben zu lassen.

Unabhängig von den Basisleistungen, die über die Bahnhofskategorien von DB Station & Service AG und DB RegioNetz Infrastruktur GmbH definiert sind, hat der NVV Grundausrüstungen wie folgt vorgesehen:

- Fahrgastinformation in Form einer einheitlichen NVV-Vitrine mit festgelegten Inhalten wie Fahrplan, Tarifinformation, Schienennetzplan etc;
- Beschallungsanlage und geeignete dynamische Fahrgastinformation (z. B. Dynamische Schriftanzeiger – DSA) zur aktuellen Information der Kunden ;
- Ausschilderung und Stationswegeleitung, d. h. ausreichende Anzahl von be- oder hinterleuchteten Stationsnamenschildern, Gleisbezeichnungen, Wegeangaben, Hinweise zu anderen Verkehrsmitteln und Serviceeinrichtungen;
- angemessene Ausstattung mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten;
- Anlagen für die Erreichbarkeit der Stationen mit anderen Verkehrsmitteln, d. h. für die Verknüpfung von Bus und Schiene, für Park+Ride (mit Behindertenparkplätzen), Bike+Ride (mit überdachten Fahrradständern und -boxen);
- Anzeige der aktuellen Uhrzeit;
- Abfall- und Streugutbehälter.

Neben diesen Ausstattungsmerkmalen verfolgt der NVV bei der baulichen Gestaltung der Bahnsteiganlagen folgende Grundsätze:

- barrierefreier Zugang zum Bahnsteig, barrierearmer Einstieg in die Züge für mobilitätseingeschränkte Personen, d. h. für geh- und sehbehinderte Menschen und Menschen im Rollstuhl, auch für Personen mit Traglasten, Kinderwagen und Fahrrädern;
- eine oder mehrere Bahnsteiganlagen mit taktilen Leitstreifen, entsprechend der unterschiedlichen Fahrzeugstandards für die vorwiegende Bedienung durch RegioTrams in einer Höhe 38 cm, für die vorwiegende Bedienung durch Regionalzüge und RegionalExpresszüge in einer Höhe von 55 cm und bei gleichzeitigem Fernverkehrshalt in einer Höhe von 76 cm.

2.3.2.3 Haltestellenmodernisierung

Durch Modernisierungsmaßnahmen seit 1995, insbesondere in den Jahren 1998 bis 2003 an den Stationen der DB Station & Service AG und bis 2006 an den Stationen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Kurhessenbahn, konnte die Mehrzahl der Halte weitgehend mit der genannten Grundausrüstung versehen werden. Bei baulichen Umgestaltungen von Stationen fanden die Grundsätze in Bezug auf Barrierefreiheit Berücksichtigung (vgl. Kap II 2.3.2.4). In → **Anlage II-12** wird die 2010 bestehende Bahnsteiginfrastruktur im NVV-Bereich klassifiziert und kartographisch dargestellt. Dieser Anlage ist auch das Vorhandensein einer barrierefreien Zuwegung zu entnehmen.

Mit Einführung des SPS 05 (vgl. Kap. II 2.3.2.1) durch die DB Station & Service AG besteht die Situation, dass nach den Vorgaben des Betreibers einige vorhandene Ausstattungselemente nicht (mehr) in den Basisleistungen vorgesehen sind. Der NVV hat sich zum Ziel gesetzt, den bestehenden Ausstattungsstandard durch eigene Maßnahmen zu pflegen, wie z. B. die Beseitigung von Vandalismusschäden. Im Grundsatz besteht kein direktes Vertragsverhältnis mit den Betreibern der Infrastruktur, denn alle Basisleistungen werden über die Stationsgebühren von den Verkehrsunternehmen finanziert. Al-

lerdings finden die Infrastrukturnutzungskosten kalkulatorisch in den Verkehrsverträgen der Betreiber Berücksichtigung und werden somit an den NVV weitergereicht.

Bei zahlreichen Stationen der Kategorie 6 mit schwacher Fahrgastnachfrage ist die Herstellung barrierefreier Zugänge und Einstiege entsprechend der NVV-Grundausrüstung durch den Stationsbetreiber erschwert. Diese Halte fallen mit weniger als 1.000 Ein- und Aussteigern nicht unter die Stationen, die nach der im Einvernehmen mit dem Gesetzgeber aufgestellten Konzernrichtlinie 813.0202 der Deutschen Bahn AG nicht behindertengerecht ausgebaut werden müssen. Dementsprechend werden von Seiten des Betreibers keine diesbezüglichen Anstrengungen unternommen. Die Inanspruchnahme von öffentlichen Fördermitteln durch den NVV oder die betroffenen Kommunen, um Investitionskosten für entsprechende Maßnahmen an kleinen Stationen zu finanzieren werden durch die Regularien erschwert.

Wesentliche Maßnahmen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bzw. einer eingeschränkten Barrierefreiheit werden in Kap. II 2.3.2.4 aufgeführt. Eine korridorbezogene Situationsanalyse der Stationen in Verbindung mit den dort verkehrenden Linien und den derzeit eingesetzten Fahrzeugen findet sich in → **Anlage II-8**.

2.3.2.4 Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Netzen der Deutschen Bahn AG

Der NVV hat seit 1995 an den Bahnstationen in seinem Wirkungsgebiet verschiedene Ansätze gestartet, um Stationen möglichst weitgehend barrierefrei auszugestalten. Sie beinhalten eine barrierefreie Zuwegung für Fahrgäste mit Gehbehinderungen (rollstuhlgerechte Rampen bzw. Aufzüge, Treppen und Rampen mit Handlauf) sowie für Fahrgäste mit Sehbehinderungen (Zuwegung und Bahnsteig mit taktilen Leitstreifen, kontrastreiche Ausgestaltung der gesamten Stationsinfrastruktur). Dabei ist zwischen der Einstiegssituation vom Bahnsteig in das Fahrzeug und der Zugangssituation vom Bahnhofsumfeld (Straße bzw. Verknüpfungsmöglichkeiten zu Tram, Bus, Individualverkehr) zum Bahnsteig zu differenzieren.

Neben einer weitgehend barrierefreien Modernisierung mit Schwerpunktsetzung auf die Bedürfnisse von Personen mit Geh- und Sehbehinderungen wurde bei weiteren Stationen versucht, im Bestand vorhandene Barrieren wie Treppen, Stufen, steile Rampen mit einfachen und kostengünstigen (Zwischen-)Lösungen zu verringern. So konnten z. B. Treppen mit Schiebeanlagen für Fahrräder und Kinderwagen eingerichtet werden. Diese Lösungen sind für Menschen mit den genannten Behinderungen nur bedingt geeignet, erleichtern ggf. jedoch den Zuweg für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Diese Stationen werden durch den NVV daher als „kinderwagengerecht“ bezeichnet.

Bei Umbauvorhaben wichtiger Bahnhöfe und Haltepunkte in Nordhessen wurden barrierefreie Modernisierungen umgesetzt:

- Bad Hersfeld (Aufzüge),
- Bad Sooden-Allendorf (Rampen),
- Felsberg-Gensungen (Rampen),
- Kassel Hbf (Aufzüge),
- Melsungen (Rampen),
- Witzenhausen (Aufzüge).

Schieberampen bei Modernisierung der Bahnsteige in

- Alheim-Heinebach,
- Felsberg-Gensungen,
- Morschen-Altmorschen,
- Rotenburg a. d. F.-Lispenhausen,
- Witzenhausen-Gertenbach.

An neuen Stationen, wie z. B. Kassel-Jungfernkopf, Kassel-Kirchditmold oder Vellmar-Osterberg/EKZ, wurde ein umfassender, barrierefreier Ausbau nach den genannten Vorgaben vorgenommen. Bei Modernisierungsmaßnahmen, wie z. B. auf der Strecke Kassel – Korbach, fanden die Vorgaben für die Stationsgestaltung Berücksichtigung. Alle neu- bzw. umgebauten Stationen wurden mit taktilen Leitsystemen für Sehbehinderte ausgestattet. Weitere Stationsmodernisierungen befinden sich laufend in Planung und Umsetzung.

Die Tabelle in → **Anlage II-13** gibt einen Überblick über den Stand der Barrierefreiheit der Bahnstationen im NVV. Für einen weitgehend barrierefreien Einstieg ist das Zusammenspiel von Bahnsteighöhe und eingesetzten Fahrzeugen wesentlich. Der Tabelle ist weiterhin zu entnehmen, welche Stationen an Eisenbahnstrecken Bahnsteigkanten besitzen, die den im NVV vorhandenen Bedienungsklassen zugeordneten Bahnsteighöhen entsprechen. Eine gleisgenaue Analyse der Barrierefreiheit in Bezug auf die Einstiegssituation zu den auf den im Regelverkehr eingesetzten Fahrzeugen auf den jeweiligen Schienenstrecken findet sich unter der Korridorbetrachtung in → **Anlage II-8**.

2.3.2.5 Barrierefreiheit im Tram-Netz

Alle Tram-Stationen im Aufgabenträgerbereich des NVV sind stufenfrei erreichbar. Von den Stationen auf der Losetalbahn sind zehn Haltepunkte mit taktilen Leitstreifen ausgestattet, auf der Strecke nach Baunatal derzeit noch keine.

Der Tabelle in → **Anlage II-14** gibt einen Überblick über den Zustand der Barrierefreiheit der Tramstationen auf den Strecken im Aufgabenträgerbereich des NVV. Durch den vorwiegenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen ist ein barrierefreier Zustieg zu den Bahnen weitgehend gegeben. Bei Bahnsteigen mit 11,5 bzw. 20 cm Höhe ist ein barrierefreier Zustieg nur mit Klapprampe, die in den Niederflurbahnen vorhanden sind, möglich. An der Tram-Haltestelle Baunatal Hünstein ist in beiden Richtungen ein stationärer Hublift vorhanden. Für die Stationen im Tramverkehr im Aufgabenträgerbereich des NVV findet sich in der Tabelle in → **Anlage II-14** außerdem eine Übersicht zu den vorhandenen Bahnsteighöhen. Eine streckenbezogene Übersicht zur Zugänglichkeit liefern außerdem die Korridor Tabellen in → **Anlage II-8**.

2.3.2.6 Neue Bahnstationen

Seit dem Jahr 2000 wurden an bestehenden und an reaktivierten Eisenbahnstrecken neue Stationen für den SPNV in Betrieb genommen. Der NVV vertritt hierbei die Auffassung, dass Investitionen in die Infrastruktur überall dort zu rechtfertigen ist, wo aufgrund der Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte eine positive Dynamik festzustellen ist. Insbesondere durch die RegioTram, aber auch durch andere leistungsfähige und beschleunigungsstarke Schienenverkehrsmittel ist es möglich, ohne Fahrzeitverlängerungen häufiger zu halten. Von daher sind auch in den kommenden Jahren weitere Neubauten geplant.

Das Schienenverkehrskonzept RegioTram sieht eine Verdichtung der Haltestellenabstände im Stadt-Umland-Verkehr vor. Hierfür wurden seit 2000 Stationen neu errichtet, um Wohn-, Versorgungs- und Arbeitsplatzbereiche besser zu erschließen: Kassel-Kirchditmold (2009), Kassel-Jungfernkopf (2008), Vellmar-Osterberg/EKZ (2008) sowie Zierenberg-Rosental (2002).

Darüber hinaus wurde 2003 ein aufgegebener Halt zwischen Eichenberg und Bebra komplett für den Regionalverkehr reaktiviert und neu errichtet. Der Bahnhofpunkt Wehretal-Reichensachsen befand sich an einer hochbelasteten Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung. Zur Beschleunigung des Fernverkehrs wurden zahlreiche Nahverkehrshalte entlang der Strecke Bebra – Göttingen aufgegeben. Seit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Hannover – Würzburg verlor die Strecke ihre Bedeutung für den Personen- und Güterfernverkehr, weshalb die Reaktivierung möglich wurde.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurde nach 24 Jahren ohne Schienenverkehr mit der Reaktivierung der ehemaligen Stichstrecke und dem Neubau von zwei Stationen die Innenstadt von Eschwege wieder direkt an die zwischen Eichenberg und Bebra verkehrende Regionalzüge angebunden. Der bisherige Halt Eschwege-West wurde für den Regionalverkehr aufgegeben, da dieser für die Anbindung Eschweges keine Bedeutung mehr hat.

Mit dem Ziel, Reisezeit und -komfort deutlich zu verbessern, nahmen der NVV, die Stadt Eschwege und die Deutsche Bahn AG im Jahr 1999 Verhandlungen auf. Der erste Spatenstich zu den Reaktivierungsbauarbeiten erfolgte im September 2008 in Eschwege-Niederhone. Die alte Bahnstrecke wurde durch die HLB Basis AG von der Deutschen Bahn AG gekauft, instand gesetzt und elektrifiziert. Zudem wurden auch die Bahnübergänge mit moderner Signal- und Sicherungstechnik ausgestattet. Neu gebaut wurde die Nordkurve, die nun auch eine direkte Zufahrt der aus Richtung Eichenberg kommenden Züge nach Eschwege bietet.

Der Haltepunkt Eschwege-Niederhone wurde neu errichtet und erschließt den Stadtteil unmittelbar. Er wurde für Fahrgäste mit Geh- und Sehbehinderungen barrierefrei eingerichtet. Dort befindet sich auch eine neue Park+Ride-Anlage.

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.

2.3.2.7 Neue Tramstationen

Mit der schrittweisen Wiederinbetriebnahme der Losetalbahn 1998, 2001 und 2006 für den Tramverkehr wurden die bisherigen Stationen der 1985 für den Personenverkehr stillgelegten Strecke neu errichtet und zahlreiche neue Haltestellen an weiteren Standorten eingerichtet. Alle Stationen sind stufenlos erreichbar. Durch den Einsatz von Niederflurfahrzeugen, die für die noch bestehenden Höhenunterschiede mit einer Klapprampe ausgestattet sind, ist ein weitgehend barrierefreier Einstieg für Gehbehinderte sichergestellt.

2.3.3 Erreichbarkeit der Stationen

Für die Funktion als Rückgrat des ÖPNV in Nordhessen ist eine gute Erreichbarkeit der Haltepunkte und Bahnhöfe entlang der Schienenverkehrslinien von tragender Bedeutung.

Die Stationen stellen häufig Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern in einem Wegekettensystem dar. Die folgenden Kapitel stellen verschiedene Verknüpfungsformen zum NVV-SPNV-Netz vor: Umsteigeverkehr von bzw. zu anderen SPNV-Linien (Kapitel II 2.3.4), von bzw. zu übrigen Verkehrsträgern im Nahverkehr, d. h. anderen NVV-Verkehrsmitteln, aber auch mit dem PKW oder Fahrrad (Kapitel II 2.3.5) und mit Verkehrsmitteln des Fernverkehrs (Kapitel II 2.3.6).

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.

Aufgrund der historisch gewachsenen Struktur des vorhandenen Eisenbahnnetzes liegen die Bahnhöfe und Haltestellen teilweise nicht mehr optimal zu den Siedlungs-, Gewerbe- und Arbeitsplatzschwerpunkten der Städte und Gemeinden. Beim Neubau von Stationen und falls möglich bei Modernisierungsmaßnahmen wurden als Standorte daher Lagen mit hohem Einwohnerpotential gewählt.

In → **Anlage II-13** sind 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. Die vorhandenen statistischen Daten lassen allerdings nur eine Betrachtung auf der Ebene vollständiger Stadt- bzw. Ortsteile zu. Für Stationen in Baunatal, Kassel und Vellmar werden durch die zusammenhängende Siedlungsstruktur mehrerer Stadtteile und ihrer administrativen Gliederung in Verbindung mit einem dichten Haltestellenabstand die Einwohnerpotentiale mehreren Stationen zugeordnet.

2.3.4 Verknüpfungen zwischen den Linien im SPNV

Zur Sicherstellung der Netzfunktion der Eisenbahn- und Tram-Linien sind Knoten mit Verknüpfungsfunktion von hoher Bedeutung. Neben den beiden Kasseler Stationen Hauptbahnhof und Wilhelmshöhe zählen hierzu auch Bebra, Schwalmstadt-Treysa, Wabern sowie Eichenberg und Korbach. Zahlreiche Linien beginnen oder enden außerhalb des NVV-Gebiets, so dass für Analyse und Planung von Verknüpfungen weitere Stationen Berücksichtigung finden. Hierzu zählen Brilon Wald, Eisenach, Fulda, Göttingen, Leinefelde, Marburg und Warburg. Die Verknüpfung zwischen den Tramlinien innerhalb der Stadt Kassel, insbesondere von/zu den Linien aus Hessisch Lichtenau und Baunatal, ist an zahlreichen weiteren Tram-Haltestellen im Stadtgebiet möglich. Verknüpfungen zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) werden in Kap. II 2.3.6 vorgestellt.

Relevante Verknüpfungspunkte zwischen R, RE und RT sind zusätzlich zu den genannten Bahnhöfen in Hofgeismar, Melsungen und Wolfhagen gegeben. In Baunatal-Guntershausen und Vellmar-Obervellmar besteht die Möglichkeit, in die jeweilig andere RT-Linie (in Tagesrandlagen auch einzelne R-Fahrten) direkt umzusteigen, ohne den Abschnitt bis Kassel doppelt befahren zu müssen.

Zwischen Eichenberg und Göttingen verkehren die Züge der Linien R1 und R7 in einem gemeinsamen Zugverband (Flügelkonzept). Ein Umstieg in Eichenberg aus/in die jeweils andere Linie ist so im Regelfall nicht erforderlich.

Die Umsteigeverbindungen sind meist dem monozentrischen Strukturraum entsprechend auf die Stadt Kassel ausgerichtet. Durch das RegioTram-System wurde für zahlreiche Relationen auch außerhalb des engeren Stadt-Umland-Bereiches von Kassel eine umsteigefreie Anbindung geschaffen. Für weitere Regionalverbindungen besteht neben der Anschlussmöglichkeit entlang der gemeinsam bedienten Korridore in Kassel-Wilhelmshöhe oder Kassel Hbf eine Korrespondenz für die Weiterfahrt im innerstädtischen Schienennetz. Für die nicht auf Kassel gerichteten Schienenkorridore sind die Umsteigeknoten Bebra, Eichenberg und Wabern für den Umstieg in/aus Richtung Kassel von besonderer Bedeutung.

Zur Herstellung eines barrierefreien ÖPNV kommt den genannten Knoten und Verknüpfungspunkten eine herausragende Stellung zu. Zur Sicherstellung von Wegeketten ist es entscheidend, ob auch ein barrierefreier Umstieg für Reisende mit Geh- und Sehbehinderungen gewährleistet werden kann. Behindertengerecht oder eingeschränkt behindertengerecht (d. h. für bestimmte Umsteigerelationen) ausgebaut sind derzeit nur ein Teil der genannten Stationen. Eine Übersicht über die aktuelle bauliche Situation findet sich in → **Anlage II-13**.

In den nachfolgenden Übersichten werden die Knoten mit ihren Umsteigemöglichkeiten vorgestellt. In Klammern sind die vom Infrastrukturbetreiber vorgesehenen Übergangszeiten genannt, sofern sie vom Regelfall „5 min“ abweichen.

Station (Übergangszeit¹)	Verknüpfte Linien
Baunatal-Guntershausen	RT5 Tramnetz Kassel – Baunatal – Melsungen RT9 Tramnetz Kassel – Baunatal – Wabern – Schwalmstadt-Treysa
Bebra (5/3)	R5 Kassel – Bebra – Fulda R6 Eisenach – Bebra R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra
Eichenberg (4/3)	R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen RE1 Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle/Erfurt R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra
Hofgeismar	RE3 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Brilon Wald – Hagen RT3 Tramnetz Kassel – Hofgeismar-Hümme
Kassel Hbf (5/3; 6 von/nach Tiefbahnhof)	R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen R5 Kassel – Bebra – Fulda RE3 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Brilon Wald – Hagen RE30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main RT3 Tramnetz Kassel – Vellmar – Hofgeismar-Hümme RT4 Tramnetz Kassel – Vellmar – Wolfhagen RT5 Tramnetz Kassel – Baunatal – Melsungen RT9 Tramnetz Kassel – Baunatal – Wabern – Schwalmstadt-Treysa

Station (Übergangszeit¹)	Verknüpfte Linien
Kassel-Wilhelmshöhe (7/4)	RE1 ^{HAL/EF} Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle/Erfurt RE3 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Brilon Wald – Hagen RE30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main R4 Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach R5 Kassel – Bebra – Fulda RT5 Tramnetz Kassel – Baunatal – Melsungen RT9 Tramnetz Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa
Kassel-Wilhelmshöhe Bahnhofsvorplatz	Tram 1 Kassel (Holländische Straße – Königsplatz – Bf. Wilhelmshöhe – Wilhelmshöhe (Park)) Tram 3 Kassel (Ihringhäuser Straße – Königsplatz – Bf. Wilhelmshöhe – Druseltal) Tram 4 Hessisch Lichtenau – Kaufungen – Kassel (Königsplatz – Bf. Wilhelmshöhe – Mattenberg Siedlung) Tram 7 Kassel (Ihringhäuser Straße – Scheidemannplatz – Bf. Wilhelmshöhe – Rolandstraße)
Korbach (4/3)	R4 Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach R55 Korbach – Willingen – Brilon Wald
Melsungen	R5 Kassel – Bebra – Fulda RT5 Tramnetz Kassel – Melsungen
Schwalmstadt-Treysa (5/3)	RE30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main SE30 Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main RT9 Tramnetz Kassel – Baunatal – Wabern – Schwalmstadt-Treysa
Vellmar-Obervellmar	RT3 Tramnetz Kassel – Vellmar – Hofgeismar-Hümme RT4 Tramnetz Kassel – Vellmar – Wolfhagen
Wabern (4/3)	RE30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main R39 Wabern – Bad Wildungen RT9 Tramnetz Kassel – Baunatal – Wabern – Schwalmstadt-Treysa
Wolfhagen	R4 Kassel – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach RT4 Tramnetz Kassel – Vellmar – Wolfhagen
Angegeben sind Regellaufwege, Stand Jahresfahrplan 2010. ¹ Übergangszeit in Minuten/Übergangszeit in Minuten bei bahnsteiggleichem Übergang, sofern abweichend von der Regelübergangszeit 5 min; Angaben des Infrastrukturbetreibers für 2010.	

Tab. II-19: Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV innerhalb des NVV

[eigene Zusammenstellung]

Um aus den Städten und Gemeinden in Nordhessen in benachbarte Regionen zu gelangen, insbesondere in die Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main, sind weitere Verknüpfungspunkte zu betrachten, die außerhalb des NVV liegen. So ist in der Regel für die Nahverkehrsrelation in/aus Richtung Frankfurt ein Umstieg in Marburg oder Fulda (für einzelne Fahrten in Bebra) erforderlich (Ausnahme Verknüpfungen mit Linie RE 30).

Mit Brilon Wald und Warburg (Westf.) liegen zwei Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen, die für das NVV-Gebiet als Knoten für Regionalverbindungen in NRW dienen. Für die Verknüpfung mit dem Verkehr Thüringens, Sachsens und Sachsen-Anhalts sind neben Eichenberg die Bahnhöfe Eisenach, Göttingen und Leinefelde relevant. Verknüpfungspunkt für den Verkehr mit Niedersachsen ist ebenfalls Göttingen.

Station (Übergangszeit¹)	Verknüpfte Linien
Brilon Wald (5/3)	RE3 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Brilon Wald – Hagen (Bezeichnung in NRW: RE17) R55 Korbach – Willingen – Brilon Wald
Eisenach (5/4)	R6 Eisenach – Bebra Eisenach – Erfurt – Halle (Bezeichnung in Thüringen RB20) Eisenach – Meiningen – Eisfeld (Bezeichnung in Thüringen STB1)
Fulda (7/4)	R5 Kassel – Bebra – Fulda RE50 Fulda – Hanau – Frankfurt Fulda – Alsfeld – Gießen (Bezeichnung im RMV: RE RB35) Fulda – Gersfeld (Bezeichnung im RMV: RB52)
Göttingen (7/4)	R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra Göttingen – Bodenfelde – Ottbergen (Bezeichnung in NRW: RB85) Göttingen – Northeim – Kreiensen – Hannover Göttingen – Northeim – Bad Sachsa – Nordhausen (Bez. in Thür.: RB 57)
Leinefelde (4/3)	RE1 ^{HAL/EF} Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle/Erfurt (Bezeichnung in Thüringen: RE9 Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle und EB1 Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Erfurt) Göttingen – Leinefelde – Erfurt – Gera – Chemnitz (Bezeichnung in Thüringen: RE1) Leinefelde – Nordhausen (Bezeichnung in Thüringen: RB41)
Marburg (Lahn) (5/3)	RE30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt a M. SE30 Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main Marburg – Frankfurt am Main (Bezeichnung im RMV: RB30) R42 Frankenberg – Marburg (Bezeichnung im RMV: RB42) Marburg – Bad Laasphe – Erndtebrück (Bezeichnung im RMV: RB43)
Warburg (Westf.) (5/3)	RE3 Kassel – Hofgeismar – Warburg – Brilon Wald – Hagen (Bezeichnung in NRW: RE17) Warburg – Paderborn – Soest – Hamm – Münster (Bezeichnung in NRW: RB89)
Angegeben sind Regellaufwege, Stand Jahresfahrplan 2010.	
¹ Übergangszeit in Minuten/Übergangszeit in Minuten bei bahnsteiggleichem Übergang, sofern abweichend von der Regelübergangszeit 5 min; Angaben des Infrastrukturbetreibers für 2010.	

Tab. II-20: Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV außerhalb des NVV

[eigene Zusammenstellung]

Aber auch für verschiedene Binnenrelationen sind Verknüpfungspunkte außerhalb des NVV von Relevanz. So ist für die Anbindung des südlichen Teils des Kreises Waldeck-Frankenberg an Kassel ein Umsteigen in Marburg notwendig.

Tab. II-20 nennt alle für die Netzwirkung im NVV-Gebiet relevanten Stationen und Linien in benachbarten Verkehrsräumen.

Zur Sicherstellung von Anschlüssen im Verspätungsfall sind im Rahmen der Vergabe von SPNV-Leistungen Anschlussregelungen vorgegeben. So sollen Züge des Nordost-Hessen-Netzes in der Regel auf andere Züge und die RegioTram 5 min warten. Auf die letzten Anschlüsse des Betriebstages wird bei Bedarf bis zu 20 Minuten gewartet. Die Vorgaben des NVV sind durch die EVU mit dem EIU abzustimmen. Die abschließende Entscheidung über Wartezeiten treffen die EIU.

2.3.5 Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln im Nahverkehr

Für die Herstellung von Wegekettensystemen über die durch den unmittelbaren Haltestelleneinzugsbereich erschlossenen Gebiete an den Schienenstrecken hinaus ist die Sicherstellung von Verknüpfungen mit dem straßengebundenen ÖPNV sowie weiteren Verkehrsträgern eine wesentliche Voraussetzung. An zahlreichen Haltestellen und Bahnhöfen des Schienenverkehrs finden sich daher auch Bushaltestellen, P+R-Plätze und Fahrradabstellmöglichkeiten.

In den vergangenen Jahren wurden im Gebiet des NVV zahlreiche Knotenbahnhöfe in ihrer Funktion als Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV modernisiert.

Die Planung der Verknüpfungsanlagen befand sich zumeist in Federführung der jeweiligen Städte und Gemeinden, da diese auf kommunalen Grund errichtet wurden. Nur in Ausnahmefällen gehört der Bereich der Verknüpfungsanlagen im Bahnhofsumfeld zum Eigentum des jeweiligen Stationsbetreibers. Zur Sicherstellung einheitlicher verbundweiter Qualitätsstandards berät der NVV bei der Planung und Realisierung.

Neben der Schaffung bzw. Neuordnung der räumlichen Nähe und der Herstellung barrierefreier Ein-, Ausstiegs- und Umstiegsmöglichkeiten zwischen Zug und Bus kommt der Dynamischen Fahrgast- und Betriebsinformationen eine zentrale Rolle zu. Die heterogenen Betreiberstrukturen und Aufgabendifferenzierung des Personals an den Bahnhöfen lassen eine personenabhängige Sicherstellung der Verknüpfung (Sichtkontakt, Funk, Signalisierung bei Verspätungen) im System Schiene aktuell nicht mehr zu.

Modernisierungsmaßnahmen von Verknüpfungsanlagen wurden an nachfolgenden Bahnhöfen durchgeführt:

- Bad Arolsen,
- Bad Hersfeld,
- Bad Wildungen,
- Eschwege (Stadtbf.),
- Grebenstein,
- Hann. Münden,
- Korbach,
- Melsungen (2011),
- Wabern (2012).

Kleinere Verknüpfungs-Anlagen wurden beispielsweise an folgenden Stationen umgesetzt:

- Ahnatal-Weimar,
- Alheim-Heinebach,
- Calden-Fürstenwald,
- Eschwege-Niederhone,
- Espenau-Mönchehof,
- Felsberg-Gensungen,
- Ronshausen,
- Rotenburg an der Fulda,
- Volkmarshausen,
- Wehretal-Reichensachsen,
- Wildeck-Bosserode.

Eine ausführliche Übersicht zu den Verknüpfungen zum straßengebundenen ÖPNV findet sich im Kapitel II 3.2.2.

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Fahrradverkehr wurde im Rahmen der Modernisierung oder dem Neubau an zahlreichen Bahnhöfen Maßnahmen zur Realisierung von P+R- und B+R-Plätzen umgesetzt, sowie die Zugänglichkeit optimiert.

Im August 2010 verzeichnet das Stationskataster des NVV 19 Stationen mit jeweils bis zu zwei P+R-Anlagen sowie 64 Stationen mit sonstigen kostenlosen Dauerparkplätzen. Mietbare Fahrradboxen finden sich an 14 Stationen. Fahrradständer verschiedener Bauart, z. T. auch überdacht, finden sich an fast allen Stationen.

2.3.6 Verknüpfung mit dem Fernverkehr

Mobilität als Grundbedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner Nordhessens erstreckt sich über die Region hinaus. Hierbei spielen sowohl periodische Fernpendler, etwa als Berufspendler in andere Wirtschaftsregionen, als auch episodische Nutzungen, wie Dienst- oder Urlaubsfahrten, eine Rolle, die eine gute Verknüpfung zum überregionalen Fernverkehr notwendig erscheinen lässt.

Nordhessen befindet sich in geographisch zentraler Lage in Deutschland und ist durch zahlreiche Fernstraßenverbindungen sehr gut erreichbar. Um für die Nutzer eine sinnvolle Alternative zur (umsteigefreien) Nutzung des Individualverkehrs bieten zu können, ist neben den Fernverkehrsnetzen (Schienenverkehr, Flugverkehr, Fernbusverkehr) auch eine optimale Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und diesen Verkehrsträgern erforderlich.

Auf dem NVV-Gebiet halten Züge des Fernverkehrs an den Bahnhöfen Bad Hersfeld, Bebra, Kassel Hbf., Kassel-Wilhelmshöhe, Schwalmstadt-Treysa und Wabern. Auch die Halte Eisenach, Fulda, Göttingen, Marburg und Warburg besitzen für die Verknüpfung mit den regionalen Linien Nordhessens besondere Bedeutung. Weitere Verknüpfungspunkte sind mit einem verlängerten Vor- bzw. Nachlauf mit Regionallinien außerhalb des NVV-Gebiets zu erreichen. Für Verbindungen zwischen dem nördlichen und östlichen Verbundgebiet und dem Norden bzw. Nordosten Deutschlands (Hannover, Ham-

burg, Berlin) bietet sich neben Kassel-Wilhelmshöhe auch Göttingen als Umsteigebahnhof an. Im Nachtzugverkehr werden zusätzlich zu den Fernverkehrslinien nationale und internationale Verbindungen in Fulda und Göttingen, sowie weiter entfernt, in Erfurt und Frankfurt(Main), über Anschlusszüge ins/aus dem NVV-Gebiet erreicht.

Tab. II-21 führt alle Verknüpfungspunkte innerhalb des NVV-Gebietes mit den Fernverkehrslinien der Deutschen Bahn AG auf, die an den jeweiligen Stationen im Fahrplanjahr 2010 einen Halt haben. Einzelne Berufs- oder Wochenendverstärkerzüge im Fernverkehr finden ebenso wie einzelne Linienabweichungen bzw. -verlängerungen in der Tabelle keine Berücksichtigung.

Station (Übergangszeit¹)	Verknüpfte Linien
Bad Hersfeld (5/3)	ICE50 (Wiesbaden –) Frankfurt (Main) – Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach – Leipzig – Dresden
Bebra (5/3)	IC51 (Stralsund –) Berlin – Halle – Erfurt – Eisenach – Bebra – Kassel – Warburg – Paderborn – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf
Kassel-Wilhelmshöhe (7/4)	ICE11 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München ICE12 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel (– Zürich – Bern – Interlaken) ICE20 (Kiel –) Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel (– Zürich – Interlaken) ICE22 (Kiel/Bremen –) Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt (Main) – (Heidelberg –) Stuttgart ICE25 (Bremen –) Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München (– Garmisch-Partenkirchen) IC26 (Binz –) Stralsund – Hamburg – Hannover – Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe (– Konstanz) IC51 (Stralsund –) Berlin – Halle – Erfurt – Eisenach – Bebra – Kassel – Warburg – Paderborn – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf
Schwalmstadt-Treysa (5/3)	IC26 (Binz –) Stralsund – Hamburg – Hannover – Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe (– Konstanz)
Wabern (4/3)	IC26 (Binz –) Stralsund – Hamburg – Hannover – Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe (– Konstanz)
Angegeben sind Regellaufwege, Stand Jahresfahrplan 2010.	
¹ Übergangszeit in Minuten/Übergangszeit in Minuten bei bahnsteiggleichem Übergang, sofern abweichend von der Regelübergangszeit 5 min; Angaben des Infrastrukturbetreibers für 2010.	

Tab. II-21: System-Verknüpfungspunkte und Linien des SPFV innerhalb des NVV

[eigene Zusammenstellung]

Mit den erwähnten Stationen außerhalb des NVV-Gebietes werden keine zusätzlichen Fernverkehrslinien erreicht. Je nach gewünschter Relation ist ein Umstieg an den jeweiligen Halten jedoch sinnvoll. Einzelne Züge sind aber nur an diesen Stationen erreichbar, wie beispielsweise einige Angebote der Mitte-Deutschland-Verbindung in Wochen- bzw. Tagesrandlagen ab Eisenach, oder die nur zweistündlich in Bad Hersfeld haltenden

Züge der ICE-Linie 50 in Fulda oder Eisenach. Tab. II-22 zeigt alle benachbarten Fernverkehrshalte.

Station (Übergangszeit ¹)	Verknüpfte Linien
Eisenach (4/3)	ICE50 (Wiesbaden →) Frankfurt – Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach – Leipzig – Dresden IC51 (Stralsund →) Berlin – Halle – Erfurt – Eisenach – Bebra – Kassel – Warburg – Paderborn – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf
Fulda (7/4)	ICE11 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München ICE12 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel (– Zürich – Bern – Interlaken) ICE25 (Bremen →) Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München (– Garmisch-Partenkirchen) ICE50 (Wiesbaden →) Frankfurt – Fulda – Bad Hersfeld – Eisenach – Leipzig – Dresden
Göttingen (7/4)	ICE11 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart – Augsburg – München ICE12 Berlin – Braunschweig – Hildesheim – Kassel – Fulda – Hanau – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel (– Zürich – Bern – Interlaken) ICE20 (Kiel) – Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – Karlsruhe – Freiburg – Basel (– Zürich – Interlaken) ICE22 (Kiel/Bremen →) Hamburg – Hannover – Kassel – Frankfurt (Main) – (Heidelberg →) Stuttgart ICE25 (Bremen →) Hamburg – Hannover – Kassel – Fulda – Würzburg – Nürnberg – Ingolstadt – München (– Garmisch-Partenkirchen) IC26 (Binz →) Stralsund – Hamburg – Hannover – Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe (– Konstanz)
Marburg(Lahn) (5/3)	IC26 (Binz →) Stralsund – Hamburg – Hannover – Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe (– Konstanz)
Warburg(Westf.) (5/3)	IC51 (Stralsund →) Berlin – Halle – Erfurt – Eisenach – Bebra – Kassel – Warburg – Paderborn – Dortmund – Essen – Duisburg – Düsseldorf
Angegeben sind Regellaufwege, Stand Jahresfahrplan 2010. ¹ Übergangszeit in Minuten/Übergangszeit in Minuten bei bahnsteiggleichem Übergang, sofern abweichend von der Regelübergangszeit 5 min; Angaben des Infrastrukturbetreibers für 2010.	

Tab. II-22: System-Verknüpfungspunkte und Linien des SPFV außerhalb des NVV

[eigene Zusammenstellung]

Mit dem Angebot im Jahresfahrplan 2010 sind von Nordhessen aus nahezu alle Metropolregionen in Deutschland ohne einen weiteren Umstieg erreichbar. Die IC-Linien verkehren i. d. R. in einem 2-Stunden-Takt. Durch Überlagerung von Linienabschnitten zu einem gemeinsamen Takt werden die ICE-Streckenabschnitte nach Hamburg über Hannover zweimal pro Stunde, Berlin über Braunschweig, Leipzig über Erfurt, München

über Würzburg bzw. Stuttgart, Basel über Karlsruhe einmal pro Stunde, sowie zusätzlich ab Bad Hersfeld/Fulda einmal pro Stunde in Richtung Frankfurt bedient.

Die vorgestellten Verknüpfungsmöglichkeiten geben den Stand im Jahresfahrplan 2010 wieder. Die Ausgestaltung des Fernverkehrsangebots wird durch privatwirtschaftliche Kriterien des Anbieters Deutsche Bahn bestimmt. Daher sind Veränderungen im Fernverkehrsangebot, insbesondere bei der Inbetriebnahme von Neubauabschnitten, wie Nürnberg – Erfurt – Leipzig oder durch neue Anbieter im Schienenpersonenfernverkehr jederzeit möglich.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wurden Anpassungen im Verlauf der IC-Linie 51 vorgenommen. Im Abschnitt zwischen Warburg(Westf.) und Kassel verkehren neben einzelnen Wochenendverstärkern nur noch zwei Zugpaare des Fernverkehrs auf veränderten Relationen: Zwei Zugpaare auf dem Kernabschnitt der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Düsseldorf und Erfurt (- Dresden) und ein Zugpaar als ICE zwischen Düsseldorf und München. In Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern wurden durch den NVV einzelne wegfallende Fahrtlagen durch Züge des Regionalverkehrs (R, RE) ersetzt. Jede zweite Fahrt der bisherigen ICE-Linie 50 wird nun als IC geführt, teilweise wurden die Linienenden angepasst.

Nordhessen verfügt ca. 13 km nordwestlich von Kassel über einen Verkehrslandeplatz in der Gemeinde Calden, über den in der Vergangenheit auch Linien- und Charterverkehre abgewickelt wurden. 2010 wurde der Flugplatz Kassel-Calden nicht im Linien- und (Urlaubs-)Charterverkehr bedient, sondern neben Sport- und Frachtflugverkehr nur im Business-Charter-Betrieb. Durch Um- und Ausbau zu einem vollwertigen Regionalflughafen ab dem Jahr 2012 werden in Zukunft wieder Linien- und Charterflugbewegungen erwartet. Kassel-Calden wird mit einem Anruf-Sammel-Taxi angebunden, das u. a. Anschluss an die RT4 an der Station Calden-Fürstenwald hat.⁵

Außerhalb Nordhessens befinden sich im Umkreis von 90 bis 200 km Regional- und internationale Flughäfen. Das größte deutsche Luftverkehrsdrehkreuz in Frankfurt (Main) ist über den Schienenpersonennah- und -fernverkehr ab Kassel innerhalb von 120-180 min erreichbar, ebenso der Flughafen Hannover-Langenhagen. Die nächstgelegenen Flughäfen Erfurt und Paderborn/Lippstadt sind über die Bahnhöfe Paderborn bzw. Erfurt und dortiger Weiterfahrt mit dem Bus bzw. der Tram erreichbar. Zusätzlich bieten zahlreiche Unternehmen Flughafentransfers aus Nordhessen zu den genannten Flughäfen an.

Fernbusverkehr spielt auf innerdeutschen Verbindungen im Jahr 2010 noch eine untergeordnete Verbindung. Fernbuslinien verkehren dagegen regelmäßig im innereuropäischen Verkehr, insbesondere in Relationen mit Ost- und Südosteuropa.

Anschlüsse an verschiedene innerdeutsche und internationale Fernbuslinien bestehen 2010 in Bad Wildungen (Bahnhof), Fritzlar (Busbahnhof Allee) und Kassel („Wilhelmshöhe“ – Busparkplatz am Bahnhof Wilhelmshöhe und „Ost“ – P+R Platz an der Tramhaltestelle Kaufungen Papierfabrik). Alle Verknüpfungspunkte befinden sich in direkter Nähe zu NVV-Bus-, Tram- oder Schienenlinien.⁶

⁵ Mit der Inbetriebnahme des Regionalflughafens Kassel-Calden im Jahre 2013 wurde mit einem neuen angepassten Angebotskonzept aus regionalen und lokalen Buslinien der erwarteten wachsenden Bedeutung als Verkehrsflughafen Rechnung getragen.

⁶ Im Zuge der Liberalisierung des Fernbusmarktes entwickelt sich der Linienverkehr sehr dynamisch. Haltestellen, der im Laufe des Jahres 2013 entstandenen Linien bestehen weiterhin an den genannten Punkten und sind in der Regel gut mit dem ÖPNV verknüpft.

2.4 Qualität der Betriebsdurchführung

Pünktlichkeit

Gemäß den Meldungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen waren 2009 rund 97 % der Züge pünktlich. Damit ist der Anteil der Fahrten gemeint, deren Ankunft an den einzeln definierten Messstellen weniger als 5 min verspätet waren. Die Angabe bezieht sich auf die ungewichtete Pünktlichkeit, d. h., es werden alle Verspätungen berücksichtigt, auch die durch Wartezeiten zur Anschlusssicherung entstandenen Verzögerungen. Zugausfälle werden separat betrachtet.

In den Verdingungsunterlagen aktueller Verkehrsverträge – wie in jenem für das Nordost-Hessen-Netz – werden dezidierte Aussagen zur Anschlusssicherung und den damit verbundenen tolerierten Verspätungen aufgeführt. Diese Vorgaben sind bei den zwischen EVU und EIU erforderlichen Verhandlungen für Fahrplantrassen zu berücksichtigen. Verspätungen größer 5 min werden nur in Ausnahmefällen und unter besonderer Absprache mit EIU und anderen beteiligten EVU in Einvernehmen mit dem Aufgabenträger toleriert.

Abb. II-20 zeigt für die existenten Teilnetze im NVV den im Jahresdurchschnitt ermittelten Pünktlichkeitsgrad (ungewertete Pünktlichkeit).

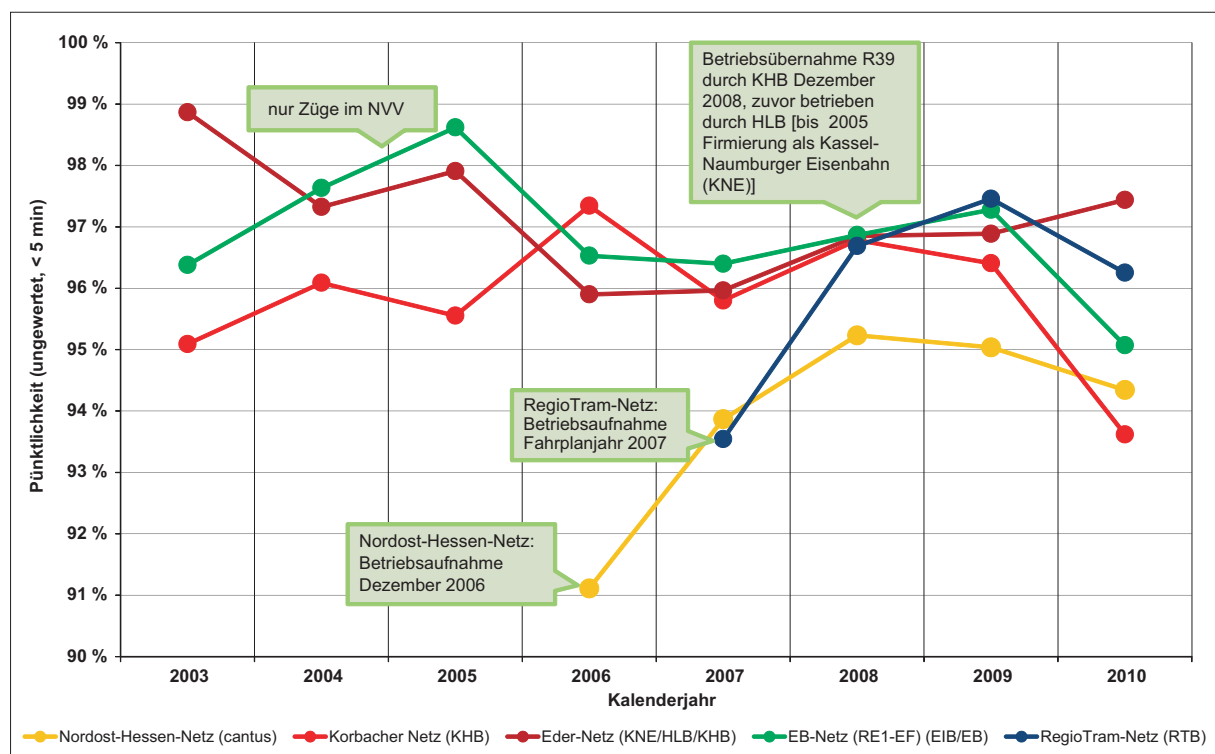


Abb. II-21: Entwicklung der Pünktlichkeit in den NVV-Teilnetzen

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Betriebsausfälle

Ausfälle von Zügen stellen ein besonderes Ärgernis für die Kunden dar. Gründe liegen zum einen in der Qualität der Betriebsdurchführung (Fahrzeugwartung, Personaleinsatzplanung), zum anderen aber auch in exogenen Faktoren. Exemplarisch an der Entwicklung der Ausfallquote des Jahres 2010 in Abb. II-22 wird gezeigt, dass nicht nur endogene Faktoren der Betreiber, sondern auch nicht unmittelbar beeinflussbare Ereignisse Ursache für einen Ausfall oder Verspätung sein können. Von jeweils mehr als monatsdurchschnittlich 4.400 Fahrplanfahrten in den von cantus und RTB betriebenen Teilnetzen wurden Ausfälle von max. 1,1 % im Jahresmittel registriert.

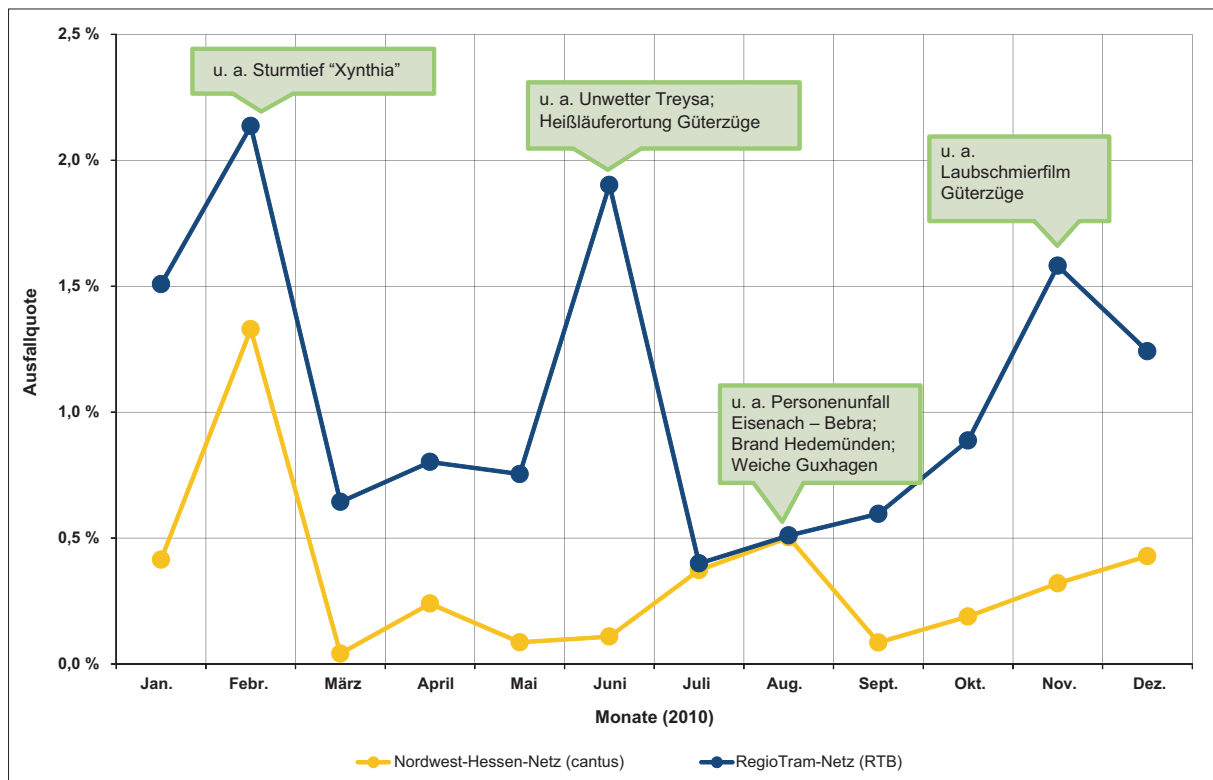


Abb. II-22: Zugausfallquote 2010 in den NVV-Teilnetzen

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Betreuung und Vertrieb

Zur Betreuung der Nahverkehrskunden und zur Sicherung von Fahrgeldeinnahmen sind in den Verkehrsverträgen Zugbegleitquoten festgehalten. Bei einigen Linien der DB Regio AG werden Fahrzeuge eingesetzt, bei der die Zugabfertigung an den Stationen nicht durch den Triebfahrzeugführer erfolgen kann. Daraus folgt, dass für alle Züge dieser Linien mindestens ein Zugbegleiter erforderlich ist. In der Regel findet durch die Zugbegleitung kein Fahrkartenvertrieb statt. In den Teilnetzen des NVV, die durch RTB und cantus betrieben werden, sowie beim RE1 EF sind die Fahrzeuge mit mobilen Fahrkartenautomaten ausgestattet (vgl. Tab. II-23).

Teilnetz	Linie	Fahrzeugtyp ¹	Zugbegleitquote	Vertrieb d. Zugbegleiter	Mobiler Ticketautomat	Bemerkung
Nordost-Hessen-Netz	R1, R4, R6, R7	Flirt 3tlg, Flirt 4tlg	15 %	nein	ja	
Korbacher Netz	R4, R42, R55	GTW 2/6, VT 628.2	5 %	nein	nein	
Eder-Netz	R 39	GTW 2/6	0 %	d. Triebfahrzeugführer	nein	
EB-Netz	RE1 EF	Regio-Shuttle RS1	20 %	nein	ja	
Verkehrsvertrag DB Regio	RE1 HAL	BR 143 + y-Wagen	100 %	nein	nein	für Zugabfertigung
	RE3	VT 612	n. bekannt	nein	nein	
	RE30	BR 111 + Dosto	100 %	nein	nein	für Zugabfertigung
	SE30	ET 425 4tlg, ET 426 2tlg	n. bekannt	nein	nein	
	RE51 (RE50) ²	BR 111 + Dosto	100 %	nein	nein	für Zugabfertigung
RegioTram-Netz	RT3, RT4, RT5, RT9	Regio-Citadis VT689, ET452	15 %	nein	ja	
¹ Regelbehängung						
² Durchgebundene Züge von/nach Bebra						

Tab. II-23: Servicequalität im SPNV 2010

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

3 Straßengebundener ÖPNV

3.1 Aufgabenträgerschaft, Linienbündelung und Verkehrsunternehmen

3.1.1 Differenzierung regionaler und lokaler Linien

Die zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Bestandsaufnahme (2. 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 lokalen 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 Einstufung der Linien des straßengebundenen ÖPNV als lokaler oder regionaler Verkehr auf dem Gebiet des NVV und der fünf Verbundlandkreise zu verstehen.

Das darauf folgende „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ (HÖPNVG) vom 01.12.2005 a. F. 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, Oberleitungsomnibussen 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 (auf Grund einer Novelle) bis zum 05.12.2012 reicht. Abänderungen der Kriterien für regionale und lokale Linien wurden nicht vorgenommen.

In der seit dem 06.12.2012 gültigen neuen Fassung wird die Unterscheidung zwischen regionalen und lokalen Verkehren in § 2 Abs. 4 ÖPNVG neu definiert:

„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.“

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). Der NVV ist somit Aufgabenträger für die regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV auf seinem Wirkungsgebiet.

Die Regelungen bezüglich der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für die lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV in den Verbundlandkreisen gehen aus deren Nahverkehrsplänen hervor.

3.1.2 Zuordnung der regionalen Linien zu Linienbündeln

In Aufgabenträgerschaft des NVV befinden sich 74 regionale Linien des straßengebundenen ÖPNV gemäß § 42 PBefG. Stand ist das Fahrplanjahr 2010. Es werden keine Straßenbahnen aufgeführt, dafür die sog. „Nachtschwärmerlinien“ per Bus oder AST.

Die „Nachtschwärmerlinien“ in und um Kassel sind konzessionsrechtlich keine eigenen Linien, sondern als Spät- bzw. Nachtfahrten ihrer jeweiligen Hauptlinie (Tram, Bus) zugeordnet. Da die Nachtlinien aber als ein eigenes Produkt und mit einer eigenen Liniennummer kommuniziert werden, sind diese in der vorliegenden Aufstellung quasi als eigenständige Linien mit aufgelistet.

Alle lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV und die in die das Verbundgebiet einbrechenden Buslinien benachbarter Aufgabenträger werden in den Lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise bzw. der kreisfreien Stadt Kassel behandelt.

Tab. II-24 enthält die Zuordnung der regionalen Linien zu den Linienbündeln. Die Sortierung erfolgt linienbündelweise, wobei zu den Mischbündeln nur die Linien aufgeführt sind, soweit sich diese in Aufgabenträgerschaft des NVV befinden (vgl. auch Anmerkung in Tab. II-24).

Linienbündel		MB ¹	Konzessionslaufzeit	Regionale Linien des NVV	VU ²
Nr.	Bezeichnung				
1	Bad Wildungen, Fritzlar, Kassel	nein	12/2008 – 12/2016	50, 500	HLB
2	Hessisch Lichtenau, Eschwege, Mühlhausen	nein	12/2007 – 12/2015	200, 231	Frölich
3	Ringgau	ja	12/2007 – 12/2015	250	RKH
5	Fritzlar, Melsungen, Hessisch Lichtenau	nein	12/2008 – 12/2016	400	Schulmeyer
7	Bad Wildungen, Borken	ja	02/2008 – 12/2015	408	RKH
8	Homberger Stern	nein	12/2005 – 12/2013	450, 451, 453, 456	RKH
10	Tram Kassel	[-] ³		N 200	RBK
101	Wesertal	ja	Beginn verschieden, Ende 12/2013	190, 194, 195	ARGE Wesertal
102	Kassel-Plus Nord	ja	12/2006 – 12/2014	40, 41, 42, 48, N40, N42	SURF
103	Esse, Diemel	ja	04/2006 – 12/2013	46, 120, 130, 170, 180, 183, N46	RKH

Linienbündel		MB ¹	Konzessions- laufzeit	Regionale Linien des NVV	VU ²
Nr.	Bezeichnung				
104	Wolfhager Land	ja	04/2006 – 12/2013	100, 110, 140, 150, 160	HLB
105	Schauenburg, Naumburg, Bad Emstal	ja	12/2004 – 12/2012	51, 52, 59, N52	RKH
106	Fuldabrück, Guxhagen	nein	04/2006 – 12/2013	38, 39, 39.1, N38	RKH
109	Lohfelden, Söhrewald	ja	04/2006 – 12/2013	37, N37	KVG
110	Niestetal, Staufenberg	ja	08/2005 – 12/2012	30, 30.1, 32, 32.1, 33, 126, 127, N33, N127	RKH
201	Gelstertal, Lossetal	ja	12/2007 – 12/2015	210	Frölich
202b	Witzenhausen, Neu-Eichenberg	ja	12/2007 – 12/2015	218	RKH
209	Sontra	ja	12/2007 – 12/2015	260	Sandrock
301	Fulda, Aula	ja	12/2007 – 12/2015	360, 380, 390	RKH
302	Hersfeld Ost	ja	08/2005 – 12/2012	330, 340	ÜWAG
303	Rotenburg, Bebra	ja	12/2007 – 12/2015	310, 312	VM
405	Schwalm-Ost	ja	02/2008 – 12/2012 (opt. bis 12/2015)	470	RKH
506	Oberes Edertal	nein	02/2009 – 12/2016	520, 520.1-4, 530, 530.1	Schulmeyer
508	Edersee, Waldeck	ja	02/2009 – 12/2014	510	HLB
509	Upland, Diemelsee	ja	01/2010 – 12/2012	506, 507	EWF/RKH ⁴
-	-	-	(einstweilige Erlaubnis)	202 (Ausflugsbus)	RKH

¹ MB = Mischbündel (bei den Mischbündeln sind nur die Linien des NVV angegeben; die lokalen Linien in den Mischbündeln können der entsprechenden Aufstellung in den Lokalen Nahverkehrsplänen entnommen werden)

² VU = Verkehrsunternehmen

³ Das LB 10 „Tram Kassel“ ist ein lokales Straßenbahnbündel der Stadt Kassel, dem das Nachtschwärmer-AST zwischen Helsa und Hessisch Lichtenau als Trammersatz zugeordnet ist.

⁴ EWF ist Konzessionär und Betriebsführer, RKH ist Verkehrsunternehmen

Tab. II-24: *Linienbündel unter Beteiligung des NVV als Aufgabenträger (Stand: Fahrplanjahr 2010)*

[eigene Zusammenstellung]

Die regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV sind in 25 Linienbündeln zusammengefasst. Davon enthalten sechs Bündel ausschließlich regionale Linien. In den übrigen 19 Bündeln sind zudem Linien der lokalen Aufgabenträger bzw. der Lokalen Nahverkehrsorganisationen integriert (sog. Mischbündel). Die Ausflugsbuslinie 202 ist keinem Bündel zugeordnet.

Die regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV können wie folgt kategorisiert werden:

- Buslinien im Verdichtungs- und Ordnungsraum, die zumeist radial von Kassel in die Umlandgemeinden fahren und dort auch Erschließungsfunktionen wahrnehmen;
- Linien des „Nachtschwärmernetzes“ von Kassel in die Umlandgemeinden (an Wochenenden);
- Buslinien außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel (im Ordnungsraum und im ländlichen Raum);
- Buslinien, die rein auf die Belange des Schülerverkehrs zugeschnitten sind (wobei teilweise schulrelevante Fahrten aus mit einer Liniennummerdifferenzierung ausgelagert wurden, z. B. Linie 30.1 zu Linie 30);
- AST-Linien bzw. Buslinien mit AST-Bestandteilen.

3.1.3 Betreiberstrukturen

Auf dem Verbundgebiet sind im Wesentlichen neun Verkehrsunternehmen bzw. Konzessionäre mit der Betriebsdurchführung der regionalen Linien in Aufgabenträgerschaft des NVV beauftragt (Stand: Fahrplanjahr 2010). Die Betreiberstruktur setzt sich aus folgenden Unternehmen bzw. Unternehmenskooperationen zusammen:

- Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG) als kommunales Verkehrsunternehmen der Stadt Kassel;
- ÜWAG Bus GmbH: Tochterbetrieb des kommunalen Versorgungsunternehmens Überlandwerk Fulda Aktiengesellschaft (ÜWAG);
- Bussparte der landeseigenen Hessischen Landesbahn GmbH (HLB): HLB Hessenbus GmbH;
- Busunternehmen der DB Regio AG: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) mit Tochterbetrieb Georg Schulmeyer GmbH;
- Verkehrsgesellschaft Mittelhessen GmbH (VM): Beteiligungsunternehmen der Abellio GmbH, das sich gänzlich im Besitz der Wettbewerbstochter NedRailways der Niederlande Spoorwegen N.V. (NS) befindet, der staatlichen Eisenbahngesellschaft der Niederlande;
- mittelständische, personengeführte lokale Busunternehmen und deren Zusammenschlüsse zu Bietergemeinschaften:
 - Frölich-Reisen GmbH,
 - H. Sandrock GmbH & Co. Omnibusbetrieb KG,
 - ARGE SURF (Omnibusbetrieb Sallwey GmbH, Regiobus Uhlendorff GmbH & Co. KG, Omnibusbetrieb Fritz Reifer e. K., Frölich Bus GmbH),
 - ARGE Wesertal (Regiobus Uhlendorff GmbH & Co. KG, Omnibusbetrieb Sallwey GmbH).

3.2 Liniennetz, Bedienungsangebot und Produkte

3.2.1 Liniensteckbriefe und Liniennetzpläne

Detaillierte Angaben zu den auf dem Verbundgebiet verkehrenden regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV sind in den Liniensteckbriefen in → **Anlage II-9** zusammengestellt. Die Linienführungen gehen aus den Liniennetzplänen in → **Anlage II-15** hervor.

3.2.2 Anschlüsse und Verknüpfungen

Wichtige Anschluss- und Verknüpfungsbeziehungen im Verbundgebiet zwischen den Linien des SPNV und des regionalen straßengebundenen ÖPNV einerseits sowie zwischen den regionalen Buslinien untereinander andererseits sind in Tab. II-25 zusammengestellt. Die Sortierung erfolgt kreisweise und darauf alphabetisch nach den Städten und Gemeinden. Es sind auch Verknüpfungspunkte in den Nachbarlandkreisen erwähnt, sofern diese eine Bedeutung für die regionalen Buslinien des NVV haben. Für einige Netzknoten bestehen mit definierten Wartezeiten abgesicherte Umsteigebeziehungen zwischen ausgewählten Linien (vgl. Kap. II 3.2.3).

Im schulbezogenen Verkehr dient verbundweit eine ganze Reihe von Haltestellen dem Umstieg zwischen Buslinien, deren Fahrten auf die Abwicklung des Ausbildungsverkehrs abzielen. Für Tab. II-25 besteht daher nicht der Anspruch, dass singuläre Umsteigehaltestellen zwischen sich kreuzenden Wegen von Fahrten im schulbezogenen regionalen Linienverkehr vollständig aufgeführt sind. Ferner können Haltestellen entlang parallel geführter Linienwege auch zum Umstieg zwischen den dort fahrenden Linien dienen. Auch kann zwischen Linien, die an räumlich benachbarten, aber getrennten Haltestellen halten, umgestiegen werden, wobei dafür längere Fußwege anfallen.

Je nach Bedeutung und in Hinblick auf Lage, Einzugsbereich, Bedienungsfrequenz und Fahrgastaufkommen einer Haltestelle des straßengebundenem ÖPNV bestehen auch Verknüpfungen zu anderen Verkehrsmitteln im Vor- und Nachlauf einer Reise. Beim straßengebundenen ÖPNV trifft dies hauptsächlich nur auf den Radverkehr zu, denn kombinierte Fahrten von MIV und ÖPNV über die Schnittstelle „Park+Ride“ oder „Kiss+Ride“ sind 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, bei dem Start- und Zielpunkt zumeist fußläufig erreichbar sind.

Stadt/Gemeinde	Haltestelle (Stadt-/Ortsteil)	verknüpfte Linien	
		Schiene (inkl. Tram)	regionale Buslinien ¹
Stadt Kassel	Kassel Hbf.	RE3, RE30, R1, R5, RT3, RT4, RT5, RT9	30, 32, 37, 38, 50, 52, 110, 130, 202, 500
	Innenstadthaltestellen	RT3, RT4, RT5, RT9; Tram 1, 3-8	30, 32, 37, 38, 50, 52, 110, 130, 202, 500
	Königsplatz/Mauerstr. („Nachtschwärmer“- Rendezvous)	N4, N5	N33, N37, N38, N40, N52 (N19, N49)

Stadt/Gemeinde	Haltestelle (Stadt-/Ortsteil)	verknüpfte Linien	
		Schiene (inkl. Tram)	regionale Buslinien ¹
Stadt Kassel (Forts.)	Wilhelmshöhe Bf.	ICE, IC, RE1, RE3, RE30, R4, R5, RT5, RT9; Tram 1, 3, 4, 7	41, 51, 52, 100, 110, 130, 500
	Ahnatalstraße	-	41, 110 (KVG-Linien)
	Auestadion	RT3, RT5; Tram 5, 6	50, 500
	Dennhäuser Straße	Tram 5, 6	39, 50
	Druseltal	Tram 3	51, 52
	Holländische Straße	Tram 1, 5	46, 120, 130
	Ihringshäuser Straße	Tram 3, 7	40, 41, 42, 48
	Platz der Dt. Einheit	RT5, RT9; Tram 4, 8	30, 32, 37, 38, 202
	Schulzentrum Brückenhof	Tram 4, 6, 7	39
Landkreis Kassel			
Ahnatal	Weimar Bf.	R4, RT4	48
Bad Karlshafen	Bahnhof	KBS 356.1	180
Baunatal	Stadtmitte	Tram 5, 7, N7	51, N52
Breuna	Kirchweg	-	130, 140, 150, 160
Calden	Fürstenwald Bf.	RT4 (R4)	120
Espenau	Mönchehof Bf.	RE3, RT3	46, 172
Fuldataal	Ihringshausen Bf., Weddel, Rathaus	R1	40, 41, 42, 48
Helsa	Helsa Bf.	Tram 4, N4	202, 210, N200
Hofgeismar	Hofgeismar Bf.	RE3, RT3	170, 180, 183, 190
	Hofgeismar ZOB	-	170, 180, 183, 190
	Hümme Bf.	RT3	(183)
Immenhausen	Bahnhof	RE3, RT3	170
Vellmar	Rathaus	-	46, 48, N46 (N49)
Wolfhagen	Bahnhof	R4, RT4	100, 110
	Ippinghausen Breite Hecke, Mitte	-	100, 110, 510
Zierenberg	Oberelsungen Bf.	R4, RT4	140

Stadt/Gemeinde	Haltestelle (Stadt-/Ortsteil)	verknüpfte Linien	
		Schiene (inkl. Tram)	regionale Buslinien ¹
Landkreis Hersfeld-Rotenburg			
Bad Hersfeld	Bahnhof	ICE, IC, RE50, R5, R7	330, 340, 360, 380, 390
	Breitenstraße	-	330, 340, 360, 380, 390
Bebra	Bahnhof	IC, RE50, R5, R6, R7	250, 310
Breitenbach a. Herzbg.	Kirche	-	390, RMV 395
Kirchheim	Feuerwehr	-	380, 470
Wildeck	Bosserode Bf.	R6	310, 312
	Obersuhl Bf.	R6	260
Schwalm-Eder-Kreis			
Borken (Hessen)	Bahnhof	RT9	408
Felsberg	Gensungen Bf.	RT9	400
Fritzlar	Allee	-	400, 450, 500
	Abzw. Bahnhof	R39	450, 500
Gudensberg	Dissen Ost	-	50, 500
Guxhagen	Bahnhof	R5, RT5	38
Homberg (Efze)	Busbahnhof	-	408, 450, 451, 453
Malsfeld	Malsfeld Bahnhof	R5	451
Melsungen	Bahnhof/Busbahnhof	R5, RT5	400, 451
Schwalmstadt	Treysa Bf.	IC, RE30, SE30, RT9	453, 470, RMV 396
	Ziegenhain Alleeplatz	-	453, 470, RMV 396
Wabern	Bahnhof	IC, RE30, R39, RT9	450
	Niedermöllrich Mitte	-	400, 450
Landkreis Waldeck-Frankenberg			
Bad Arolsen	Bahnhof	R4	506
Bad Wildungen	Bahnhof	R39	408, 500, 510, 520
	Breiter Hagen	-	408, 500, 510, 520
Frankenberg (Eder)	Bahnhof	R42	520, 530, RMV 482
Gemünden (Wohra)	Wohrabrücke	-	530, MR-70
Hatzfeld	Mitte	-	520, ZWS R33

Stadt/Gemeinde	Haltestelle (Stadt-/Ortsteil)	verknüpfte Linien	
		Schiene (inkl. Tram)	regionale Buslinien ¹
Korbach	Korbach Bf./ZOB	R4, R55	507, 510
Volkmarsen	Volkmarsen Bf.	R4	150, NPH 510
Willingen	Bahnhof	R55	506, 507, HSK R46
Werra-Meißner-Kreis			
Eschwege	Stadtbahnhof	R7	200, 202, 231
Herleshausen	Bahnhof (u. a.)	R6	240, 250
Hessisch Lichtenau	Bürgerhaus	Tram 4	200, 202, 400
Sontra	Bahnhof/Breitwiese	R7	250, 260
Wanfried	Bahnhofstraße	-	200, 231
Wehretal	Reichensachsen Bf.	R7	200
Witzenhausen	Bahnhof	RE1, R1	210
	Markt, ZOB	-	210, 218
	Gertenbach Bf.	R1	218
Nachbarlandkreise			
Bodenfelde (NOM)	Bahnhof	KBS 356.1, 356.2	194 (AST)
Hann. Münden (GÖ)	Bahnhof	RE1, R1	42, 126, 190, 195, 218
Staufenberg (GÖ)	Landwehrhagen Rath.	-	30, 126, 127
Mühlhausen/Th. (UH)	Bahnhof	RE1	200
Alsfeld (VB)	Bahnhof	RE35, RB35 (RMV)	RMV 395, RMV 396
Medebach (HSK)	Marktplatz	-	510, 530, HSK R46
Brilon (HSK)	Brilon Wald Bf.	RE3, R55	507
Warburg (HX)	Warburg Bf.	IC, RE3, RT3	160, 183, NPH 510
¹ Regionale Buslinien des NVV und ausgewählte Buslinien benachbarter Aufgabenträger			

Tab. II-25: Auswahl an Verknüpfungspunkten regionaler Buslinien (Stand: Jahresfahrplan 2010)
[eigene Zusammenstellung]

Eine vereinfachte, angebotsseitige Kategorisierung der Umsteigepunkte des regionalen straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet stellt sich auf Grundlage der Aufstellung in Tab. II-25 wie folgt dar:

- Verknüpfungspunkte erster Ordnung befinden sich alle in der Stadt Kassel, wo ganztags in relativ dichter Taktfolge zwischen SPNV (inkl. RegioTram), Tram, mehreren re-

gionalen Buslinien und lokalen städtischen Buslinien Umsteigemöglichkeiten bestehen (Kassel Hbf., Kassel-Wilhelmshöhe Bf., Haltestellen im Innenstadtbereich von Kassel).

- Verknüpfungspunkte zweiter Ordnung liegen überwiegend in den Mittelzentren. An ihnen kann systematisch über den ganzen Tag hinweg zwischen SPNV bzw. Tram, regionalen, lokalen Bus- und AST-Linien umgestiegen werden (z. B. Baunatal Stadtmitte, Hofgeismar Bf., Bad Hersfeld Bf., Melsungen Bf./Busbf., Korbach Bf./ZOB, Eschwege Bf., Hessisch Lichtenau Bürgerhaus, Hann. Münden Bf.).
- An Verknüpfungspunkten dritter Ordnung sind Umsteigemöglichkeiten zwischen dem SPNV bzw. der Tram und einer regionalen Buslinie je nach Fahrplanlage mehr oder minder systematisch gegeben (z. B. Kassel Denkhäuser Straße, Helsa Bf., Wildeck-Obersuhl Bf., Felsberg-Gensungen Bf., Willingen Bf., Wehretal-Reichensachsen Bf.).
- Verknüpfungspunkte vierter Ordnung sind jene, an denen nur zwischen Linien des straßengebundenen ÖPNV (regional, lokal) an zentralen Haltestellenanlagen zumeist in Mittelzentren umgestiegen werden kann (z. B. Hofgeismar ZOB, Bad Hersfeld Breitenstraße, Homberg Busbf., Spangenberg ZOB, Bad Wildungen Breiter Hagen, Witzenhausen Markt/ZOB).
- An Verknüpfungspunkten fünfter Ordnung gibt es zu bestimmten Zeiten Umsteigemöglichkeiten in Bezug auf regionale Buslinien, weil sich diese „berühren“, dort enden bzw. beginnen oder „gebrochen“ werden (z. B. Kassel Ahnatalstraße, Breuna Kirchweg, Kirchheim Feuerwehr, Gudensberg-Dissen Ost, Gemünden Wohrabrücke, Wanfried Bahnhofstr., Staufenberg-Landwehrhagen Rathaus).

3.2.3 Anschlusssicherung im regionalen Busverkehr

(Land-)Kreis	Netzknoten	Beteiligte Linien
Stadt Kassel	Wilhelmshöhe Bf.	T1, T4 → 51, 52
		51, 52 ↔ 24, 41
	Druseltal	T3 → 51, 52
		51, 52 ↔ 12, 22
	Ahnatalstraße	110 ↔ 10
Holländische Straße	T1 → 46, 120, 130	
Landkreis Kassel	Bad Emstal Rathaus	52 ↔ 152
	Baunatal Stadtmitte	T5 → 51, 58
		51 ↔ 58
	Breuna Kirchweg	150 ↔ 160
	Calden Görliitzer Straße	120, 121 ↔ 130
	Calden-Fürstenwald Bf.	RT4 → 120
Helsa Bf.	T4 → 210	

(Land-)Kreis	Netzknoten	Beteiligte Linien
Landkreis Kassel (Forts.)	Hofgeismar Bf.	RT3 → 170, 180
	Immenhausen Bf.	RT3 → 170, 177
	Schauenburg-Breitenbach Johannesstraße	52 ↔ 58
	Wolfhagen Bf.	RT4, R4 → 110
	Wolfhagen-Ippinghausen Breite Hecke	110 ↔ 510
	Zierenberg-Oberelsungen Bf.	RT4 → 140
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	Bad Hersfeld Bahnhof	R5 → 330, 340, 360, 380, 390 , lokale Linien
	Bebra	R5, R6, R7 → 250, 310, 311, 315
	Friedewald Sparkasse	330 ↔ 331
	Kirchheim Feuerwehr	380 ↔ 470
	Niederaula Rathaus	380, 390 ↔ 382, 383, 391
	Philippsthal-Heimboldshsn. Bf.	340 ↔ 331
	Wildeck-Bosserode	R6 → 312
	Wildeck-Obersuhl	R6 → 260
Schwalm-Eder-Kreis	Fritzlar Allee	450 ↔ 500
	Gudensberg-Dissen Ost	50 ↔ 500
	Homburg Busbahnhof	450 ↔ 451, 453
	Melsungen Busbahnhof	400 ↔ 451
	Schwalmstadt-Treysa Bf.	IC, RE30, SE30, RT9 → 453, 470
	Schwalmstadt-Ziegenhain Alleeplatz	453 ↔ 470
	Spangenberg ZOB	400 ↔ 440
Landkreis Waldeck-Franken- berg	Bad Wildungen Bahnhof bzw. Breiter Hagen	500 ↔ 510, 520, 521
	Diemelsee Adorf Mittelpunkt- schule, Mühlentor	506 ↔ 508
	Diemelsee-Heringhausen Knust, Mitte	506, 508 ↔ HSK 385
	Frankenberg (Eder) Bahnhof	520 ↔ 555
	Korbach Hbf./ZOB	R4 → 510
	Willingen Bf.	506 ↔ 507

(Land-)Kreis	Netzknoten	Beteiligte Linien
Werra-Meißner-Kreis	Eschwege Stadtbahnhof	R7 -> 200 , 220, 231 , 240, VGW 78
	Großalmerode Speckplatz	210 <-> 205
	Herleshausen Bf.	R6 -> 250
	Hessisch Lichtenau Bürgerhaus	T4 -> 200 , 205, 206, 400
	Sontra Bf./Breitwiese	R7 -> 251, 252, 260
	Sontra-Wichmannshsn. Mitte	250 <-> 240
	Waldkappel Kirche	200 <-> 221, 223, 224
	Wanfried Bahnhofstraße	200 <-> 231
	Witzenhausen Nordbf.	R1 -> 210 , 211, 220
Hochsauerlandkreis	Medebach Marktplatz	510 <-> HSK S30
Bahn-/Tramlinie -> Buslinie: einseitige Anschlussbeziehung mit Wartezeit durch Buslinie Buslinie 1 <-> Buslinie 2 = beidseitige Anschlussbeziehung mit Wartezeit Buslinie 1, Buslinie 2 = <u>keine</u> Anschlussbeziehung mit Wartezeit Die regionalen Buslinien sind fett gedruckt.		

Tab. II-26: Definierte Anschlussbeziehungen bei regionalen Buslinien

[eigene Zusammenstellung]

Für den regionalen straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet gibt es an ausgewählten Netzknoten definierte Anschlussbeziehungen

- vom Schienen- zum Busverkehr,
- zwischen regionalen Buslinien sowie
- zwischen regionalen und lokalen Buslinien,

die auch im Verspätungsfall – soweit betrieblich vertretbar – zu gewährleisten sind. Es handelt sich um kurze Umstiege zu den Uhrzeiten der Taktsymmetrien an diesen Knotenpunkten, auf die auch in den Fahrplanmedien als Anschlussbeziehung hingewiesen wird. Die maximalen Wartezeiten betragen je nach Umsteigehaltestelle, Linie oder Verkehrszeit zwischen drei und zehn Minuten.

Sofern keine technische Unterstützung vorliegt, stimmen sich die Fahrer im Verspätungsfall untereinander per Funk ab oder kontaktieren ihre Betriebsleitung. Dies wird auch linienbündel- bzw. unternehmensübergreifend praktiziert, da es nicht bei allen Anschlussbeziehungen vordefinierte Wartezeiten gibt. Des Weiteren sind die Fahrer angehalten nachzusehen, ob alle Umsteiger im Anschlussfahrzeug angekommen sind, vor allem bei Umsteigeverbindungen im schulbezogenen Linienverkehr.

Die in Tab. II-26 aufgelisteten Anschlussbeziehungen, die zumeist den ganzen Tag über regelmäßig wiederkehren, betreffen die regionalen Linien im Tagesverkehr mit zum Teil längeren Laufwegen. Anschlussbeziehungen im Schülerverkehr (z. B. in Diemelsee

Adorf zwischen den Linien 506 und 508), die lediglich einzelne Fahrten anbelangen, sind aufgrund ihrer Vielzahl nur auszugsweise dargestellt.

Alle gegenüber den Fahrgästen kommunizierten Anschlüsse im Nachtschwärmerverkehr (Tram, Bus, AST) in den Wochenendnächten an den vordefinierten Netzknoten und Umsteigepunkten in Kassel und in den Umlandgemeinden sind stets garantierte Anschlüsse.

Im Folgenden werden einige Anschlüsse in den Verbundkreise exemplarisch erläutert:

In der Stadt Kassel warten die regionalen Buslinien an den Endhaltestellen der Tram (z. B. Holländische Straße) mit ihrer Abfahrt auf einen eventuell verspäteten Trambahnanschluss. Dies trifft analog auch auf andere Endhaltestellen im Tramnetz zu. An der Haltestelle Ahnatalstraße werden die Anschlüsse zwischen der regionalen Linie 110 und der städtischen Buslinie 10 abgewartet.

Im Landkreis Kassel bestehen beispielsweise abgestimmte Anschlussbeziehungen mit Wartezeitvorgaben am Bahnhof in Hofgeismar, wo Anschlüsse von der RT3 zu den regionalen Buslinien 170 und 180 innerhalb eines Zeitrahmens gesichert sind. Am Bahnhof Helsa wartet die Linie 210 auf die Trambahnlinie 4 aus Kassel. An der Bushaltestelle Breuna Kirchweg werden Anschlüsse zwischen den regionalen Buslinien 150 und 160 abgewartet.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird beispielsweise am Netzknoten Niederaula Rathaus eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen den regionalen Buslinien 380 und 390 einerseits und den lokalen Buslinien 382, 383 und 391 andererseits angeboten. Am Bahnhof Bebra warten die regionalen Buslinien 250 und 310 die Regionalzüge der Linien R5, R6 und R7 ab, in umgekehrter Richtung jedoch nicht, da der Zugverkehr auf Hauptabfuhrstrecken besonderen betrieblichen Restriktionen unterliegt und verspätete Abfahrten somit durch das Eisenbahnnetz „geschleppt“ werden.

Im Schwalm-Eder-Kreis wird zum Beispiel am Netzknoten Fritzlar Allee eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen den beiden regionalen Buslinien 450 und 500 hergestellt, an der Haltestelle Gudensberg-Dissen Ost zwischen den Linien 50 und 500.

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg besteht an den Netzknoten in Bad Wildungen (Bahnhof bzw. Breiter Hagen) eine abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen der *ExpressBus*-Linie 500 auf der einen Seite und den Buslinien 510 und 520 auf der anderen Seite. Am Korbacher Hbf./ZOB wartet die regionale Buslinie 510 auf die Züge der SPNV-Linie R4 aus Richtung Kassel.

Im Werra-Meißner-Kreis werden am Netzknoten Großalmerode Speckplatz abgestimmte Anschlussbeziehung zwischen der regionalen Buslinien 210 und der lokalen Buslinie 205 hergestellt. Am Bahnhof in Herleshausen wartet die regionale Buslinie 250 wartet die Züge der Linie R6 aus Richtung Eisenach ab.

3.2.4 Produkte und andere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV

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

 Festbedienung

 Bedarfsbedienung

Auf dem Gebiet des NVV verkehren Angebote des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG, die besondere Qualitätsmerkmale aufweisen und seitens des NVV als profilierte Produkte hervorgehoben und beworben werden. Eine Übersicht darüber gibt Tab. II-27. Die dazugehörigen Merkmale sind teilweise exemplarisch zu verstehen.

Zum einen handelt es sich um Angebotsformen, die gemäß Regionalen Nahverkehrsplan für den NVV 2000 als Hauptprodukte eingestuft sind, unabhängig der Aufgabenträgerschaft (vgl. NVV 2000, S. C 23 ff.):

- Das Produkt *RegioBus* dagegen wird als solches nicht mehr unter diesem Begriff beworben, obgleich neben den Pilotlinien auch andere Buslinien im Verbundgebiet die geforderten Produktmerkmale weitgehend erfüllen und auch als solche beworben werden könnten (vgl. Kap. II 3.2.5).
- Der *StadtBus* wird weiterhin als solcher kommuniziert, obwohl eine durchgehende Vertaktung im 30-Minuten-Takt in einigen Systemen bzw. auf einigen Linien entweder nicht realisiert oder wieder aufgehoben wurde (stattdessen im 60-Minuten-Takt).

Zum anderen fallen unter die als Nebenprodukte eingestufteten Angebotsformen (vgl. NVV 2000, S. C 23 ff.):

- *ExpressBus*,
- *AnrufSammelTaxi* (AST),
- *NachtBus* („Nachtschwärmer“) und
- seit 2003 auch der saisonale *AusflugsBus*.

profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt	Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale	Beispiele (Linien)
<i>RegioBus</i> (Hauptprodukt) (wird nicht mehr als eigenständiges Produkt kommuniziert)	Ergänzung des SPNV systematische Anschlüsse zum SPNV Ausrichtung auf Mittelzentren Verbindungsfunktion kombiniert mit regionaler Erschließungsfunktion konsequente Vertaktung (im 60-Minuten-Takt) Bedienung von 06:00 bis 20:00 Uhr hohe Beförderungsgeschwindigkeit direkte Linienführung (vgl. auch Kap. II 3.2.5)	180 Hofgeismar – Bad Karlshafen 450 Homberg (Efze) – Wabern – Fritzlar (ehemals Pilotlinien)

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>Systeme lokaler Aufgabenträger:</p> <p>60-65 <i>StadtBus</i> Baunatal (Rendezvous an der „Stadtmitte“)</p> <p>230.1-4 <i>StadtBus</i> Eschwege</p> <p>350.1-7 <i>StadtBus</i> Bad Hersfeld (Rendezvous an der „Breitenstraße“)</p> <p>590.1-4 <i>StadtBus</i> Bad Wildungen (Rendezvous am „Treffpunkt“)</p>
<p><i>ExpressBus</i> (Nebenprodukt)</p>	<p>einzelne, beschleunigte Kurse oder ganze Linie</p> <p>Konzentration auf HVZ und Berufsverkehr</p> <p>Anschlüsse an SPNV oder Tram</p> <p>Beschleunigung durch gestraffte Linieneinführung</p> <p>Bedienung weniger Sammelhaltestellen</p> <p>Reisezeitvorteil gegenüber <i>RegioBus</i></p>	<p>100 Kassel – Wolfhagen</p> <p>130 Kassel – Calden – Breuna</p> <p>500 Kassel – Fritzlar – Bad Wildungen</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>regionale AST-Verkehre:</p> <p>39 Fuldabrück-Dörnhagen – OT von Guxhagen</p> <p>210 Helsa – Großalmerode</p> <p>400 Spangenberg – Melsungen – Felsberg</p> <p>408 Borken – Bad Zwesten</p>

profilierendes Haupt- bzw. Nebenprodukt	Produkt- bzw. Qualitätsmerkmale	Beispiele (Linien)
<i>NachtBus</i> (Nebenprodukt)	in den Nächten auf Samstag, Sonntag und Feiertag Zeitfenster 00:00 bis 04:00 Uhr Ausrichtung auf nächtlichen Freizeitverkehr Produktkombinationen aus Regio-Tram, Tram, Bus, AST, ALT abgestimmte Anschlussbeziehungen radial von Kassel ausgehend erweitertes Angebot bei besonderen Anlässen (Silvester, Volksfeste u. ä.) Unterwegsausstieg bei Bus, AST	Regionale <i>Nachtschwärmer</i> -Linien im Raum Kassel: Tram N4 Kassel – Helsa mit Anschluss an AST N200 nach Hessisch Lichtenau Bus N40 Kassel – Fuldata mit Anschluss an AST N42 innerhalb Fuldata Nachtbusse im Raum Willingen: N4 (seit 06/2011 entfallen), N7
<i>AusflugsBus</i> (Nebenprodukt)	saisonalen Wochenendverkehr Anbindung von Naherholungsgebieten und/oder landschaftlich reizvollen Gegenden (Mittelgebirge, Flusstäler) Mitführen eines Fahrradanhängers Radverladung an dafür ausgewiesenen Haltestellen	202 Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau – Meißner – Eschwege

Tab. II-27: Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im NVV-Gebiet

[eigene Zusammenstellung; nach VSP GhK 2003, S. 67 ff.]

Neben den profilierten Produkten existiert im Verbundgebiet eine Reihe von Angebotsformen, die ähnliche Merkmale aufweisen, jedoch nicht unter eine entsprechende Kommunikation fallen. In Tab. II-28 sind weitere besondere Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV nach § 42 PBefG gelistet. Darunter fallen Variationen des *AnrufSammelTaxis (AST)*, die als Anruf-Linien-Taxi (ALT) in den Fahrplänen ausgewiesen sind. Direkt- oder Schnellkurse weisen Parallelen mit dem *ExpressBus* auf, sind jedoch Bestandteil einer regulären Linie und richten sich außerdem auch an den Ausbildungsverkehr. Lokale Linien, deren Bedienung sich hauptsächlich auf ein Stadt- oder Gemeindegebiet beschränkt, können ebenso als Stadt- bzw. Ortsbus bezeichnet werden, sind aber nicht an die strengeren Produktvorgaben gebunden, die für einen *StadtBus* gelten (z. B. 30-Minuten-Takt, Rendezvous-Prinzip, Corporate-Design).

besondere Angebotsform	Merkmale	Beispiele (Linien)
Anruf-Linien-Taxi (ALT)	vergleichbar <i>AST</i> in Tab. II-27 i. d. R. zuschlagsfrei	127 Kassel-Salzmanshausen – Staufenberg
Direkt-/Schnellkurs	vergleichbar <i>ExpressBus</i> in Tab. II-27 langer Linienweg mit direkter Führung Auslassung von Haltestellen Führung über BAB und Bundesstraßen nur einzelne Kurse für Berufs- und Ausbildungsverkehr	Einzelfahrten Linie 50 Kassel – Baunatal – Gudensberg/Fritzlar Einzelfahrten Linie 52 Kassel – Schauenburg – Bad Emstal (– Naumburg) Einzelfahrten Linie 110 Kassel – Wolfhagen
Freizeit-/Ausflugsbus	vergleichbar <i>AusflugsBus</i> in Tab. II-27 reguläre Linie im Ganzjahresbetrieb Mitanbindung von Naherholungsgebieten und landschaftlich reizvollen Gegenden, die am Linienweg liegen führt saisonal an Wochenenden einen Fahrradanhänger mit	190 Hofgeismar – Hann. Münden (durch Reinhardswald und Wesertal) 200/231 Hessisch Lichtenau – Waldkappel – Wehretal – Eschwege – Wanfried – Treffurt – Creuzburg (durch das Werratal)
Orts-/Stadtbus (Orts-/Stadtverkehr)	vergleichbar <i>StadtBus</i> in Tab. II-27 Erschließung Kernstadt und/oder Verbindung von Stadt-/Ortsteilen Anbindung an einen Knoten bzw. regionales ÖV-Netz (SPNV, Bus) 60-Minuten-Takt	Linien lokaler Aufgabenträger: 49 in Ahnatal 303 in Rotenburg a. d. F. 457 in Wabern 596 in Frankenberg (Eder)
Bürgerbus	Einsatz eines Kleinbusses mit acht Fahrgastplätzen, so dass kein Busführerschein erforderlich ist Verkehrsunternehmen hält Konzession und erledigt Technik und Recht Bürger übernehmen ehrenamtlich neben Fahrdienst auch Planung, Marketing usw. wenn nach § 42 PBefG konzessioniert, dann gilt oftmals auch Verbundtarif richtet sich an den Jedermann-Verkehr	Linien lokaler Aufgabenträger: 376 Bürgerbus Kirchheim

besondere Angebotsform	Merkmale	Beispiele (Linien)
Rufbus	<p>Linienbus mit Kombination aus Fest- und Bedarfsbedienung</p> <p>Fahrplan- und Haltestellenbindung im Fahrplan gekennzeichnete Haltestellen abseits des festen Hauptlaufes werden bei Einstieg nur nach vorheriger tel. Anmeldung bedient; Ausstiege werden beim Fahrer angemeldet</p> <p>Richtungsbandbetrieb mit Linienabweichung oder -aufweitung, mit Korridor- oder Sektorbetrieb</p> <p>Variation der Bedienung an Schul-/Ferienwerktagen, Wochenenden</p> <p>zuschlagsfrei</p>	<p>Linien lokaler Aufgabenträger:</p> <p>502 Korbach – Lichtenfels</p> <p>521 Bad Wildungen – Edertal</p> <p>555 Korbach – Frankenberg (Eder)</p>
„Schulbus“	<p>zeitlich und räumlich auf die Belange des ausbildungsbezogenen Verkehrs ausgerichtete Fahrten</p> <p>primär in ländlicheren Gebieten oder bei sehr hoher Nachfrage zur Ergänzung des Regelangebotes auch im Verdichtungsraum eingesetzt</p> <p>verkehrt nur an Schulwerktagen</p> <p>auf einen Schulstandort ausgerichtet</p> <p>eigene Liniennummer oder Integration in eine Linie des Regelangebotes</p> <p>Verknüpfungen zum übrigen ÖV-Angebot nur dann, wenn erforderlich</p> <p>steht aus beförderungs- und tarifrechtlicher Sicht allen Nutzern offen</p>	<p>regionale Linien:</p> <p>32.1 Niestetal – OT der Gemeinde Staufenberg</p> <p>39.1 Fuldaabrück – Guxhagen</p> <p>456 Stadtteile von Fritzlar</p> <p>520.1-4 Korridor Hatzfeld – Battenberg – Allendorf – Frankenberg – Frankenau – Bad Wildungen</p>

Tab. II-28: Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet
[eigene Zusammenstellung]

3.2.5 Mindestangebot auf regionalen Buslinien

Für den „klassischen“ Regional- bzw. Überlandbus, dessen Angebot sich sowohl an Fahrgäste im Jedermann-Verkehr als auch im Schülerverkehr richtet, wird zwar zum Zeitpunkt der Erstellung der Bestandsaufnahme (2. Quartal 2010) keine gezielte Produktwerbung mehr durchgeführt („RegioBus“), jedoch erfüllen viele regionale Linien dieser Art in Aufgabenträgerschaft des NVV hinsichtlich der Angebotsqualität einige Mindestkriterien:

- im Verdichtungsraum Kassel 30- bis 60-Minuten-Takt mit Verdichtern in den Hauptverkehrszeiten;
- 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 Haltestelle 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, wenn aus Gründen des schulbezogenen Verkehrs Verschiebungen, Verkürzung oder Veränderung einer Fahrt erforderlich werden.

3.2.6 Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung

Zu Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung werden Angebote gezählt, die nicht nach § 42 PBefG konzessioniert sind und deswegen nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans sind, jedoch gewisse 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 (FrStllgV) unterliegen.

Beförderungsangebote der genannten Art werden in einen Nahverkehrsplan üblicherweise nachrichtlich aufgenommen. Auf dem Gebiet des NVV gehören folgende Angebote zu den Sonderformen der straßengebundenen Personenbeförderung, die eine regionale Bedeutung aufweisen:

- Die Firma B. Braun Melsungen AG bietet seinen Beschäftigten ein umfangreiches Werks- bzw. Berufsverkehrsangebot gemäß § 43 PBefG zu Schichtbeginn und -ende an (Fahrten zu Früh- und Spätschicht und zurück). Acht Linien verbinden Städte und Gemeinden in den Landkreisen im Schwalm-Eder, Hersfeld-Rotenburg und Werra-Meißner mit dem Hauptwerk und dem Betriebsstandort Pfieffewiesen in Melsungen.
- Ein weit verzweigter Berufsverkehr nach § 43 PBefG wird von zwei Großbetrieben in Stadtallendorf im Landkreis Marburg-Biedenkopf vorgehalten. Vom Schwalm-Eder-Kreis und vom Landkreis Waldeck-Frankenberg aus verkehren über 20 Linien zur Ferrero Ohg mbH oder zur Fritz Winter Eisengießerei GmbH & Co. KG.
- Zwei Berufsverkehrslinien nach § 43 PBefG fahren aus Städten und Gemeinden im Landkreis Waldeck-Frankenberg zum Hochsauerlandpark in Medebach (Hochsauerlandkreis).
- Entsprechende Berufs- oder Werksverkehre nach § 43 PBefG zum VW-Werk oder zum OTC in Baunatal gibt es dagegen nicht.

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 Mitfahrtmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang sind angesichts fehlender direkter ÖPNV-Verbindungen folgende freigestellte Fahrten zu erwähnen:

- zwischen den beiden Standorten der berufsbildenden Herwig-Blankertz-Schule in Hofgeismar und in Wolfhagen;
- zwischen dem VW-Werk in Baunatal und der Herwig-Blankertz-Schule in Wolfhagen.

3.3 Infrastruktur

3.3.1 Haltestellen

Kreis	Anzahl		Anzahl Haltestellenpositionen mit ...			
	Haltestellen	Positionen	Vitrinen	Fahrgastunterstände	Sitzgelegenheiten	Hochborde [Anteil]
Stadt Kassel	370	840	709	46	397	110 [13 %]
LK Kassel	792	1.425	355	472	798	140 [10 %]
LK Hersfeld-Rotenburg	562	920	148	363	678	42 [5 %]
Schwalm-Eder-Kreis	654	1.044	288	441	868	61 [6 %]
LK Waldeck-Frankenberg	726	1.195	149	320	636	46 [4 %]
Werra-Meißner-Kreis	477	759	91	269	440	62 [8 %]
Summe NVV-Gebiet	3.581	6.183	1.740	1.911	3.817	461 [7,5 %]

Tab. II-29: Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in den Verbundkreisen

[eigene Zusammenstellung; Daten nach HMS des NVV; Stand 13.01.2011]

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV und deren Ausstattungskomponenten befinden sich im Eigentum der Städte und Gemeinden. In den sechs Verbundkreisen gab es laut Haltestellen-Management-System (HMS) des NVV zum Stichtag 13.01.2011 zusammengekommen knapp 3.600 Haltestellen mit fast 6.200 Haltestellenpositionen (vgl. Tab. II-29). 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. Eine gemeindeweise Aufstellung der Haltestellen und der Ausstattungsmerkmale ist → **Anlage II-16** zu entnehmen.

Laut Aussage der KVG waren 2011 in der Stadt Kassel an 94 % der Tramhaltestellen, an 41 % der Bushaltestellen und an 89 % der Positionen an Verknüpfungspunkten höhen- gleiche Einstiege möglich. Der in Tab. II-29 angegebene Anteil von nur 13 % wird daher von der KVG in Zweifel gezogen (vgl. → **Anlage I-5**, S. 27). Vermutlich waren die Angaben im HMS für den Ausbaustand in der Stadt Kassel noch nicht aktualisiert.

Die meisten Haltestellen(-positionen) außerhalb der Stadt Kassel entfallen auf die mittelzentralen Städte Bad Hersfeld, Eschwege, Bad Wildungen, Korbach, Baunatal und Hofgeismar (zwischen 150 und 230 Haltestellenpositionen). Neben der Größe der Gemarkungsgebiete und den vielen Stadtteilen wirkt sich auch das dichte Haltestellennetz für die Stadtbuslinien aus, das zu einer feinräumigen Erschließung des Siedlungsgebietes und der direkten Anbindung von Einrichtungen beiträgt.

Die Ausstattung der Haltestellen belief sich zum Stichtag 13.01.2011 auf knapp 1.750 Informationsvitrinen, über 1.900 Fahrgastunterstände und über 3.800 Sitzgelegenheiten. In 94 % der kreisangehörigen Städte und Gemeinden des Verbundgebietes gab es mindestens eine Informationsvitribe im NVV-Design.

An ca. 460 Haltestellenpositionen waren Hochborde für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer angelegt (7,5 %), so dass beim Einsatz der Kneeling-Technik am Niederflurfahrzeug idealerweise ein nahezu barrierefreier Übergang zwischen Fahrzeug und Bussteig hergestellt wird. Einige mit Hochbord versehene Haltestellen verfügen zugleich auch über ein taktiles Leitsystem für Sehbehinderte.

In der Stadt Kassel waren 13 % der Bushaltestellenpositionen mit Hochborden ausgestattet. In Bezug auf die Verbundlandkreise lässt sich eine Konzentration barrierefrei bzw. barrierearm ausgebauter Haltestellen in den Städten und Gemeinden des Verdichtungsraumes Kassel (z. B. Lohfelden, Söhrewald) feststellen (vgl. Abb. II-23). Darüber hinaus sind in den Mittelzentren mit Stadtbussystemen (Bad Hersfeld, Bad Wildungen, Eschwege, Korbach) überproportional viele ausgebaute Haltestellenpositionen vorzufinden, an denen aber nur vereinzelt regionale Buslinien zum Halten kommen.

Die gesetzliche Mindestausstattung von Haltestellen regelt § 32 BOKraft. Hoch- bzw. vollwertig ausgestattete Bushaltestellen im NVV-Gebiet gehen über die Mindestanforderungen nach § 32 BOKraft zumeist hinaus und setzen sich idealerweise maximal zusammen aus

- H-Schild (Zeichen 224 der StVO),
- Haltestellenmast bzw. Haltestellenstele im NVV-Design,
- Haltestellennamensschild im NVV-Design,
- Fahrgastinformationsvitrine oder Fahrplankasten,
- (transparentem) Fahrgastunterstand,
- Sitzgelegenheit und
- Abfalleimer.



Abb. II-23: Beispiele für idealtypisch ausgestattete und modernisierte Bushaltestellen im Verdichtungsraum Kassel

[Fotos: NVV]

Essentielle bauliche Elemente zur barrierefreien bzw. -armen Nutzung der Bushaltestelle in Zusammenspiel mit dem Fahrzeug sind

- Hochbord,

- barrierefreie Zuwegung und
- taktiler Leitsystem.

Die beiden Fotos in Abb. II-23 vermitteln einen Eindruck für idealtypisch ausgestattete und modernisierte Bushaltestellen im Verdichtungsraum Kassel.

3.3.2 Besondere Haltestellenanlagen

Zu besonderen Haltestellenanlagen des straßengebundenen ÖPNV gehören

- Busbahnhöfe an Bahnstationen,
- Busbahnhöfe bzw. zentrale Haltestellenanlagen in Innenstadtlagen ohne Verknüpfung zum SPNV,
- baulich integrierte Bahn-/Tram-/Bushaltestellen,
- Haltestellenanlagen an Schulzentren.

3.3.2.1 Busbahnhöfe an Bahnstationen

Zentrale Omnibusbahnhöfe bzw. Anlagen ähnlicher verkehrlicher Bedeutung für den regionalen straßengebundenen ÖPNV an Bahnstationen gelegen und mit relativ kurzen Wegen zwischen den Bus- und Bahnsteigen sind

- Bad Hersfeld (vgl. Abb. II-24),
- Eschwege (vgl. Abb. II-24),
- Frankenberg (Eder),
- Kassel-Wilhelmshöhe,
- Korbach,
- Melsungen (2010/2011 in Umbau befindlich),
- Schwalmstadt-Treysa,
- Hann. Münden (Landkreis Göttingen),
- Warburg (Kreis Höxter).

Beim Busbahnhof am neuen Stadtbahnhof in Eschwege handelt es sich um eine baulich integrierte Anlagen mit gemeinsamen Bus- und Bahnsteigen, während die übrigen Anlagen baulich vom Schienenverkehr getrennt im Bahnhofsumfeld angelegt sind.

Am Fernbahnhof in Kassel-Wilhelmshöhe wird der Busbahnhof neben regionalen Buslinien ebenfalls von der Tram und städtischen Buslinien frequentiert. Am Hauptbahnhof in Kassel befindet sich kein Busbahnhof im Sinne einer baulich vom übrigen Straßenraum abgetrennten Anlage. Die Busse halten an verschiedenen Positionen entlang der Fahrbahnränder am Bahnhofsvorplatz.

Der Busbahnhof in Melsungen wurde zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Bestandsaufnahme (Ende 2010) grundlegend umgebaut. Die Busbahnhöfe in Frankenberg (Eder), Korbach (teilweise), Schwalmstadt-Treysa und Warburg waren zu diesem Zeitpunkt noch keiner Modernisierung unterzogen.



Abb. II-24: Busbahnhöfe an Bahnstationen: Bad Hersfeld (links) und Eschwege (rechts)

[Fotos: NVV]

3.3.2.2 Busbahnhöfe und zentrale Haltestellenanlagen

Zentrale Omnibusbahnhöfe oder ähnliche Haltestellenanlagen in zentraler Lage ohne Verknüpfung zum SPNV

- befinden sich in Kleinstädten, die über keine Anbindungen im SPNV (mehr) verfügen: Homberg (Efze) Busbahnhof (vgl. Abb. II-25), Spangenberg ZOB;
- wurden an zentralen und innenstadtnahen Standorten errichtet, weil die Eisenbahnstationen aus Gründen der historischen Stadtgenese peripher zu den Innenstädten liegen: Fritzlar Allee, Hofgeismar ZOB (vgl. Abb. II-25), Witzenhausen ZOB;
- fallen mit den Rendezvouchaltestellen der Stadtbussysteme zusammen: Bad Hersfeld Breitenstraße, Bad Wildungen Breiter Hagen/Treffpunkt.



Abb. II-25: Ausgebaute Busbahnhöfe in Innenstadtlagen ohne Verknüpfung zum SPNV: Hofgeismar (links) und Homberg (Efze) (rechts)

[Fotos: NVV]

An allen genannten Busbahnhöfen verkehren Linien des regionalen straßengebundenen ÖPNV (vgl. Kap. II 3.2.2). Es bestehen Umsteigemöglichkeiten zu/von lokalen Bus-

und AST-Linien, darunter auch zu Stadtbuslinien. Die zentralen Busbahnhöfe in Homberg (Efze) und Hofgeismar sind ebenso wie die Haltestellenpositionen in der Breitenstraße in Bad Hersfeld vollwertig und barrierefrei/-arm ausgestaltet.

Anlagen älteren Typs, die bis Ende 2010 noch keiner baulichen Modernisierung unterzogen wurden, sind Witzenhausen ZOB und Fritzlar Allee. Der bahnhofs- und altstadtdferne ZOB in Wolfhagen wurde im Dezember 2005 ersatzlos aufgelassen, nachdem dessen Bedeutung in den Jahren davor deutlich zurückgegangen war.

3.3.2.3 Baulich integrierte Umsteigeanlagen für Bahn und Bus

Baulich integrierte Umsteigeanlagen zeichnen sich durch gemeinsame Bahn- und Bussteige oder durch zusammenhängende Flächen zwischen Bahnsteigen und Haltestellenpositionen aus, so dass Fahrgäste ohne bauliche Barrieren und ohne Passieren des öffentlichen Straßenraums zwischen den Fahrzeugen des schienen- und des straßengebundenen ÖPNV wechseln können. Je nach Lage und Schienenstrecken kann unterschieden werden in Anlagen

- im innerstädtischen Tramnetz von Kassel (vgl. Abb. II-26): Druseltal, Holländische Straße, Ihringshäuser Straße, Schulzentrum Brückenhof;
- entlang der Strecken der Stadt-Umland-Tram (vgl. Abb. II-27): Baunatal Stadtmitte, Helsa Bahnhof, Hessisch Lichtenau Bürgerhaus;
- im RegioTram-System (vgl. Abb. II-28): Ahnatal-Weimar, Calden-Fürstenwald, Hofgeismar-Hümme;
- an Bahnstationen des Regionalzugverkehrs, überwiegend im ländlichen Raum (vgl. Abb. II-29): Bad Arolsen, Bad Wildungen, Willingen (Upland).

Im Zuge des Ausbaus des schienengebundenen Stadt-Umland-Verkehrs wurden im Landkreis Kassel mehrere Anlagen errichtet. An den allermeisten der genannten Verknüpfungsanlagen enden bzw. beginnen regionale Buslinien.



Abb. II-26: Baulich integrierte Umsteigeanlagen zum regionalen Busverkehr im städtischen Tramnetz Kassels: „Holländische Straße“ (links) und „Ihringshäuser Straße“ (rechts)

[Fotos: NVV]



Abb. II-27: Baulich integrierte Umsteigeanlagen an den Strecken der Stadt-Umland-Tram: Bau-natal Stadtmitte (links) und Bahnhof Helsa (rechts)

[Fotos: NVV]



Abb. II-28: Baulich integrierte Umsteigeanlagen im RegioTram-System: Ahnatal-Weimar (links) und Calden-Fürstenwald (rechts)

[Fotos: NVV]



Abb. II-29: Baulich integrierte Umsteigeanlagen an Bahnstationen des Regionalzugverkehrs im ländlichen Raum: Bad Arolsen (links) und Bad Wildungen (rechts)

[Fotos: NVV]

Bei den übrigen Haltestellen an Bahnstationen im Verbundgebiet handelt es sich um „gewöhnliche“ Bushaltestellenpositionen unterschiedlicher Ausstattungstiefen und Ausbaustandards auf den Bahnhofsvorplätzen in fußläufiger Entfernung zu den Bahnsteigen (mit/ohne Barrieren, mit/ohne Passieren des öffentliche Straßenraumes). Zu diesen Bushaltestellen, die von regionalen Buslinien angefahren werden, gehören

- in der Stadt Kassel: Hauptbahnhof;
- im Landkreis Kassel: Bad Karlshafen, Fuldata-Ihringshausen, Espenau-Mönchehof, Hofgeismar, Immenhausen, Wolfhagen, Zierenberg-Oberelsungen;
- im Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Bebra, Wildeck-Bosserode (vgl. Abb. II-30), Wildeck-Obersuhl;
- im Schwalm-Eder-Kreis: Borken, Felsberg-Gensungen (vgl. Abb. II-30), Fritzlar, Guxhagen, Malsfeld, Wabern;
- im Landkreis Waldeck-Frankenberg: Volkmarsen;
- im Werra-Meißner-Kreis: Herleshausen, Sontra, Wehretal-Reichensachsen, Witzenhausen.



Abb. II-30: Beispiele für modernisierte Bushaltestellen an Bahnstationen: Felsberg-Gensungen (links) und Wildeck-Bosserode (rechts)

[Fotos: NVV]

3.3.2.4 Haltestellenanlagen an Schulzentren

Haltestellenanlagen an Schulzentren dienen zwar nicht als Umsteigehaltestellen für den Jedermann-Verkehr, dennoch können sich im schulbezogenen Linienverkehr der vielen Verbindungen regionaler und lokaler Linien wegen einzelne Umsteigekombinationen ergeben. Drängelgitter und Zäune entlang der Bordsteinkanten sind Ausstattungsmerkmale, die nur an Haltestellen dieser Art angebracht werden.

Aufgrund ihrer flächenmäßigen Größe, der Anzahl der Bussteige bzw. Haltestellenpositionen und der Lage der Schulzentren (abseits der Bahnstationen und der regulären Busbahnhöfe) kommen im Verbundgebiet mehrere Haltestellenbereiche dieses Typs zentralen Omnibusbahnhöfen gleich. Die hohe Fahrgastnachfrage an Schulwerktagen rechtfertigt Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen analog Zentraler Omnibusbahnhöfe (vgl. Abb. II-31). Von schulbezogenen Kursen regionaler Buslinien werden u. a. angefahren im

- Landkreis Kassel: Wolfhagen W.-Filchner-Schule;
- Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Bad Hersfeld Obersberg Schulen (Ende 2010 in Umbau befindlich);
- Schwalm-Eder-Kreis: Fritzlar Berliner Platz, Schwalmstadt-Treysa Ostergrundschule, Willingshausen-Steinatal Melanchthonschule (vgl. Abb. II-31);
- Landkreis Waldeck-Frankenberg: Bad Arolsen Schulen, Frankenberg (Eder) Schulzentrum, Korbach Kreisberufsschule (vgl. Abb. II-31);
- Werra-Meißner-Kreis: Eschwege Fliederweg.



Abb. II-31: Beispiele für modernisierte Haltestellenanlagen an Schulzentren: Korbach „Kreisberufsschule“ (links) und Willingshausen-Steinatal „Melanchthonschule“ (rechts)

[Fotos: NVR]

4 Verbundmarketing

4.1 Einsatz der Marketinginstrumente

Produktvermarktung

Die kontinuierliche Vermarktung der ausgeschriebenen Verkehre wird seit 2007 betrieben. Dabei sind insbesondere die Aktivitäten für die RegioTram, das Nord-Ost-Hessen-Netz (cantus) sowie für die Busbündel hervorzuheben.

Innerhalb der Marketingpläne wird eine Marktsegmentierung nach den verschiedenen Zielgruppen durchgeführt. Insbesondere für Stammkunden, Seltenfahrer sowie für den Freizeit- und Erledigungsverkehr wurden vielfache Kampagnen entwickelt. Der NVV hat aktuell neun Freizeithefte mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten herausgegeben und stützt diese Kommunikation mit einem entsprechenden Internetauftritt sowie mit gezielter PR.

Vermarktung der Preiswürdigkeit der NVV-Tickets

Im Rahmen des Wettbewerbs mit anderen Mobilitätsformen ist ein wesentliches Ziel des NVV, bestehende und potentielle (wahlfreie) Personen regelmäßig über das Preis-Leistungs-Verhältnis des Verkehrsangebots im Verbund zu informieren und dabei die Preiswürdigkeit des NVV-Tarifs herauszustellen. Das Ticket-Sortiment wird entsprechend mit zielgruppenspezifischem Informationsmaterial aufbereitet und regelmäßige Informationskampagnen für spezielle Kundenkreise gestaltet (z. B. zu den Themen Gruppenticket, Tageskarte und MultiTicket).

Ziel der zweimal jährlich durchgeführten Vorteilskampagne Nahverkehr „Gemeinsam mehr bewegen“ ist es, Fahrgäste und neue Kundengruppen über die Vorteile des ÖPNV zu informieren. Dies steht im Mittelpunkt von Anzeigen, Plakaten und Broschüren während der Kampagnenlaufzeit. Seltenfahrer werden über Neukundenprogramme („EinsteigerTickets“) beworben.

Inhaltlich werden die maßgeblichen Systemvorteile des Personennahverkehrs einem breiten Publikum nahe gebracht: Kostenvorteile, Umweltfreundlichkeit, Sicherheit und Komfort. Alle Vorzüge, die Busse und Bahnen den Menschen in Nordhessen bieten, werden mit charmanten Überschriften und Texten aufgegriffen.

Aktiv vermarktet wird außerdem das besonders preiswerte Angebot einer Jahresnetzkarte für Menschen ab 60 – die NordhessenKarte 60plus.

Markenpflege und Zuständigkeiten

Über den klar definierten Werbeauftritt des NVV ist die Wiedererkennung der Marke „NVV“ gegeben. Das Corporate Design gibt zudem den Lokalen Aufgabenträgern die Möglichkeit, ein Co-Branding einzugehen. Für den Stadt-Umland-Bereich von Kassel besteht mit der KVG als Aufgabenträger eine Vereinbarung zum Co-Branding.

Internetauftritt, Publikationen, Tickets, Fahrplanmedien und Fahrgastinformationen sind nach einheitlichen Richtlinien gestaltet. Für die Kunden soll durch die konsequente Verwendung der Dachmarke NVV eine klare Orientierung im Verbundraum gegeben werden. Die Marketing-Strategie „Ein Fahrplan, eine Fahrkarte, ein Tarif“ wird damit zum Kunden verständlich transportiert.

Die Zuständigkeiten im NVV und im Verhältnis zu den Lokalen Aufgabenträgern und zu den Verkehrsunternehmen sind durch zahlreiche Vertragswerke geregelt. Der Gesellschaftsvertrag regelt das Miteinander generell, daneben bestehen Kooperations-, Leistungs- und Finanzierungsverträge, schließlich Tarifierungsverträge. Die Vereinbarungen bilden die Basis für einen einheitlichen Marketingauftritt.

4.2 Ausgewählte Marketinginstrumente

Im Verbundmarketing wurden und werden mittels innovativer Produkte und Serviceleistungen neue Wege bei Kundenbindung und -kommunikation beschritten. Seit seiner Gründung 1994 hat der NVV etliche Marketingaktionen durchgeführt und sich mit zahlreichen neuen Produkten und Serviceangeboten aussichtsreiche Marktchancen eröffnet. Mithilfe kreativer und innovativer Maßnahmen konnten die Attraktivität des Nahverkehrssystems gesteigert, Zugangshemmnisse abgebaut und neue Fahrgastgruppen hinzu gewonnen werden.

Zu den Maßnahmenpaketen gehören u. a.

- die Einführung eines deutschlandweit bisher einmaligen Beschwerdemanagementsystems, der „5-Minuten-Garantie“ (vgl. Kap. II 4.2.1);
- detaillierte Informationen über Freizeitziele und deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (vgl. Kap. II 4.2.2);
- ein Fahrkartensortiment, das laufend den Bedürfnissen der Kunden angepasst wird und mit dem neue Zielgruppen angesprochen werden (vgl. Kap. II 4.2.3 und II 4.2.4);
- eine Vielzahl von Sonder- und Eventtickets;
- Messung der Kundenzufriedenheit (vgl. Kap. II 4.2.5).

4.2.1 Einsatz für Kundenrechte durch die „5-Minuten-Garantie“

Paket mit Qualitätsversprechen

Als erster Verkehrsverbund in der Bundesrepublik Deutschland unterbreitet der NVV seit 2006 seinen Fahrgästen ein außergewöhnliches Serviceversprechen: die „5-Minuten-Garantie“. Bei mehr als 5 Minuten Verspätung am Zielort der Fahrt wird der Fahrpreis von Einzelfahrkarten komplett erstattet bzw. bei Zeitkarten ein anteiliger Fahrpreis rückvergütet. Zum Kundenversprechen gehören aber noch weitere Qualitätsmerkmale. Es handelt sich insgesamt um fünf Versprechen:

- „Garantiert pünktlich“: Schon ab 5 Minuten Verspätung am Ziel erstattet der NVV dem Kunden bei seiner Fahrt im NVV-Gebiet mit gültigem NVV-Ticket den Ticketpreis entweder vollständig (bei Einzelfahrkarten) oder anteilig (bei Zeitkarten).
- „Garantiert anschlussicher“: Falls ein Fahrgast nach 20 Uhr durch eine Verspätung einen Anschluss verpassen sollte, kann er seinen Fahrpreis (anteilig) zurückverlangen oder sich sogar ein Taxi auf Kosten des NVV nehmen.

- „Garantiert saubere und sichere Fahrzeuge und Haltestellen“: Der NVV verspricht Sauberkeit und Sicherheit in Fahrzeugen und Haltestellen im gesamten NVV-Gebiet.
- „Garantiert guter Service und präzise Informationen“: Der NVV will, dass sich der Fahrgast über alles informieren kann und mit dem Service zufrieden ist – und zwar in den Fahrzeugen genauso wie in den NVV-Kundenzentren und NVV-InfoPoints.
- „Garantiert freundlich auf der ganzen Linie“: Der Fahrgast im NVV-Gebiet hat ein Anrecht auf eine durchgehend freundliche Bedienung.

Imagewerbung und Qualitätsverbesserung als Intention

Das Konzept wurde bereits im Jahr 2004 angedacht. Schon damals standen folgende Überlegungen im Mittelpunkt:

- Stärkung der Kundenzufriedenheit über Wiedergutmachung bei Schlechtleistung;
- Stärkung des Images des ÖPNV durch Durchbrechen der Weitererzählrate schlechter Erfahrungen;
- Implantierung eines subjektiven Qualitätsmessinstruments;
- Erkenntnisgewinnung durch Clustern der Problembereiche von Kundenbeschwerden;
- Mängelanalyse und – wenn möglich – Mängelbeseitigung.

Dadurch sollte eine

- bessere Qualität im öffentlichen Nahverkehr erzielt,
- das Image des Nahverkehrs verbessert sowie
- mehr Fahrgäste und Einnahmen erzielt werden.

Als Schlüssel für die Konzeptidee wurde der Begriff „NVV 5-Minuten-Garantie“ gewählt – ein provokanter und einprägsamer Begriff mit guter Chance, sich am Verkehrsmarkt schnell durchzusetzen.

Rückkopplungen zur Angebotsplanung

Seitdem gehen jährlich im Schnitt rund 60.000 Kundenmeinungen beim NVV ein. Diese Kundenanliegen versetzen den NVV in die Lage, Schwachstellen im System frühzeitig zu erkennen. Wirkungsvolle Gegenmaßnahmen können so schnell und effizient auf den Weg gebracht werden. Zu den Verbesserungen, die für die Kunden des NVV abgeleitet und umgesetzt wurden bzw. werden, zählen beispielsweise:

- Berücksichtigung der Kundenmeinung bei der Fahrplanerstellung im Bereich Anschlüsse und Übergänge;
- Nachbesserungen bei Fahrscheinautomaten (z. B. Menüführung);
- gezielte Kontrollen im Fahrzeug wegen Belästigungen;
- Fahrzeugverstärkung bei gemeldeter Fahrzeugüberfüllung.

Damit ist der Kosten-Nutzen-Effekt der NVV 5-Minuten-Garantie aus Marketingsicht absolut zufriedenstellend, da mit dem Instrument eine hohe Transparenz über sämtliche Prozesse im Nahverkehr in Nordhessen erzielt wird. Das System ist ein Seismograph, auf

dessen Ergebnisse aufbauend neue Weichen im Marketing und für den Verbund gestellt werden können.

Kundenresonanz und Kundendialog

Auch bei den Kunden wird die NVV 5-Minuten-Garantie ausgesprochen gut angenommen: Im Rahmen kontinuierlich durchgeführter Fahrgastumfragen gaben über 80 % der Befragten der Garantie immer wieder die Schulnoten 1 oder 2. Auch in einer europaweit angelegten Studie im Auftrag der EU-Kommission (2008) belegte die 5-Minuten-Garantie des NVV den ersten Platz im Bereich Fahrgast- und Kundenrechte.

Insgesamt wurden seit dem Start im Mai 2006 rund 490.000 Beschwerden bearbeitet. Über 90 % der Eingaben durch die Fahrgäste betrafen Verspätungen. Der Rest gibt Hinweise auf mangelnde Qualität, etwa bei der Information, dem Personal, der Haltestellen, aber auch zur Sicherheit. 70 % aller Beschwerden kommen über das Internet, 11 % über das Telefon, der Rest persönlich, per Fax oder auf ähnlichen Wegen. Die Garantie gilt in ganz Nordhessen

- bei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen,
- bei allen Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV,
- an allen Bahn- und Tramstationen,
- an allen Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV,
- in allen ÖPNV-Produkten bzw. Angebotsformen (Regionalzüge, RegioTram, Tram, regionale und lokale Busse, Stadtbusse, AST).

Der Dialog mit den Kunden soll weiter intensiviert werden. Der NVV beabsichtigt, eine Verknüpfung des vorhandenen Systems mit neuen Kommunikationskanälen wie sozialen Netzwerke (z. B. Facebook) oder Online-Kommunikationsplattformen (z. B. Twitter) herzustellen.

4.2.2 Freizeitverkehrsmarketing

Förderung des Umstiegs auf den ÖPNV bei der Freizeitgestaltung

Nordhessen bietet sowohl Einwohnern als auch Touristen zahlreiche attraktive Ausflugsziele. Viele Menschen nutzen in der überwiegend ländlich geprägten Region das Auto für den Freizeitverkehr. Dabei bietet der ÖPNV zahlreiche Alternativen, um die gewünschten Ausflugsziele zu erreichen – und das nicht nur umweltfreundlicher, sondern häufig auch preisgünstiger. Um potenzielle Kunden von diesem Angebot zu überzeugen und neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, gibt der NVV seit 2007 eine Reihe mit Freizeitbroschüren heraus, die Ziele mit guter ÖPNV-Anbindung vorstellt.

Seit 2010 umfasst die Reihe neun verschiedene Themenhefte mit mehreren hundert Touren und Zielen in Nordhessen und wird jährlich aktualisiert. Dazu gehören: „Schlösser & Burgen“, „Kirchen & Klöster“, „Museen & Kabinette“, „Schächte & Schlote“, „Spiel & Spaß“, „Sonnen & Baden“, „Entdecken & Erleben“, „Radeln & Touren“ sowie „Stock & Stein“.

Einheimische, Ausflügler und Touristen erfahren in den Broschüren anschaulich, dass öffentliche Verkehrsmittel auch in der Freizeit eine gute Alternative sind. In den Bro-

schüren werden alle Ziele umfassend vorgestellt. Sie beinhalten wichtige Informationen wie Adressen, Öffnungszeiten und eventuelle Eintrittspreise. Die detaillierten Kartenskizzen und Fahrkartentipps sowie die ausklappbare Übersichtskarte sorgen dafür, dass die Ausflugsziele ganz einfach zu erreichen sind. Bei der Auswahl der Ziele sind die Städte und Gemeinden im NVV-Gebiet immer intensiv eingebunden.

Alle Broschüren liegen in NVV-Kundenzentren, NVV-InfoPoints, vielen Rathäusern, Touristikinformatoren, Gaststätten und Jugendherbergen im gesamten NVV-Gebiet aus. Außerdem sind die Inhalte im Internet des NVV verfügbar. Dort können die Hefte als PDF-Dateien heruntergeladen werden.

Nachweis der ÖPNV-Nutzung bei Freizeitaktivitäten

Unabhängig von der Art der Freizeitaktivität, ob zum Wandern, Radfahren oder auf dem Weg in ein Museum, in Nordhessen werden öffentliche Verkehrsmittel zu An und Abreise genutzt. Das belegt eine repräsentative Befragung, die der NVV Ende 2011 durchgeführt hat. Obwohl drei Viertel aller Befragten täglich oder fast täglich ein Auto zur Verfügung haben, wählen sie bei Zielen, die in den Freizeitbroschüren vorgestellt werden, eindeutig häufiger Bus und Bahn als bei ihren sonstigen Freizeitaktivitäten. Die Broschüren werden zu einem großen Teil ausdrücklich nicht nur als Anregung, sondern auch für die konkrete Ausflugsplanung genutzt.

Die Broschürenreihe des NVV unterstützt damit den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, erhöht dessen Wahrnehmung und bringt dem Nahverkehr mehr Fahrgäste. Selbst bei eher autoorientierten Bevölkerungsgruppen, zumeist außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel, haben die Hefte mit ihren Hinweisen auf gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbare Freizeitziele zum Umsteigen motiviert. Darauf weisen die Umfrageergebnisse eindeutig hin.

Ein weiterer Aspekt zeigt die positive Wirkung der Freizeitbroschüren: Während fast 60 % der Befragungsteilnehmer den ÖPNV nutzen, wenn sie die Ziele aus den NVV-Broschüren aufsuchen wollen, sind es bei Ausflugsaktivitäten ohne Hinweise nur gut die Hälfte der Teilnehmer, die sich für den ÖPNV entscheiden. Daran wird deutlich, dass allein im Freizeitverkehr mehr Fahrgäste durch die Freizeitbroschüren überzeugt werden konnten. Der NVV wertet dies als Erfolg der Marketingaktivität, denn gerade am Wochenende, wenn kaum Ausbildungs- und Berufspendler unterwegs sind, kann das ÖPNV-System Fahrgäste mit anderen Wegezwecken von den Kapazitäten her problemlos aufnehmen und damit seine Wirtschaftlichkeit steigern.

Besonders positiv bewertet der NVV auch, dass allein 25 % der Befragten zur Gruppe der Ausflügler und Urlauber gehören, die nicht aus Hessen stammen und die Broschüren für ihre Freizeitgestaltung und Anreise zu den Zielen genutzt haben, obwohl sie in der Regel noch keine Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr im NVV-Gebiet hatten.

Distribution über mehrere Kanäle

Einen weiteren Fokus legt der NVV auf die Verteilung der Broschüren, denn Information kann interessiertes Publikum nur dann erreichen, wenn diese einfach zugänglich ist. Auch in diesem Punkt wurde dem NVV bestätigt, denn mehr als die Hälfte der Teilnehmer hatten ihr Exemplar in Rathäusern, Touristikinformatoren, Gaststätten o. ä. Einrichtungen bezogen, d. h. außerhalb der „klassischen“ ÖPNV-bezogenen Informationsstellen (NVV-Kundenzentren, NVV-InfoPoints). Das heterogene Netz von Auslagestellen

erreicht damit besonders diejenigen Mobilitätsnachfrager, die bisher wenig mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Berührung gekommen sind.

4.2.3 Nordhessenkarte 60plus

Demographischer Wandel und Mobilitätsverhalten älterer Menschen

Der demographische Wandel verändert die Gesellschaft – derzeit und in Zukunft noch viel mehr. Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung steigt stetig an. Ältere Menschen leben länger und bleiben bis ins hohe Alter aktiv und mobil. Mit neuen Tarifangeboten, die speziell auf diese Kundengruppe zugeschnitten sind und deren Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen, lassen sich besondere Wachstumspotenziale für den ÖPNV erschließen.

Dieser Trend wurde vom NVV frühzeitig erkannt. Bereits 2006 begann der NVV nach genauer Betrachtung und Analyse der Kundengruppe mit der Entwicklung eines spezifischen Tarifangebots, der „Nordhessenkarte 60plus“. Das Besondere dabei ist, dass die Zielgruppe unmittelbar in den Entwicklungsprozess mit eingebunden wurde. Im Rahmen von Expertenrunden konnten Vertreter/-innen von Seniorenvereinigungen ihre Wünsche und Anregungen für ein spezielles Tarifangebot einbringen.

Dabei wurde relativ schnell deutlich, dass ältere Menschen ein anderes Mobilitätsverhalten an den Tag legen als beispielsweise Berufstätige. So nutzen sie den ÖPNV nicht regelmäßig, sondern hauptsächlich für Besuche und für Unternehmungen in der Freizeit. Diese und weitere Erkenntnisse aus der umfassenden Marktforschung gingen in die Leistungs- und Preisgestaltung des neuen Tarifangebotes ein.

Etablierung am Markt und Konditionen

Nachdem sich innerhalb kurzer Zeit 1.000 Neukunden für die Nordhessenkarte 60plus registriert hatten, erfolgte im Jahr 2007 der offizielle Start des Zielgruppenangebots, das damals eine hessenweite Vorreiterrolle einnahm.

Nach den beiden Startjahren mit Zuwächsen für die Nordhessenkarte 60plus von 30 bis 50 % pendeln sich diese seitdem bei 8 bis 9 % pro Jahr ein. Die Zahl der Jahreskarten-Abonnenten über 60 Jahre alt hat sich seit 2007 fast verdoppelt. Damit ist die Nordhessenkarte 60plus die dynamischste Zeitkarte des Tarifsortiments des NVV.

Grundlage des Erfolgs sind die besonderen Vorteile dieser Zeitkarte gegenüber dem regulären NVV-Tarif: Die Nordhessenkarte 60plus für 498,00 Euro im Jahr (Stand: 2013) gilt in allen öffentlichen Nahverkehrsmitteln im gesamten NVV-Netz. Der Jahrespreis kann zu zehn gleichen Monatsraten von je 49,80 Euro (Stand: 2013) entrichtet werden. Bei jährlicher Vorauszahlung gibt es zudem 3 % Rabatt.

Bestellt eine im selben Haushalt lebende Person über 60 Jahre zusätzlich eine Partnerkarte, kostet diese lediglich die Hälfte des Ausgangspreises. Darüber hinaus bietet die Nordhessenkarte 60plus – wie andere Jahreskarten des NVV-Tarifs auch – zahlreiche Vergünstigungen beim Besuch von Museen und anderer Einrichtungen (Zusatznutzen).

Zufriedenheitsanalysen

Die rund 8.000 Nutzer sind mit den Leistungen der Nordhessenkarte 60plus sehr zufrieden. Zu diesem Ergebnis kommt eine im Jahr 2013 veröffentlichte, repräsentative Studie von NVV und KVG, der eine schriftliche Befragung sämtlicher Abonnenten der Nordhessenkarte 60plus zugrunde liegt. 97 % der Nutzer sind sehr zufrieden oder zufrieden. Zusammengefasst schätzen sie vor allem den hohen Komfort, denen ihnen die Nordhessenkarte 60plus bietet: Mehr als 38 % benannten als wichtigsten Vorteil ihre Gültigkeit in ganz Nordhessen, mit fast 37 % dicht gefolgt von der einfachen und bequemen Handhabung. Der Preis war für knapp 24 % der Befragten das wichtigste Kaufargument.

So haben bereits 89 % der Befragten die Nordhessenkarte 60plus in ihrem Bekanntenkreis weiterempfohlen. Interessant ist aber auch ein weiteres Ergebnis: Die Nordhessenkarte 60plus ist häufig eine vollwertige Ergänzung zum eigenen Pkw. Denn obwohl fast 46 % der Nordhessenkarten-Benutzer in der Regel ein Auto zur Verfügung steht, nutzen mehr als 67 % der Befragten Busse und Bahnen mindestens vier- bis fünfmal pro Woche. Damit bestätigt die Marktforschungsstudie frühere Erkenntnisse, dass mit der Nordhessenkarte 60plus, anders als bei sonstigen Zeitkarten, in weitaus höherem Maße männliche Pkw-Nutzer dieser Altersgruppe erreicht werden.

Kundenbindung

Die Nordhessenkarte 60plus deckt die Mobilitätsbedürfnisse der Zielgruppe sehr gut ab. Dies zeigt sich zum Beispiel an der hohen Weiterempfehlungsrate. Mit neuen Programmen wie „Kunden werben Kunden“ wird dieses Kundenverhalten belohnt und weiter verstärkt, um so die Weiterverbreitung des Angebots zu forcieren.

Zudem tragen spezielle Kundenbindungsmaßnahmen dazu bei, die Nutzer stärker miteinander zu vernetzen, beispielsweise durch exklusive neue Freizeitangebote, die für die Zielgruppe entwickelt werden. Damit soll den Mobilitätsbedürfnissen der Kunden über 60 Jahre alt noch besser entsprochen werden.

4.2.4 SchülerFreizeitTicket „FreeBird“

Bei der Entwicklung eines neuen Tarifangebots, dem SchülerFreizeitTicket „FreeBird“, war die primäre Intention des NVV, Schülern und Auszubildenden eine attraktive Möglichkeit zu bieten, günstig und einfach in der Freizeit unterwegs zu sein. Die bisherige Regelung war für die jugendliche Zielgruppe unkomfortabel und nicht attraktiv genug, denn für jede Fahrt, die über den Geltungsbereich der Jahreskarte hinausging, musste eine zusätzliche Fahrkarte erworben werden.

Seit Dezember 2012 können Jugendliche mit „FreeBird“ und in Kombination mit ihrer Ausbildungs- oder Schülerjahreskarte im ÖPNV unterwegs sein. Die Karte gilt nachmittags ab 15:00 Uhr sowie ganztags an Wochenenden, Feiertagen und in den hessischen Schulferien.

„FreeBird“ hat auf allen ÖPNV-Linien im gesamten NVV-Gebiet Gültigkeit. Seit Juni 2013 können auch Schüler ohne eine Zeitkarte für den ausbildungsverkehr das neue Tarifangebot wahrnehmen. Sie benötigen dafür nur einen Berechtigungsnachweis und das SchülerFreizeitTicket „4all“.

Das SchülerFreizeitTicket kostet 120 Euro pro Jahr, das SchülerFreizeitTicket „4all“ 180 Euro pro Jahr (Stand: 2013). Beide Angebote gibt es nur als Jahreskarten im Abonnement. Diese können in allen Kundenzentren und Infopoints des NVV oder online bestellt werden. Über aktuelle Informationen, z. B. zu Veranstaltungen in der Region, Gewinnspiele oder Aktionen in Bussen und Bahnen, informiert dabei zielgruppenadäquat eine Facebook-Seite (www.facebook.com/nvv.freebird).

Tarifangebote wie die Nordhessenkarte 60plus und das SchülerFreizeitTicket „FreeBird“ sind aus Sicht des NVV erfolgversprechende Ansätze, die Ansprache neuer Zielgruppen durch speziell zugeschnittene Tarifangebote zu fördern.

4.2.5 Messung der Kundenzufriedenheit

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-30). Zur Ermittlung einer quantitativ messbaren Kundenzufriedenheit je Themenfeld wurde in der Befragung eine fünfstufige Zufriedenheitsskala von „sehr unzufrieden“ (= 1) bis „sehr zufrieden“ (= 5) benutzt.

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.⁷

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-30: Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach NVV]

⁷ In „geraden“ Jahren führt die KVG eine eigene Erhebung durch, in „ungeraden“ Jahren umfasst das Kundenbarometer des NVV auch die Leistungen bzw. Verkehre der KVG.

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-32). 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“.

Die Basisleistungen des Fahrbetriebs, d. h. Netzabdeckung, Anschluss- und Umsteigemöglichkeiten, Pünktlichkeit, Schnelligkeit der Zielerreichung und Betriebszeiten, werden von den Kunden zwar positiv, aber vergleichsweise kritisch bewertet. Dadurch bestehen aus Sicht des NVV 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 laut NVV 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 gegeben: 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, Schnel-

lichkeit). Für die Zukunft geht es daher vor allem darum, die Kundenzufriedenheit auf dem derzeitigen Stand zu halten.

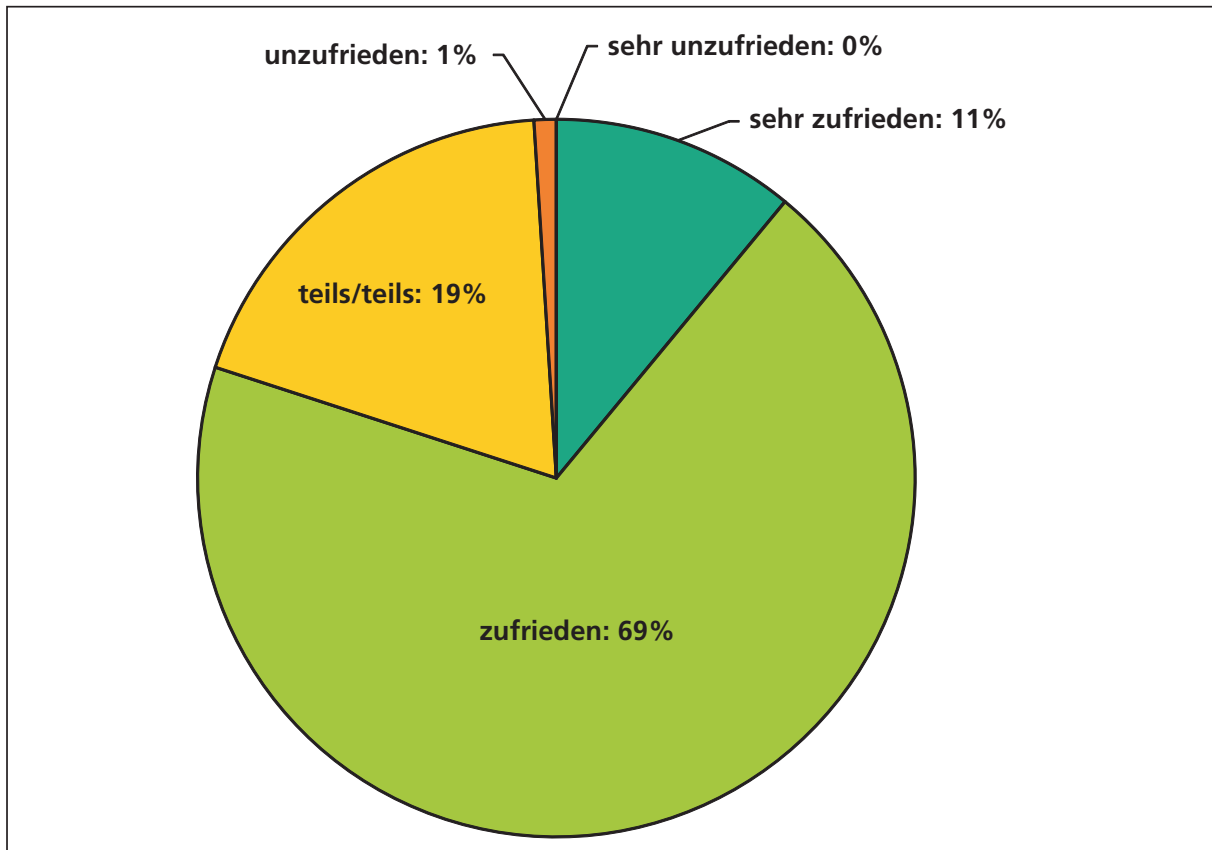


Abb. II-32: Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008
[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

5 Verbundtarif

5.1 Grundzüge des Verbundtarifs

Nach Gründung des Nordhessischen Verkehrsverbundes im Jahr 1995 wurden die verschiedenen Tarifsysteme der beteiligten Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen harmonisiert und zu einem einheitlichen Tarif zusammengefasst. Vor der Einführung des Verbundtarifs mussten Fahrgäste für Fahrten mit Umstieg bei jedem Verkehrsunternehmen eine separate Fahrkarte lösen. Seit 1995 können sie mit einer Fahrkarte ihr Ziel erreichen, unabhängig davon, wie oft sie umsteigen oder welches Verkehrsmittel sie benutzen. Der NVV-Tarif berücksichtigt dabei die zuvor gültigen Tarifniveaus und -besonderheiten – etwa für die Stadt Kassel und ihr Umland oder für die Klein-/Mittelstädte mit Stadtbussystemen oder vergleichbarer ÖPNV-Angebote.

Für nahezu alle Relationen des Nahverkehrs innerhalb des Aufgabenträgergebietes des NVV gilt somit der Grundsatz „Ein Fahrschein – Ein Tarif“. Darüber hinaus findet der NVV-Tarif – oder ein an dessen Systematik angelehnter Tarif – in bestimmten angrenzenden Bereichen bzw. zum Übergang in/aus benachbarte(n) Regionen Anwendung.

Tarif und Tarifsortiment stellen ein auf die verschiedenen Kundengruppen und Fahrtzwecke abgestimmtes Portfolio dar. Die Einnahmen daraus müssen zur Finanzierung des ÖPNV mit beitragen. Vor diesem Hintergrund greifen Tarif und Vertrieb ineinander – in Verbindung mit einer klaren Kundenkommunikation und einem zielgruppenspezifischen Marketing.

Im Folgenden wird ein Überblick über die wesentlichen Merkmale des NVV-Tarifs gegeben. Auf detailliertere Aussagen zum Tarifsystem wird im Rahmen des Nahverkehrsplanes verzichtet; diese können den Tarifbestimmungen des NVV entnommen werden. Anschließend erfolgt eine Darstellung der Vertriebsstrukturen im NVV-Gebiet (vgl. Kap. II 6).

5.2 Verbundtarifgebiet

Das Gültigkeitsgebiet des NVV-Tarifs umfasst

- die kreisfreie Stadt Kassel,
- den Landkreis Kassel,
- den Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- den Schwalm-Eder-Kreis,
- den Landkreis Waldeck-Frankenberg,
- den Werra-Meißner Kreis und
- die Gemeinde Staufenberg (Landkreis Göttingen).

Folgende Nachbarkommunen bilden eigene NVV-Tarifzonen für ein-/ausbrechende Fahrten zum/vom NVV-Kerntarifgebiet:

- Hann. Münden (Landkreis Göttingen),

- Warburg (Kreis Höxter),
- Gerstungen (Wartburgkreis).

Im Binnenverkehr der Gemeinden Wahlsburg und Oberweser (Landkreis Kassel) sowie auf bestimmten Relationen nach/aus Bad Karlshafen, Neu-Eichenberg und Witzenhausen wird der Tarif des benachbarten Verkehrsverbundes Süd-Niedersachsen (VSN) angewendet.

Weiterhin kommt der NVV-Tarif in Einzelfällen bei ein- und ausbrechenden Fahrten sowie bei Fahrten innerhalb benachbarter Kreise zur Anwendung. Diese Regelung bezieht sich auf Linien in federführender Aufgabenträgerschaft des NVV. Ansonsten gelten im Übergangsverkehr auf „NVV-fremden“ Linien i. d. R. die Tarife der Nachbarverbände (vgl. ausführlich Kap. II 5.5).

Das NVV-Tarifgebiet ist in Flächenzonen gegliedert (vgl. → **Anlage II-17**). Dabei bildet jede administrative Stadt bzw. Gemeinde eine Flächenzone. Zur Minderung tariflicher Härten sind für einzelne Stadt- bzw. Gemeindegebiete zusätzlich Teilzonen eingerichtet. Für den Übergang zu den angrenzenden Bereichen im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sind Übergangstarifgebiete ausgewiesen, die mehrere Städte bzw. Gemeinden umfassen.

Für den Großraum Kassel ist der Tarifbereich „KasselPlus“ ausgewiesen. 2012 umfasste dieser neben der kreisfreien Stadt Kassel die Umlandgemeinden Ahnatal, Baunatal, Calden, Espenau, Fuldabrück, Fulda, Habichtswald, Kaufungen, Lohfelden, Nieste, Niesetal, Schauenburg, Vellmar (Landkreis Kassel) und Staufenberg (Landkreis Göttingen).

5.3 Tarifsystematik

Der Verbundtarif außerhalb des „KasselPlus“-Gebietes ist ein relationsbezogener Flächenzonentarif. Für alle Flächenzonenbeziehungen (inkl. der ausgewiesenen Teilzonen) wurden entfernungsabhängige Preisstufen festgelegt, die bei der Preisbildung zugrunde gelegt werden. Es sind die Preisstufen 1 bis 10 sowie die Preisstufen „Stadttarif“, „KasselPlus“, „Stadt Kassel“ und „Kurzstrecke“ festgelegt. Dabei gilt für Fahrten innerhalb einer Gemeinde i. d. R. die Preisstufe 1, jedoch abweichend

- innerhalb der Stadt Kassel die Preisstufe „Stadt Kassel“ (nur Einzelfahrkarten und 5erTickets),
- innerhalb der Kernstädte von Bad Wildungen (einschließlich Reinhardshausen), Bad Sooden-Allendorf, Frankenberg (Eder), Homberg (Efze), Korbach, Melsungen und Witzenhausen sowie in der Gemeinde Reinhardshagen die Preisstufe „Stadttarif“,
- im Bereich von „KasselPlus“ für umsteigefreie Fahrten bis zu 4 Haltestellen bzw. im Eisenbahnverkehr für Fahrten bis zu 3 km die „Kurzstrecke“ (nur Einzelfahrkarten).

Fahrten durch mehrere Stadt- bzw. Gemeindegebiete werden wie folgt zugeordnet:

- innerhalb des „KasselPlus“-Bereiches die Preisstufe „KasselPlus“,
- auf allen anderen Fahrten relationsabhängig die Preisstufen 2 bis 10.

Innerhalb von Flächenzonen können mit einer gültigen Fahrkarte alle möglichen Strecken gefahren werden. Das gilt auch für Fahrkarten der Preisstufe 10, die Netzwirkungen für das gesamte Verbundgebiet haben. Fahrkarten der Preisstufen 2 bis 9 gelten nur auf der festgelegten Fahrtstrecke sowie im gesamten Ausgangs- und Zielort. Durch

die Bildung von Teilzonen ist es möglich, für besonders kurze Strecken zwischen Nachbargemeinden tarifliche Härten abzumildern.

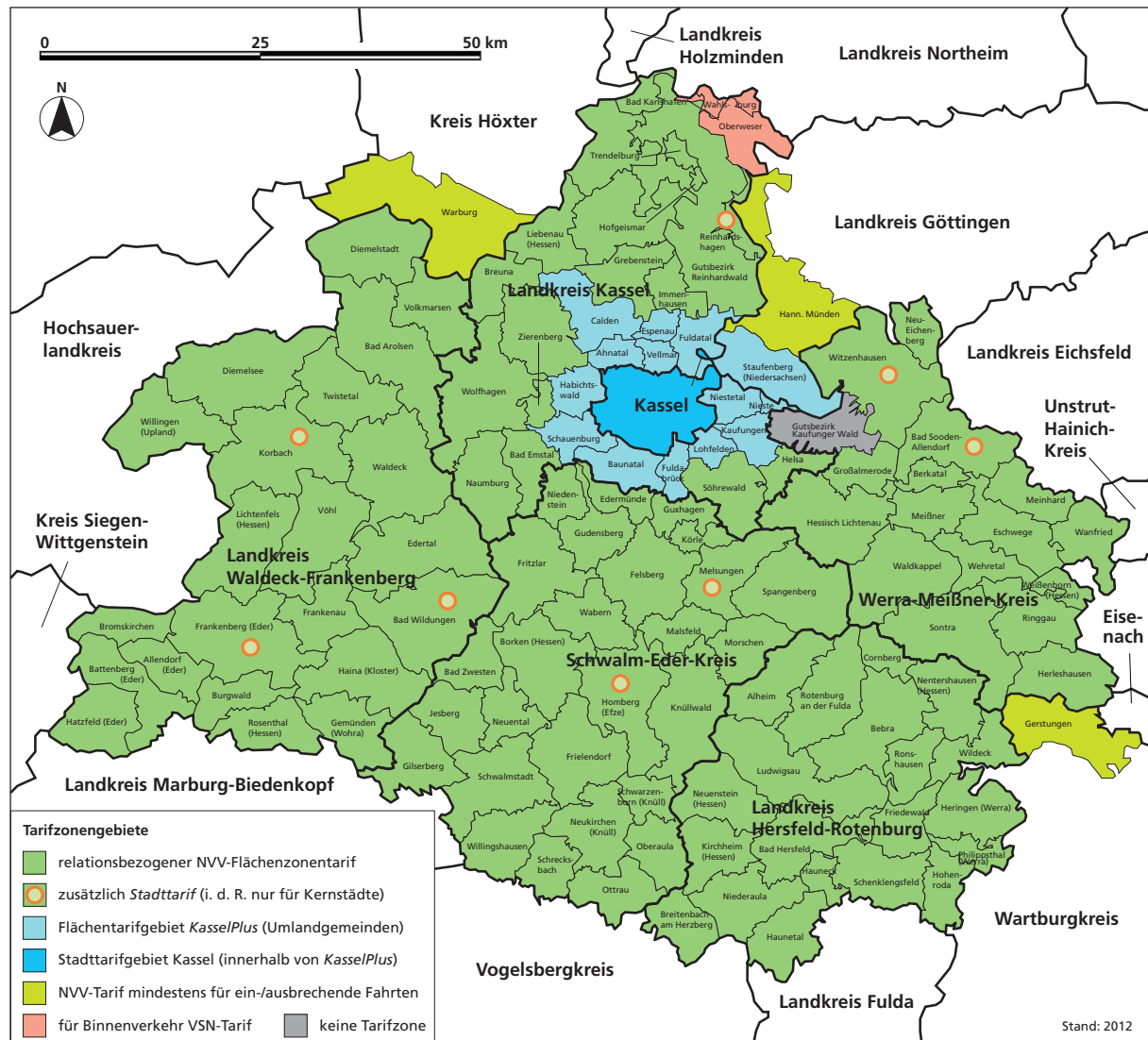


Abb. II-33: Tarifzonengebiete im NVV

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012]

5.4 Fahrkartensortiment

Das Fahrkartenangebot im NVV-Tarif lässt sich in Sortimente untergliedern für

- Wenig- und Seltenfahrer (Einzelfahrkarte, 5er-, Tages-, GruppenTages-, Multiticket),
- Vielfahrer (Wochen-, Monats- und Jahreskarten).

Darüber hinaus wird das Sortiment um alters- und zielgruppenspezifische Angebote ausdifferenziert und zusätzlich ergänzt (z. B. Einzelfahrkarte Kinder, Ausbildungszeitkarte, Hessenticket, Tagungs- und Kongressticket). Eine Übersicht über das Tarifsoriment befindet sich in **➔Anlage II-18**.

Die Mitnahme von Fahrrädern, Haustieren und größeren Gepäckstücken ist zu allen Verkehrszeiten kostenlos möglich.

5.4.1 Fahrkartensortiment für Wenig- und Seltenfahrer

Einzelfahrkarten gelten für eine Fahrt mit Umsteigen (außer Kurzstrecke), aber ohne Umweg und Unterbrechung. Sie werden ermäßigt für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren angeboten. Einzelfahrscheine werden auch in Form preislich ermäßigter 5erTickets herausgegeben.

Tages- und GruppenTagesTicket gelten an einem Kalendertag bis Betriebsschluss für beliebig viele Fahrten. Das TagesTicket kann von einer Person, das GruppenTagesTicket von bis zu fünf Personen genutzt werden. Das MultiTicket ist als Familienkarte konzipiert und kann von bis zu 2 Erwachsenen mit bis zu 3 Kindern oder Jugendlichen genutzt werden. Es gilt montags bis freitags 24 Stunden ab Lösungszeitpunkt oder für ein ganzes Wochenende (einschließlich ggf. angrenzender Feiertage).

Einzelfahrkarten, 5erTickets und TagesTickets ermöglichen es zudem, bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren kostenlos mitzunehmen.

Das Hessenticket ist eine Tarifkooperation der hessischen Verkehrsverbünde. Es berechtigt bis zu 5 Personen am Gültigkeitstag zu beliebig vielen Fahrten in allen Verkehrsmitteln im Bundesland Hessen, soweit diese in die Verkehrsangebote der Verbünde einbezogen sind. Maßgebend sind die Landesgrenzen. Davon abweichend gibt es einige Ausnahmen: So sind bspw. alle Fahrten im Tarifgebiet des NVV möglich, also auch in die gemäß Kap. II 5.2 genannten benachbarten Städte und Gemeinden in Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen. Es gilt an den Werktagen von Montag bis Freitag von 9 Uhr bis Betriebsende, an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen in Hessen von Betriebsbeginn bis -ende. Das vergleichbare Schöne-Wochenende-Ticket der DB AG wird ebenso in allen Verkehrsmitteln des NVV anerkannt.

Unter dem Begriff Kombi-Tickets werden verschiedene ereignis- oder zielgruppenbezogene Tarifangebote zusammengefasst. Hierunter fallen u. a. Eintrittskarten zu Veranstaltungen (inkl. Hin- und Rückfahrt mit dem ÖPNV), Hoteltickets, Touristen-, Gäste- und Kurgastkarten. Für organisierte Personengruppen, wie z. B. Kindergartengruppen, Schulklassen oder Wandervereine, wird ein GroßgruppenTicket angeboten.

5.4.2 Fahrkartensortiment für Vielfahrer

Das Sortiment für Vielfahrer umfasst Wochen-, Monats- und Jahreskarten sowie weitere Angebote für bestimmte Kundengruppen. Für Wochen- und Monatskarten ist der erste Geltungstag frei wählbar. Monatskarten gelten bis zum gleichen Tage des Folgemonats, Wochenkarten sind sieben Tage gültig. Wochenkarten liegen preislich bei mehr als sechs Einzelfahrscheinen oder bei mehr als drei TagesTickets günstiger. Monatskarten mit Geltungsbeginn ab 9 Uhr werden preisreduziert verkauft. Für den Bereich der Stadt Kassel gibt es eine zusätzliche preisreduzierte Monatskarte, die nur an Werktagen (Mo-Fr) benutzt werden kann. Alle Zeitkarten sind, sofern diese nicht als preisreduzierte Ausbildungszeitkarte ausgestellt wurden, übertragbar und berechtigen zur kostenlosen Mitfahrt von bis zu 3 Kindern unter 6 Jahren.

Alle Monatskarten sind auch im Abonnement als Jahreskarte erhältlich. Ab einem beliebigen Zeitpunkt können diese zum Preis von 10 Monatskarten erworben werden. Diese Zeitkartenversion ermöglicht außerdem, ganztägig an Wochenenden und Feiertagen sowie an den übrigen Tagen ab 19 Uhr eine weitere Person und alle zum Haushalt gehörenden Kinder unter 18 Jahren kostenlos mitzunehmen. Darüber hinaus ist die Benutzung der 1. Klasse in Regionalverkehrszügen im gelösten Gültigkeitsbereich ohne Aufpreis möglich. Mit dem Besitz einer Jahreskarte für den Jedermann-Verkehr sind

weitere Vorteile und Vergünstigungen verbunden, etwa für Car-Sharing oder Eintrittsermäßigungen (z. B. Museen, Veranstaltungen).

Bei der Abnahme einer hohen Anzahl von Jahreskarten durch Arbeitgeber oder Institutionen werden Ermäßigungen auf den jeweiligen Jahreskartenpreis von bis zu 25 % gewährt (JobTicket).

Für Fahrgäste ab einem Alter von 60 Jahren aufwärts gibt es mit der „Nordhessenkarte 60plus“ eine stark vergünstigte persönliche Netzkarte. Für eine weitere im Haushalt lebende Person über 60 Jahre ist eine Partnerkarte zum halben Preis erwerbbar, die auch einzeln genutzt werden kann.

Neben den „regulären“ Zeitkarten für Auszubildende, für die die erläuterten Mitnahmeregelungen nicht gelten, existieren für diese Kundengruppe weitere Tarifangebote, die teilweise auf gesonderten Vereinbarungen mit den Ausbildungsstätten beruhen. So gibt es für Studierende der Hochschulen und Universitäten innerhalb und außerhalb des NVV-Gebietes Semestertickets mit Fahrtberechtigungen im NVV.

Nachtrag: Zum Dezember 2012 wurde das Schüler-Freizeit-Ticket „FreeBird“ eingeführt. Dieses ermöglicht Jugendlichen und jungen Erwachsenen, kostengünstig in ihrer Freizeit unterwegs zu sein, solange sie den Status eines Schülers oder Auszubildenden innehaben. Damit werden Regelungen für diese Zielgruppe abgelöst, die nicht attraktiv waren, denn für jede Fahrt, die über den Geltungsbereich der Ausbildungszeitkarte (Jahreskarte) hinausging, musste eine zusätzliche Fahrkarte gelöst werden (vgl. Kap. II 4.2.4).

Empfänger von ALG II, Sozialgeld oder Leistungen zur Grundsicherung erhalten unter bestimmten Voraussetzungen ermäßigte Zeitkarten (Diakonieticket).

5.4.3 Regelungen mit der DB Fernverkehr AG

Die BahnCard findet in den Verbundverkehrsmitteln keine Anerkennung.

Zeitkarteninhaber können ihre Fahrkarte unter Zahlung eines Aufpreises auch für Fahrten im Intercity der DB Fernverkehr AG nutzen, die auf den Fernverkehrsstrecken im Verbundgebiet verkehren:

- Warburg – Kassel – Bebra – Bad Hersfeld,
- Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa.

In Kassel gilt das City-Ticket, das in Verbindung mit Fernverkehrsfahrausweisen der Deutschen Bahn AG am Ankunftstag eine Weiterfahrt auf dem Stadtgebiet mit allen öffentlichen Verkehrsmitteln in Richtung des Fahrtziels erlaubt. Bei Rückfahrkarten ist die City-Ticket-Funktion auch am aufgedruckten Rückfahrttag für Fahrten in allen Verkehrsmitteln zu einem (Fern-)Bahnhof innerhalb der Stadt Kassel nutzbar. Inhaber der BahnCard 100 können beliebig viele Fahrten im Tarifgebiet Stadt Kassel ohne Zahlung eines separaten Fahrpreises durchführen.

5.4.4 Zuschläge

Für die im Verbundgebiet verkehrenden AnrufSammelTaxen (AST) ist auf vielen Linien ein tariflicher Zuschlag von 1,00 Euro pro Fahrt fällig. Zuschlagsfreie bedarfsgesteuerte Angebotsformen hingegen sind (mit Stand 2012) v. a.

- die AST-Linien, Spät- und Frühsammelverkehre in Regie der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG (KVG),

- die als AnrufLinienTaxi (ALT) durchgeführten Fahrten im Landkreis Kassel,
- die AST-Linien in lokaler Aufgabenträgerschaft des Schwalm-Eder-Kreises bzw. in Regie der Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH (NSE),
- die Rufbusfahrten in lokaler Aufgabenträgerschaft des Landkreises Waldeck-Frankenberg bzw. in Regie der Energie Waldeck-Frankenberg (EWF).

Für Fahrten in der 1. Klasse im SPNV ist ein Zuschlag erforderlich. Die Zuschläge werden zu Einzelfahrkarten sowie zu Wochen-, Monats- und Jahreskarten angeboten, so dass sowohl Selten- als auch Vielfahrern einen Übergang ermöglicht wird.

5.5 Übergangstarife zu benachbarten Verbänden und Landkreisen

Übergangstarife kommen zur Anwendung, sobald ein Fahrgast die Verbundgrenze des NVV mit einem öffentlichen Nahverkehrsmittel überschreitet. Zwischen dem NVV und den benachbarten Verkehrsverbänden (bzw. Landkreisen) wurden für alle Verbundgrenzen überschreitende Verbindungen festgelegt, welcher Tarif im Übergangsverkehr greift. Grundsätzlich wird der Tarif desjenigen Verbundes in Anspruch genommen, auf dessen Wirkungsgebiet eine Linie hauptsächlich verkehrt.

Übergangstarif zwischen NVV und RMV

Zwischen den hessischen Verkehrsverbänden NVV und RMV wurde einheitlich als Übergangstarif eine dem RMV-Tarif angepasste Regelung vereinbart. Bei bestimmten Fahrten im AST-Verkehr gilt beim Barverkauf im Fahrzeug aber der NVV-Tarif. Für den Übergangsverkehr werden Einzelfahrkarten für Erwachsene und Kinder, Tages- und Gruppentageskarten sowie Wochen- und Monatskarten des Jedermann-Verkehrs und des Ausbildungstarifs verkauft.

Landkreis im RMV	Gemeinden im Übergangstarif zum NVV
Landkreis Fulda	Burghaun, Eiterfeld, Fulda, Hünfeld, Künzell, Nüsttal, Petersberg, Rasdorf (8)
Vogelsbergkreis	Alsfeld, Grebenau, Romrod, Schlitz, Schwalmtal (5)
Landkreis Marburg-Biedenkopf	Amöneburg, Angelburg, Biedenkopf, Breidenbach, Cölbe, Dautphetal, Ebsdorfergrund, Fronhausen, Kirchhain, Lahntal, Marburg, Münchhausen, Neustadt, Rauschenberg, Stadtallendorf, Steffenberg, Weimar, Wetter, Wohratal (19)
(in Klammern: Anzahl Städte und Gemeinden je Landkreis im Übergangstarif)	

Tab. II-31: Städte und Gemeinden im RMV-Gebiet mit Übergangstarif zum NVV-Gebiet

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012]

Dieser Übergangstarif gilt zwar innerhalb eines definierten Bereiches in beiden Verbundgebieten, jedoch nicht flächendeckend (keine frei wählbare „N-zu-n-Beziehung“), sondern nur für gesondert ausgewiesene Fahrtrelationen. Für die übrigen Fahrtbeziehungen, die zwischen den Städten und Gemeinden in den Grenzbereichen beider Ver-

bundgebiete nachgefragt werden können, gilt dieser Übergangstarif explizit nicht. Die Gemeinden, die im RMV-Gebiet vom Prinzip her in den Übergangstarif einbezogen sind, können Tab. II-31 entnommen werden. Im südlichen Teil des NVV-Gebietes ist hierfür ebenso eine Reihe von Städten und Gemeinden ausgewiesen, die ebenfalls in das Übergangstarifgebiet fallen (vgl. Abb. II-34).

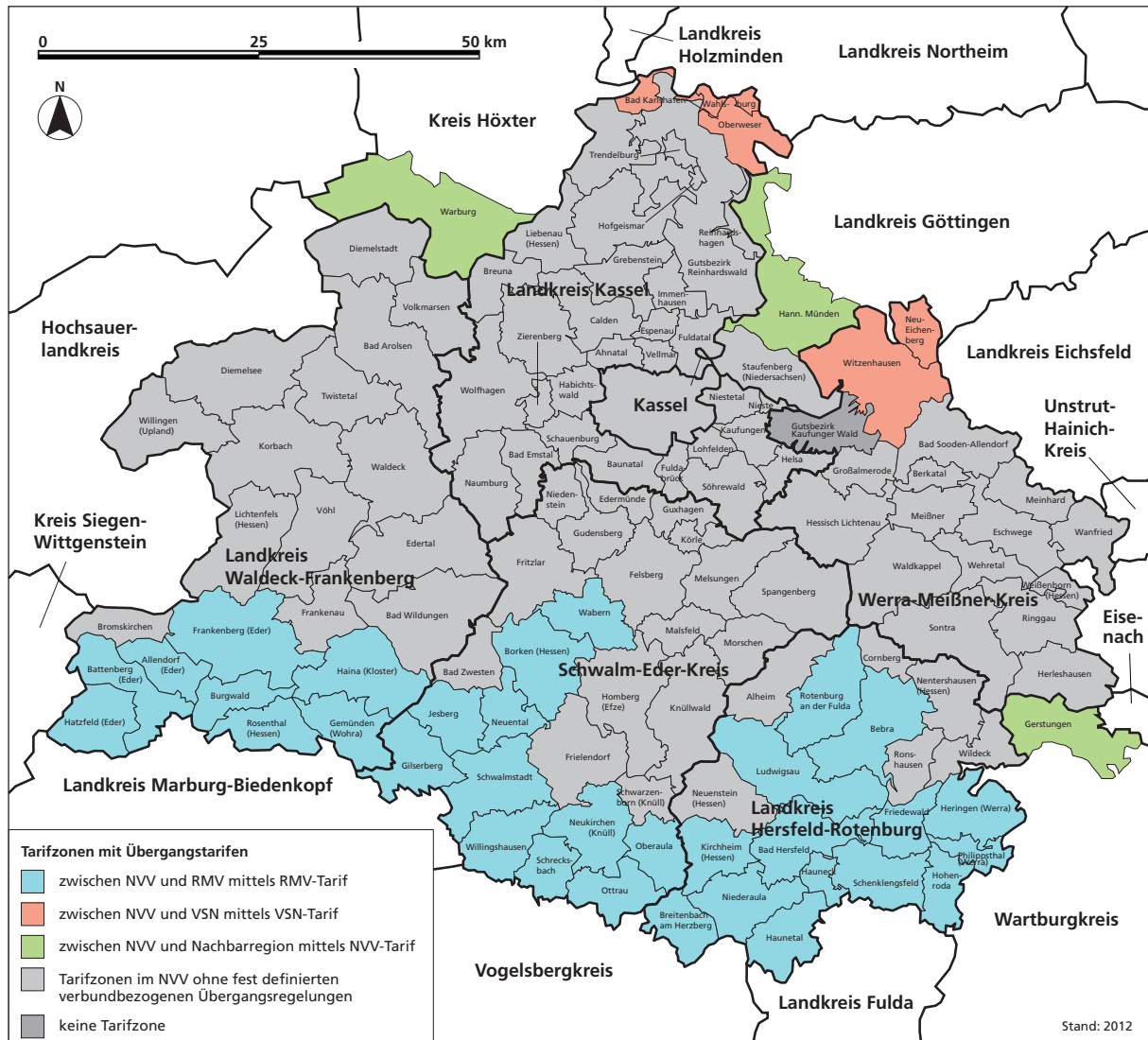


Abb. II-34: Übergangstarifzonen im NVV-Gebiet

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012]

Übergangstarif zwischen NVV und VSN

Mit dem Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen (VSN) besteht ein Übergangstarif, der die Städte und Gemeinden Bad Karlshafen, Wahlsburg, Oberweser, Witzenhausen und Neu-Eichenberg in Hessen sowie Hann. Münden und Staufenberg in Niedersachsen umfasst. Zwischen diesen Städten und Gemeinden entlang der nördlichen Verbundgrenze findet relationsbezogen entweder der NVV- oder der VSN-Tarif Anwendung.

Übergangstarif zwischen NVV und der Gemeinde Gerstungen (Thüringen)

Für Fahrten in die Gemeinde Gerstungen (Thüringen) gilt der NVV-Tarif nur von ausgewählten Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet aus (analog für die umgekehrte Fahrtrichtung):

- Landkreis Hersfeld-Rotenburg: Alheim, Bad Hersfeld, Bebra, Cornberg, Friedewald, Heringen, Ludwigsau, Nentershausen, Philippsthal, Ronshausen, Rotenburg an der Fulda, Wildeck;
- Werra-Meißner-Kreis: Herleshausen, Sontra.

Linienbezogene Regelungen zum Übergangstarif

Die Übergangsregelungen zu den Verbundgebieten des RMV und des VSN sowie zur Gemeinde Gerstungen in Thüringen basieren auf den Tarifzonen des NVV. Für andere, die Verbundgrenzen überschreitende Fahrtrelationen wurden dagegen linienbezogene Tarifregelungen getroffen (vgl. auch Tab. II-32):

- auf Linien, die sich in regionaler Aufgabenträgerschaft des NVV befinden (bzw. vereinzelt in lokaler Aufgabenträgerschaft eines Verbundlandkreises des NVV), gilt für den Übergang grundsätzlich der NVV-Tarif. Ausgenommen hiervon sind Linien im nördlichen Teil des Landkreises Kassel und bei der R1 zwischen Göttingen und Witzenhausen.
- auf Linien des straßengebundenen ÖPNV, die in das NVV-Gebiet „einbrechenden“ und die sich in der federführenden Aufgabenträgerschaft eines angrenzenden (Land-)Kreises befinden, gilt im Übergangsverkehr der Tarif der Nachbarverkehrsregion.

Aufgabenträger	Linien	Verkehrsgebiet	anzuwendender Übergangstarif
NVV (in Einzelfällen Land- kreis bzw. LNO)	200	Unstrut-Hainich-Kreis	NVV
	231, 312, 330, 340	Wartburgkreis	
	502, 507, 510, 520, 530	Hochsauerlandkreis	
	194, 195, KBS 356	LK Kassel	VSN
	R1	Werra-Meißner-Kreis	VSN (nach/aus GÖ)
Hochsauerlandkreis (HSK)	N7, R46, T92, 382, 385, 397	LK Waldeck-Franken- berg	Verkehrsgemeinschaft Ruhr-Lippe (VRL)
Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)	200, 220, 560, 562	LK Kassel	Hochstift-Tarif (HST)
	503	LK Waldeck-Franken- berg	
Kreis Siegen- Wittgenstein (SI)	R33	LK Waldeck-Franken- berg	Verkehrsgemeinschaft Westfalen-Süd (VGWS)
Wartburgkreis	78	Werra-Meißner-Kreis	Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis

Aufgabenträger	Linien	Verkehrsgebiet	anzuwendender Übergangstarif
Landkreis Eichsfeld	13	Werra-Meißner-Kreis	Eichsfeldwerke

Tab. II-32: *Linienbezogene Regelungen für den Übergang zwischen NVV und Nachbarregionen*
[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012]

Fahrten ohne Übergangstarifizierungen

Bei Fahrten über die definierten Übergangsverkehrsräume hinaus wird/werden für eine Fahrtrelation angewendet

- die einzelnen Binnenverkehrstarife der jeweiligen Verbünde (NVV, RMV, VSN usw.), sofern keine Durchtarifizierung zustande kommt,
- das „Hessenticket“ der hessischen Verbünde (NVV, RMV, VRN),
- das „Quer-durchs-Land-Ticket“ oder „Schönes-Wochenende-Ticket“ der DB AG,
- die Haustarife der Verkehrsunternehmen des straßengeb. ÖPNV (sofern vorhanden),
- im Eisenbahnverkehr der Tarif der Deutschen Bahn AG.

5.6 Informationen für Kunden und Verkehrsunternehmen

Die ausführlichen Tarifbestimmungen des NVV sind der Loseblattsammlung „Verbund-Tarif“ zu entnehmen, die laufend auf dem aktuellen Stand gehalten wird (vgl. NVV 2012). Darüber hinaus werden zielgruppenspezifische Informationsbroschüren aufgelegt, die die relevanten Angebote aus dem Tarifsortiment übersichtlich vermitteln, z. B. „Seltenfahrer“, „StadtBus-Tickets“, „Spartickets für Schüler, Azubis und Studenten“. Weitere Informationsmöglichkeiten für den Kunden bestehen über die Fahrplanauskunft im Internet, das Kundentelefon sowie alle stationären und mobilen Vertriebsstellen.

Außerdem wird über den NVV-Tarif stationär an allen großen Verknüpfungshaltestellen, an den Bahnstationen, an wichtigen Bushaltestellen mit NVV-Vitrinen und in den Fahrzeugen informiert.

Alle Vertriebsstellen haben über die in den Fahrkartendruckern eingespielte Software einen Zugriff auf die wesentlichen Tarifbestandteile. Für eine ausführliche Tarifberatung steht den Auskunfts- und Tarifstellen eine Tarifsoftware zur Verfügung. Anhand der hinterlegten Angaben sind auch alle zulässigen Relationen, die keinen Umweg darstellen, ermittelbar.

Bestimmte Angebote, wie z. B. Jahreskarten, werden zentral von ausgewählten Vertriebsstellen ausgegeben. Dort werden auch die Stammdaten der Kunden verwaltet.

6 Vertrieb

6.1 Aufgaben

Vor dem Hintergrund der Einnahmensicherung zur Mitfinanzierung des Verkehrsangebotes besteht die Hauptaufgabe des Vertriebs darin, eine kundennahe und reibungslose Bereitstellung und Pflege von Vertriebskanälen mit entsprechenden Abrechnungssystemen sicherzustellen. Dazu gehören u. a. die Organisation, Vorhaltung bzw. Betreuung von

- mobilen und stationären Verkaufsgeräten,
- von personenbedienten Verkaufs- und Beratungsstellen an zentralen, aufkommensstarken Zugangsstellen,
- von sonstigen, dezentralen Vorverkaufsstellen.

Vertriebsaktivitäten müssen jedoch auch vor dem daraus entstehenden Kostenaufwand gesehen werden. Den unterschiedlichen Bedürfnissen von Kundengruppen müssen auch die Vertriebsstrukturen entgegen kommen. Während Seltenfahrer spontan und ohne intensive Beschäftigung mit Tarifdetails zum erforderlichen Ticket gelangen wollen – allerdings teilweise auch erhöhten Beratungsbedarf über reine Tariffragen hinaus haben –, wünschen Vielfahrer einen schnellen und problemlosen Zugang zu der auf ihre jeweiligen Bedürfnisse zugeschnittenen Fahrkarte. Den angebotenen Vertriebswegen kommt darüber hinaus eine wesentliche Aufgabe bei der Kundenbindung zu.

6.2 Vertriebskanäle

Im NVV werden sowohl stationäre als auch mobile Vertriebskanäle (letztere in den Fahrzeugen) eingesetzt. Je nach Situation findet der Verkauf durch Automaten oder durch Personal statt. Dabei besteht für einen Großteil des Sortiments – auch bei den Fahrkarten für Seltenfahrer – die Möglichkeit des Vorverkaufs. Internet, Telefon und mobile Endgeräte wurden 2010 noch nicht als Vertriebswege genutzt; die jeweiligen Kanäle beschränkten sich auf Informationseinholung. Fahrkarten können gekauft werden

- im Busverkehr beim Fahrpersonal,
- im Straßenbahn- und teilweise im Eisenbahnverkehr an mobilen Automaten in den Fahrzeugen,
- an stationären Fahrkartenautomaten an den Zugangsstellen,
- in den NVV-Kundenzentren und NVV-Infopoints (zum Teil in die Reisezentren der DB AG oder in die DB Agenturen personell/ räumlich integriert),
- in den übrigen Reisezentren der Deutschen Bahn AG und in den DB Agenturen,
- in den teilnehmenden öffentlichen Einrichtungen und Einzelhandelsgeschäften,
- seit Oktober 2012 auch über das Mobiltelefon (erste Stufe „HandyTicket“).

Jahreskarten mit schriftlicher Bestellung werden vom Abonnementvertrieb des NVV ausgestellt. Für KombiTickets und bestimmte andere zielgruppenspezifische Tarifangebote gelten besondere Vertriebswege.

Zur Nutzung von Fahrkarten aus dem Vorverkauf müssen diese vor Fahrtantritt vom Fahrgast entwertet werden. Einheitliche Entwerterautomaten des NVV befinden sich in allen Bussen, in vielen Schienenfahrzeugen sowie auf den Bahn- und Tramstationen.

6.3 Stationärer personenbedienter Fahrausweisverkauf

NVV-Kundenzentren, NVV-InfoPoints und DB-Verkaufsstellen

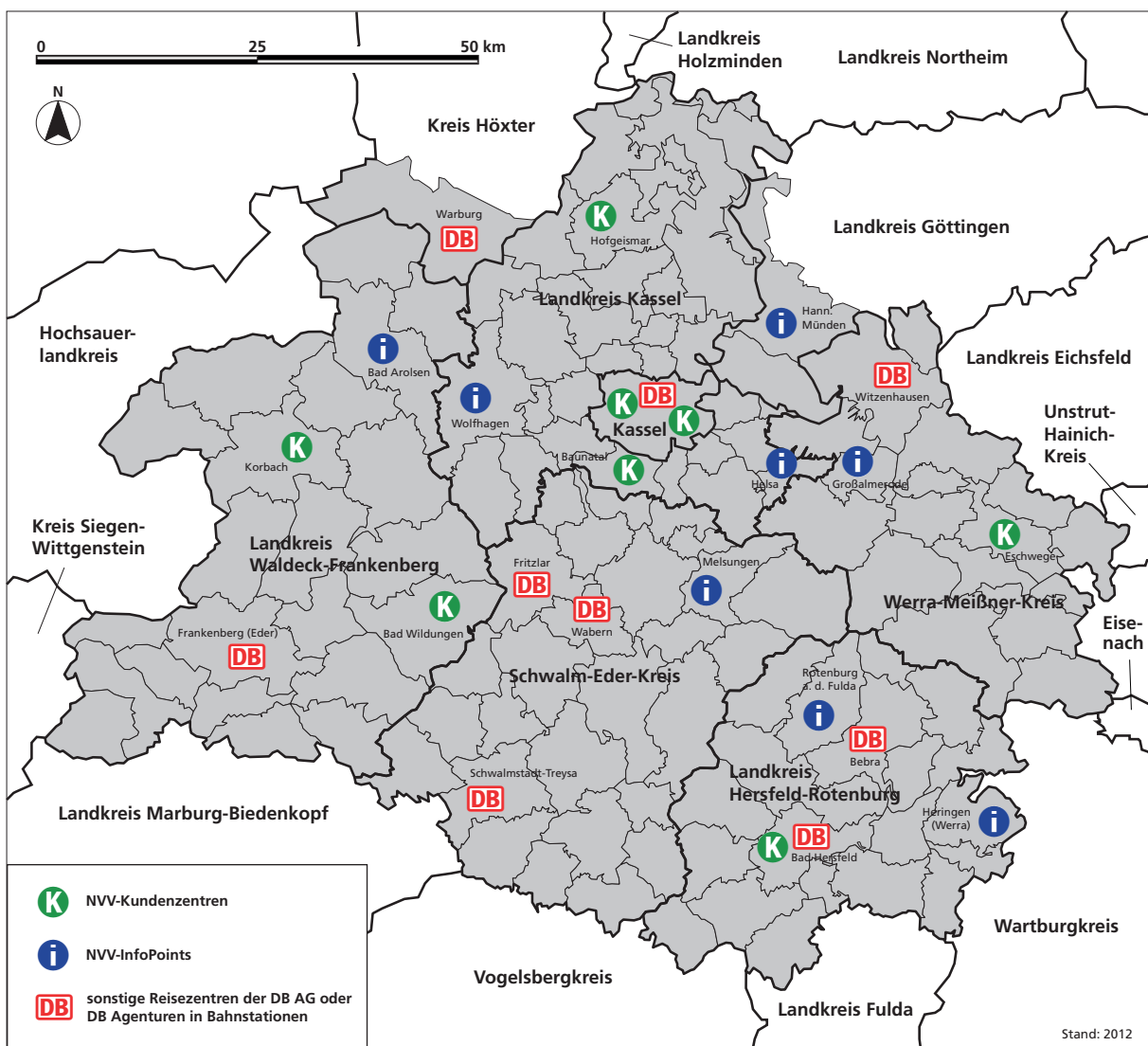


Abb. II-35: Lage der NVV-Kundenzentren, der NVV-InfoPoints und der übrigen DB-Verkaufsstellen

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012 und DB AG 2012]

In den NVV-Kundenzentren und NVV-InfoPoints berät fachlich geschultes Personal die Nahverkehrskunden in allen tariflichen und fahrplanrelevanten Belangen und vertreibt das komplette Fahrkartensortiment. Die Mitarbeiter vermitteln auch Jahreskarten im Abonnement und stellen vorläufige Jahreskarten aus. Die Betreiber dieser Einrichtungen werden vom NVV durch Vergabeverfahren ermittelt.

Ausgebildetes Personal in den Reisezentren der DB AG und in den DB-Agenturen verkauft – neben dem Fahrkartensortiment der DB AG – ebenfalls das komplette Tarifsoriment des NVV (mit Ausnahme von Jahreskarten und Sondertickets). DB-Agenturen sind entweder den Reisebüros angegliedert, die sich in den Empfangsgebäuden der Bahnstationen befinden, oder stellen vereinzelt eine Zusatzleistung des verbliebenen Eisenbahnbetriebspersonals (Fahrdienstleiter) dar.

Im Verbundgebiet gibt es acht NVV-Kundenzentren: in Bad Hersfeld (Innenstadt), Bad Wildungen (Bahnhof), Baunatal (Stadtmitte), Eschwege (Stadtbahnhof), Hofgeismar (Bahnhof), Kassel (Innenstadt, Bahnhof Wilhelmshöhe) und Korbach (Hbf). Die Anzahl der NVV-InfoPoints beläuft sich ebenfalls auf acht. Diese befinden sich in Bad Arolsen (Bahnhof), Großalmerode (Marktplatz), Hann. Münden (Bahnhof), Helsa (Rathaus), Heringen (Werra Kalibergbau Museum), Melsungen (Bahnhof), Rotenburg an der Fulda (Bahnhof), Wolfhagen (Rathaus).

Darüber hinaus gibt es DB-Verkaufsstellen, die nicht zugleich auch NVV-Kundenzentren oder den NVV-InfoPoints sind. Dazu zählen die Reisezentren der Deutschen Bahn AG und die DB Agenturen (hier sind nur jene an Bahnstationen erwähnt) in Bad Hersfeld, Bebra, Frankenberg, Fritzlar, Kassel Hbf, Schwalmstadt-Treysa, Wabern, Warburg und Witzenhausen (vgl. Abb. II-35).

Sonstige Vorverkaufsstellen

Über die NVV-Kundenzentren, NVV-InfoPoints und DB-Verkaufsstellen hinaus werden Fahrkarten von ausgewählten Einzelhandelsgeschäften im Nebengewerbe, von Postagenturen oder von öffentlichen Einrichtungen (Stadt-, Gemeinde-, Kreisverwaltungen) verkauft. Vertriebsstellen, die mit dem einheitlichen NVV-Fahrkartendruckern ausgestattet sind, verkaufen bis auf Jahreskarten und Sondertickets das komplette Fahrkartensortiment.

In einigen wenigen Verkaufsstellen im Umland der Stadt Kassel werden dagegen nur 5er Tickets für das Tarifgebiet „KasselPlus“, für die Preisstufe „Stadt Kassel“ oder für ausgewählte lokale Start-/ Zielbeziehungen vom Fahrkartenblock vertrieben.

In allen Städten und Gemeinden des Tarifgebietes „KasselPlus“ gibt es mindestens eine Vorverkaufsstelle dieser Art (vgl. Abb. II-36). Außerhalb des Tarifgebietes „Kassel-Plus“ findet der Nahverkehrskunde sonstige Vorverkaufsstellen (Stand: 2012)

- im Landkreis Kassel in Bad Emstal-Sand, Grebenstein, Helsa, Helsa-Eschenstruth, Söhrewald-Wellerode und Zierenberg;
- im Schwalm-Eder-Kreis in Homberg (Efze) und Körle;
- im Werra-Meißner-Kreis in Hessisch Lichtenau.

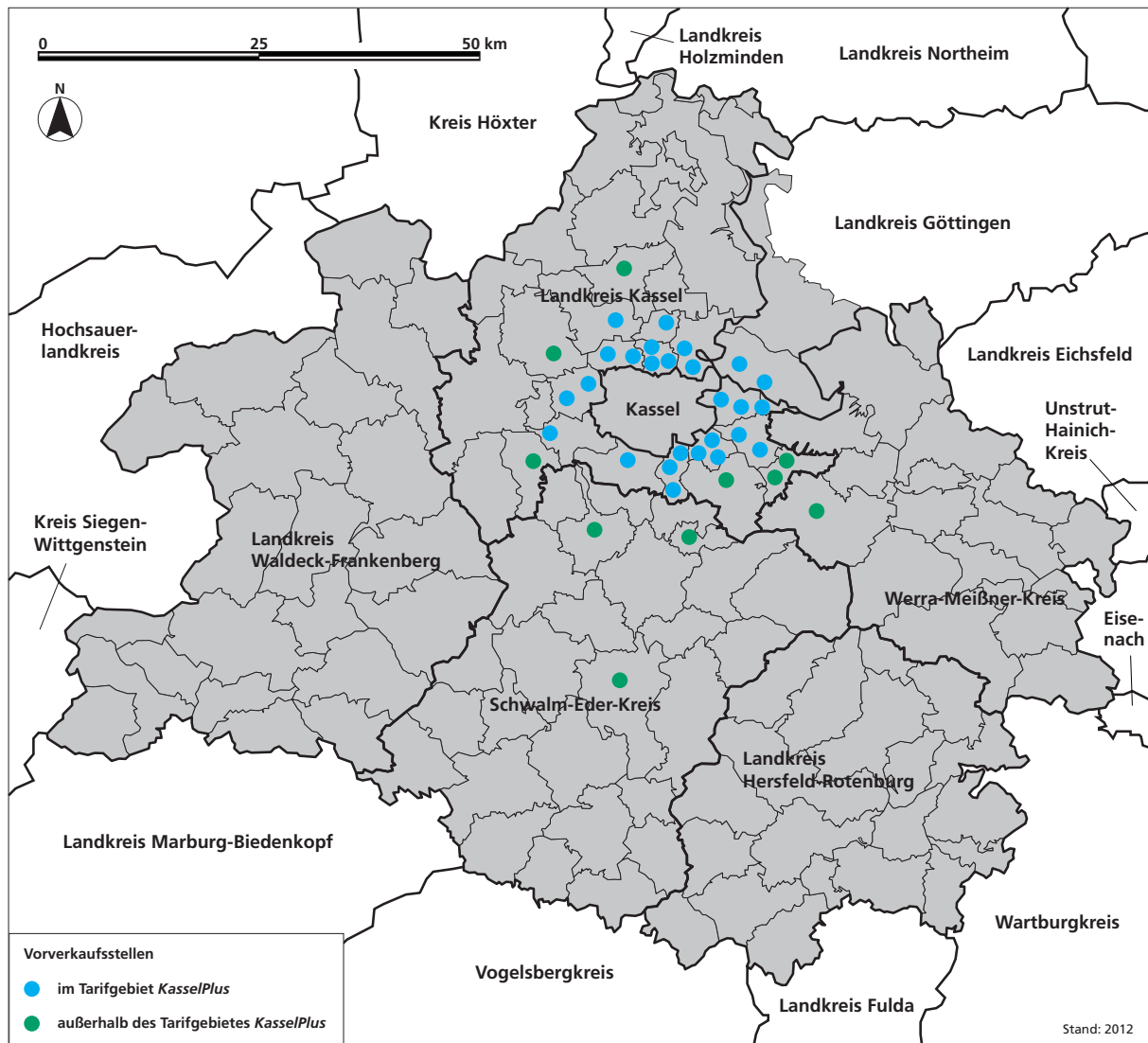


Abb. II-36: Lage der Verkaufsstellen außerhalb der Stadt Kassel

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2012]

6.4 Mobiler Fahrkartenverkauf in den Fahrzeugen

In den Bussen, deren Verkehrsgebiet sich nicht gänzlich auf das Tarifgebiet „KasselPlus“ beschränkt, wird das komplette Fahrkartensortiment verkauft – ausgenommen Jahreskarten und KombiTickets. Innerhalb der RMV-Zonen für den Übergang zwischen NVV- und RMV-Gebiet sind auch Fahrkarten zu diesem Tarif erhältlich.

Der Vertrieb erfolgt mittels einheitlicher Fahrscheindrucker (Typ „i.box“), die den Verkehrsunternehmen von den Regiegesellschaften gegen Miete zur Verfügung gestellt werden. Die logistische Abwicklung der Drucker wird für das gesamte Verbundgebiet von der KVG durchgeführt.

In den Straßenbahnen und in einem Großteil der Eisenbahnfahrzeuge (u. a. in Abhängigkeit von den Vorgaben aus den Verkehrsverträgen) werden Fahrkarten automatenbasiert verkauft. Die Bedienung soll einen leichten Zugang zu einer Fahrkarte ermöglichen. Der Fahrkartenkauf wird durch eine verständliche Anleitung und einfache Menü-

führung unterstützt. Das Angebot dieser Automaten umfasst – bis auf wenige Ausnahmen im Tramverkehr der Stadt Kassel – das komplette Fahrkartensortiment, ausgenommen sind wiederum Jahreskarten und KombiTickets. Einzelfahrkarten werden zum sofortigen Fahrtantritt ausgegeben. Alle übrigen Fahrkarten werden durch Entwertung im Fahrzeug oder an den Stationen zur Fahrt gültig gestempelt, sofern nicht – wie bei Zeitkarten – bereits die Gültigkeit bei der Ausstellung angegeben ist.

Fahrkarten können in den Fahrzeugen per Barzahlung oder mit Geldkarte erworben werden.

In den Zügen der cantus Verkehrsgesellschaft mbH, den RegioTram-Fahrzeugen und den Niederflurtrams der KVG und der RBK ist außerdem die Zahlung mit dem Girocard-Verfahren (ec-Karte) möglich. In den Zügen der Erfurter Bahn GmbH ist ein Fahrausweis-erwerb nur für den sofortigen Fahrtantritt möglich.

Nicht in allen Nahverkehrszügen besteht die Möglichkeit, Fahrausweise zu lösen aufgrund

- abweichender Regelungen benachbarter Verkehrsverbände zum Zustieg in Züge ohne gültige Fahrkarte,
- abweichender vertraglicher Vereinbarungen zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen.

6.5 Stationäre Fahrkartenautomaten

Die DB Station & Service AG hat auf allen größeren Bahnhöfen sowie auf allen Verkehrsstationen im NVV-Gebiet, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Fahrkartenautomaten im Zug bedient werden, stationäre Fahrkartenautomaten aufgestellt (insgesamt ca. 70). An ihnen kann – mit Ausnahme von Jahreskarten und Sondertickets – das komplette Tarifsortiment des NVV erworben werden. Weiterhin gibt es an ausgewählten Haltestellen im Stadtgebiet von Kassel stationäre Fahrkartenautomaten, die von der KVG betrieben werden. Der Erwerb von Fahrausweisen ist per Barzahlung, mit Geldkarte und mit dem Girocard-Verfahren (ec-Karte) möglich.

Auf einigen Stationen im Schienenverkehr fehlt eine Möglichkeit, Fahrausweise stationär oder an Automaten im Zug zu erwerben. Dazu gehören bspw. die Haltepunkte entlang der Bahnlinie R39 Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen. Fahrgäste, die in Wabern-Zennern, Fritzlar-Ungedanken, Bad Wildungen-Mandern oder Bad Wildungen-Wega zusteigen, können einen NVV-Fahrschein beim Triebfahrzeugführer kaufen.

7 Mobilitätsverhalten und Verkehrsnachfrage

7.1 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 darauffolgenden 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 daher 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-33). 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 ÖPNV 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-33: Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich

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

In Abb. II-37 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-37 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-33). 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 %.

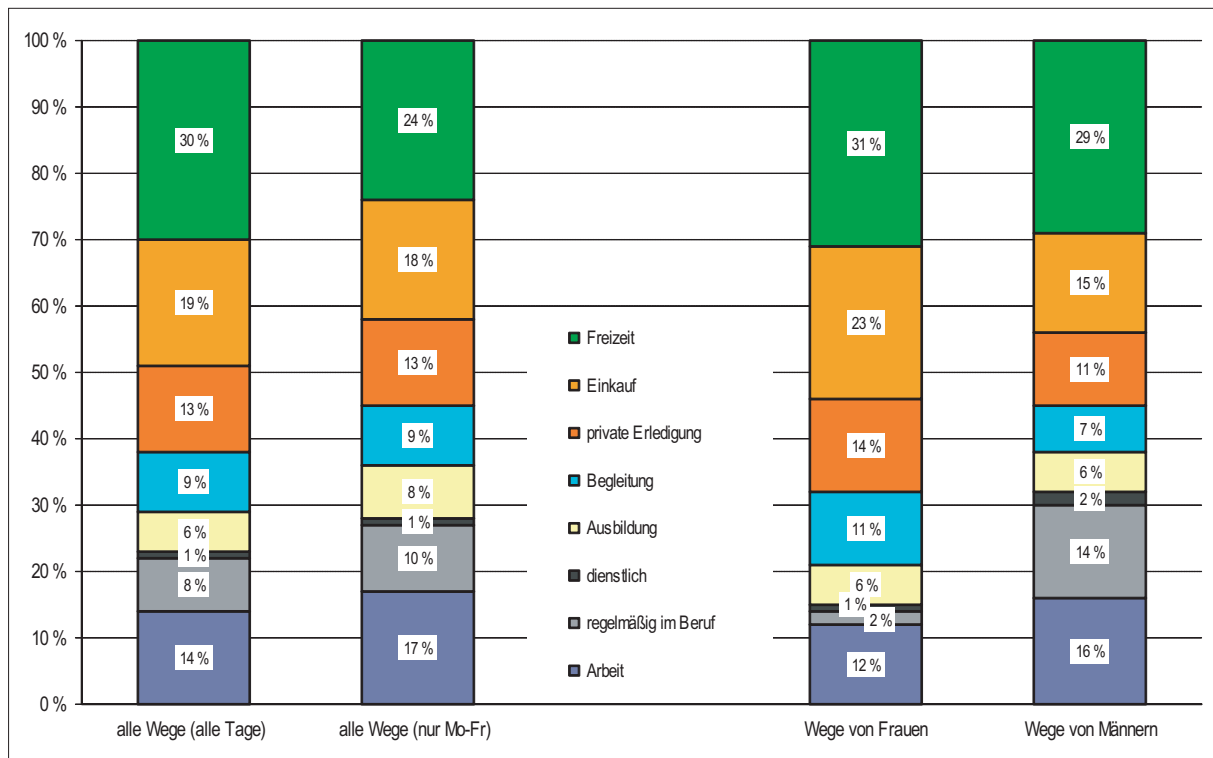


Abb. II-37: Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken

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

Mobilitätsverhalten im Gendervergleich

Aus Abb. II-37 wird ebenfalls deutlich, dass Frauen und Männer ein unterschiedliches Mobilitätsverhalten haben, vor allem berufsbezogene Wege, Einkaufs- oder Begleitwege betreffend. In Hinblick auf eine genderorientierte⁸ Nahverkehrsplanung greift das BMFSFJ (2010) folgende Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern auf Basis empirischer Untersuchungen zusammenfassend auf:

„Frauen und Männer sind unterschiedlich mobil: Öffentliche Verkehrsmittel werden in erster Linie von Frauen genutzt, Frauen gehen auch häufiger zu

⁸ Unter „Gender“ ist der soziale und ökonomische und nicht der biologische Geschlechterbegriff zu verstehen.

Fuß als Männer und sind eher mit kleinen Kindern unterwegs. Zudem fühlen sie sich häufiger als Männer bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in ihrer Sicherheit gefährdet.

Frauen verfügen für den alltäglichen Gebrauch wesentlich seltener über ein Auto als Männer. Gleichzeitig haben sie aufgrund der immer noch vorherrschenden geschlechtsspezifischen Rollenverteilung die Hauptverantwortung für die Koordinierung aller familiären Aktivitäten. Daraus ergeben sich geschlechtsspezifisch unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen z.B. an das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs.

Das unterschiedliche Mobilitätsverhalten lässt sich [...] in der Fläche [im ländlichen Raum; Anm. d. Autoren] verdeutlichen: Männer verkehren in der Regel ausschließlich zwischen Arbeitsplatz und Wohnung, während Frauen vielerlei Ziele zu jeweils unterschiedlichen Zeiten ansteuern müssen: Kindergarten, Schule, Geschäfte, Arztpraxen, Freizeiteinrichtungen, Wohnung und ggf. der eigene Arbeitsplatz."

Freizeitverkehr

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 liegen fakultative Wege vor, 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 3.2.3).

7.2 Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr

Die Statistiken der Bundesagentur für Arbeit enthalten die gemeldeten Wohn- und Arbeitsorte aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Kap. II 1.3).⁹ 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 für Hessen 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 oder konkrete Planungsräume zu verwerten.

7.2.1 Pendlerverflechtungen zwischen den Kreisen

Im Folgenden werden die Pendelverflechtungen zum Stichtag 30.06.2008 auf der Ebene der Kreise übersichtsweise dargestellt. Die thematische Karte in Abb. II-38 weist Pendelbeziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsort aus, sofern diese 1.000 Beschäftigte überschreiten. Alle Pendlerzahlen auf Kreisebene sind in den Tabellen in **→ Anlage II-19** gelistet. In den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise sind die Pendelbeziehungen detaillierter – also zwischen den Städten und Gemeinden – dargestellt.

Die mit Abstand stärkste, Kreisgrenzen überschreitende Pendlerbeziehung im NVV-Gebiet lag bei rund 32.200 Beschäftigten, die im Landkreis Kassel ihren Wohnort und in der Stadt Kassel ihren Arbeitsort hatten. Die meisten Einpendler nach Kassel kamen aus Baunatal (ca. 3.500), Vellmar (ca. 3.450) und Lohfelden (ca. 2.400). In der Gegenrichtung – Wohnort in der Stadt Kassel und Arbeitsort im Landkreis Kassel – waren immerhin ca. 10.050 Pendelbeziehungen registriert, wovon über ein Drittel auf Baunatal entfiel (ca. 3.500), gefolgt von Fuldabrück (ca. 1.250) und Niestetal (ca. 1.050).

Insgesamt ergibt sich für den Großraum Kassel folgendes Bild der Verkehrsbeziehungen im Berufsverkehr: Es wird zwar aus allen Umlandgemeinden in beträchtlichen Größenordnungen in die Stadt Kassel eingependelt, die Auspendlerströme aus der Stadt Kassel konzentrieren sich aber auf die direkt angrenzenden südlichen und östlichen Umlandgemeinden. Die übrigen Gemeinden (Ahnatal, Habichtswald, Schauenburg, Söhrewald, Staufenberg) übernehmen dagegen überwiegend Wohnfunktionen (vgl. Kap. II 7.2.2).

Gegenläufige Verkehrsbeziehungen haben den Vorteil, dass sie zu einer gleichmäßigeren Auslastung des ÖPNV-Systems beitragen, während bei „einseitigen“ Beziehungen die Nachfrage zeitlich und räumlich auf die Hauptverkehrszeiten und Lastrichtungen konzentriert ist.

Im Landkreis Kassel ist Baunatal (VW-Werk, OTC) die Stadt mit den meisten Einpendlern (ca. 16.300). Das Einzugsgebiet Baunatals reicht bis weit in den Schwalm-Eder-Kreis hinein. So hatten nahezu drei Viertel der rund 7.600 Einpendler aus dem Schwalm-Eder-Kreis in den Landkreis Kassel ihren Arbeitsplatz in Baunatal (ca. 5.600).

⁹ Nachfolgend bezieht sich der im Text verwendete Begriff „Beschäftigte“ ausschließlich auf die „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten“ gemäß der Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Obwohl der Schwalm-Eder-Kreis als Landkreis die niedrigste Einpendlerrate im NVV hat (Verhältnis Ein- zu Auspendlern: 0,4), so liegt mit der Stadt Melsungen und dem dortigen Wirtschaftskluster der Medizintechnik (B. Braun Melsungen AG) ein regionales Einpendlerzentrum vor, das etwa 27 % der in den Schwalm-Eder-Kreis einpendelnden Beschäftigten anzieht.

Eine auffällig hohe Einpendelbeziehung lag mit rund 4.000 Beschäftigten zwischen dem Wartburgkreis und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg vor. Diese trug u. a. dazu bei, dass der Landkreis Hersfeld-Rotenburg ein positives Pendlersaldo aufwies. Neben der Kreisstadt Bad Hersfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums) ist ein Grund hierfür in der Montanindustrie entlang der Werra in Heringen und Philippsthal zu suchen.

Im südwestlichen Verbundgebiet sind ausgeprägte Auspendlerströme aus dem Schwalm-Eder-Kreis (ca. 2.700) und dem Landkreis Waldeck-Frankenberg (ca. 2.150) in den Landkreis Marburg-Biedenkopf zu verzeichnen. Dortige Ziele sind neben dem Oberzentrum Marburg vor allem die Industriebetriebe in Stadtallendorf.

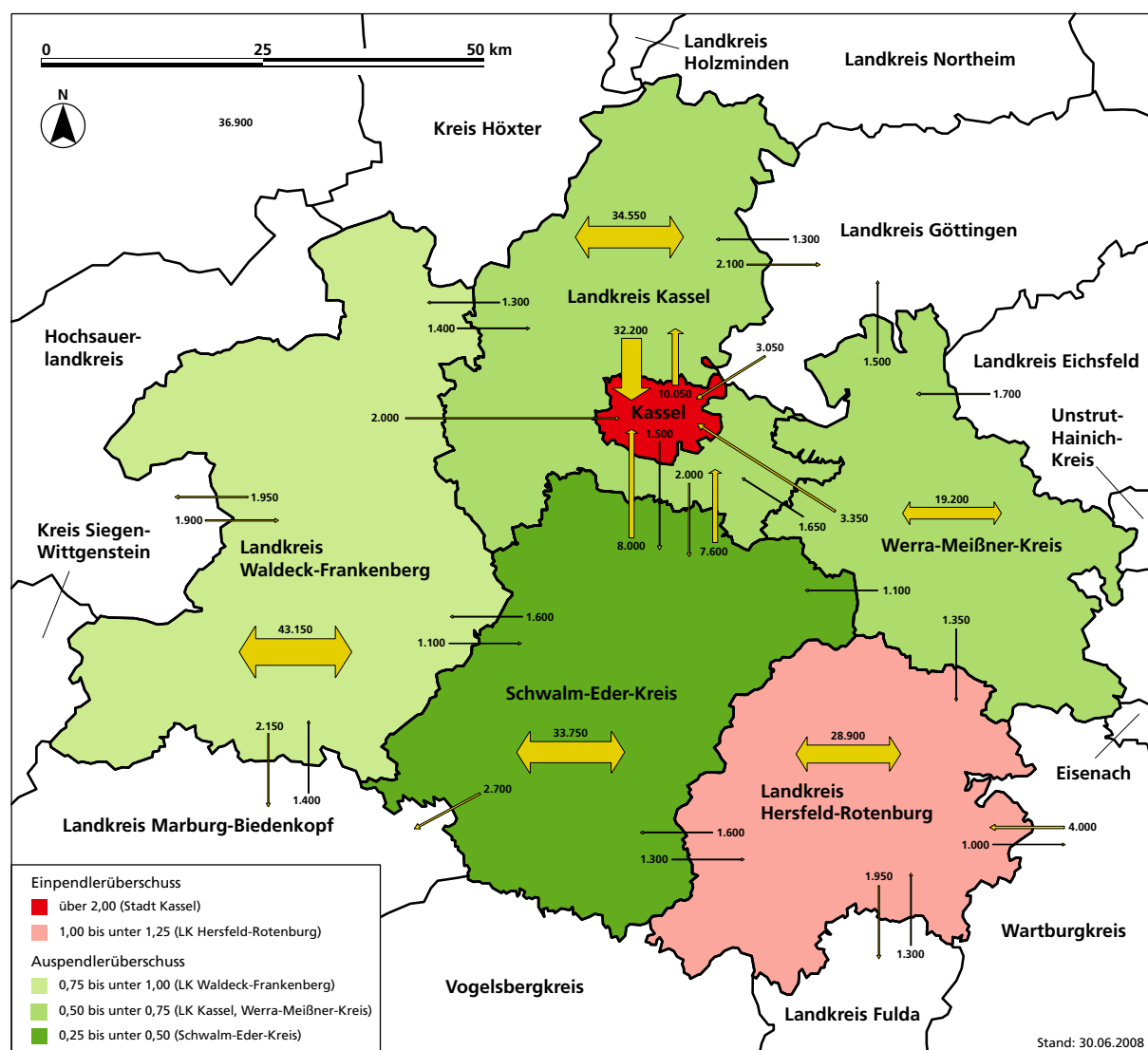


Abb. II-38: Pendlerverflechtungen auf Kreisebene im NVV-Gebiet (> 1.000)

[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

7.2.2 Pendlersalden der Städte und Gemeinden

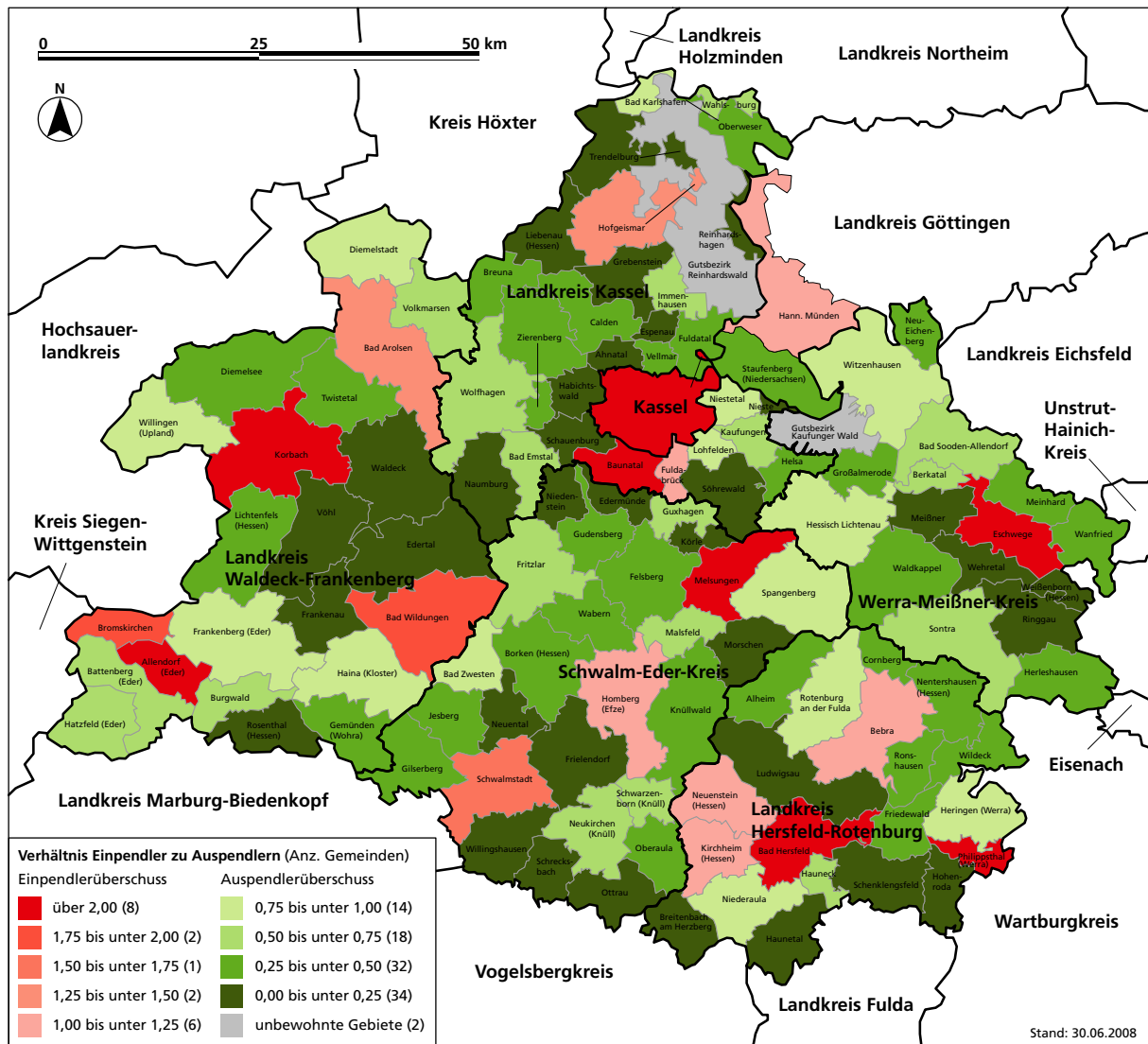


Abb. II-39: Pendlersalden der Städte und Gemeinden im NVV-Gebiet
[eigener Entwurf; Daten nach Bundesagentur für Arbeit 2009]

Bei der Darstellung der Pendlersalden der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten werden die Einpendler in Relation zu den Auspendlern einer Kommune gesetzt. Die in der thematischen Karte in Abb. II-39 mit Rottönen markierten Städte und Gemeinden hatten zum Stichtag 30.06.2008 einen Einpendlerüberschuss ($> 1,00$). Die in Grüntönen gehaltenen Flächen weisen dagegen auf einen Auspendlerüberschuss hin ($< 1,00$). Von den 117 Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet (inkl. Hann. Münden und Staufenberg im niedersächsischen Landkreis Göttingen) hatten etwa 20 Kommunen mehr Einpendler als Auspendler. Neben der Stadt Kassel und einer ganzen Reihe von Mittelzentren – allen voran Melsungen (3,6), Bad Hersfeld (3,3), Baunatal (2,9), Korbach (2,3) oder Eschwege (2,1) – sind auch kleinere Kommunen mit spezifischen Wirtschaftszweigen darunter, so Philippsthal (Werra) (3,4), Allendorf (Eder) (2,3) oder Bromskirchen (1,9).

Die regionsweiten Pendlerströme zum Oberzentrum Kassel und in die Industriestadt Baunatal haben als Marktpotenzial eine hohe Relevanz für den ÖPNV. Außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel spielen die kreisinternen Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsort eine bedeutende Rolle, auch wenn diese Wege in ländlichen Räumen weit überwiegend mit dem MIV abgewickelt werden und der ÖPNV nur geringe Anteile am Modal Split hält. Binnenverkehrsrelationen innerhalb von Stadt- und Ortsteilen werden im großen Stil auch nicht-motorisiert zurückgelegt (zu Fuß, mit dem Fahrrad).

In unmittelbarer Nachbarschaft zu den lokalen Einpendlerzentren erstrecken sich oftmals Gemeinden mit hohen Auspendlerraten. In der Karte in Abb. II-39 ist dies im Fall der Mittelzentren Hofgeismar, Hann. Münden, Eschwege, Bad Hersfeld, Schwalmstadt, Homberg (Efze), Korbach und Bad Wildungen deutlich erkennbar, die von einem „Gürtel“ von Kommunen umgeben sind, die aufgrund ihrer hohen Auspendlersalden auch Wohnfunktionen für diese zentralen Orte übernehmen.

Für Kassel und Baunatal sind diese Wohngemeinden in erster Linie Ahnatal, Habichtswald, Schauenburg, Niedenstein, Edermünde und Söhrewald. Die östlichen Umlandgemeinden Kassels, wie Fuldabrück (1,2), Lohfelden (0,8) und Niestetal (0,9), haben bereits weitgehend ausgeglichene Pendlersalden, da dort im Zuge der Gewerbesuburbanisation viele Arbeitsplätze entstanden sind (vgl. auch Kap. II 7.2.1).

Die Tabelle in → **Anlage II-20** enthält die Zahlen für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die zum Stichtag 30.06.2008 je Stadt bzw. Gemeinde im Verbundgebiet ein-, aus- und binnenpendelten.

7.3 Verkehrsnachfrage im ÖPNV

7.3.1 Verkehrsnachfrage im SPNV

Für den SPNV (ohne Tram) liegen Fahrgastzahlen aus einer verbundweiten Verkehrserhebung vor, die 2008 im Auftrag des NVV durchgeführt wurde. Die Belastungszahlen für die Bahnstationen und für die Querschnitte (Kanten) im Verbundgebiet und in einigen angrenzenden Bedienungsgebieten sind für einen durchschnittlichen Schulwerktag in → **Anlage II-21** graphisch aufbereitet. Darin nicht enthalten sind Angaben zu Fahrgastzahlen

- der Züge des Fernverkehrs (IC, ICE);
- der aus Einzelzügen bestehenden SPNV-Linien RE50 Bebra – Fulda (– Frankfurt am Main) und RE55 Korbach – Willingen (– Brilon Wald – Bestwig – Dortmund);
- der Linie SE30 Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main;
- der Kursbuchstrecke 356.1 Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen.

Ansonsten sind für alle anderen SPNV-Linien im NVV-Gebiet die einzelnen Querschnittsbelastungen ausgewiesen, die den täglichen Gesamtbesatz an Fahrgästen in der Summe über beide Fahrtrichtungen zwischen zwei Bahnstationen repräsentieren (Kantenbelastungen). Die RegioTram-Halte Kassel-Jungfernkopf, Kassel-Kirchditmold und Vellmar-Osterberg/EKZ gingen erst nach dieser Verkehrserhebung in Betrieb, weshalb für diese Halte noch keine Fahrgastzahlen erhoben werden konnten.

Ab Dezember 2009 hat es im Werra-Meißner-Kreis deutlich erkennbare Fahrgaststeigerungen auf der R7 gegeben, die auf die Eröffnung des Stadtbahnhofs in Eschwege zurückzuführen sind. Die vorliegende Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2008 zeigt daher

noch ein Abbild der Verkehrsnachfrage, als der an der Hauptstrecke Bebra – Eichenberg befindliche und somit peripher zur Kernstadt gelegene Bahnhof „Eschwege West“ den Zugang zum SPNV für die Kreisstadt des Werra-Meißner-Kreises ermöglichte.

Die Gesamtfrequentierung als Summe über alle Ein- und Aussteiger betrug an einem durchschnittlichen Schulwerktag etwa 57.400 Personen an den 79 in die Verkehrserhebung einbezogenen hessischen Bahnstationen. Darin sind auch diejenigen Umsteiger an den Knotenbahnhöfen eingerechnet, die auf ihrer Fahrt mindestens einen Zug des Nahverkehrs nutzten. Umsteigebahnhöfe im NVV-Gebiet sind in erster Linie Kassel-Wilhelmshöhe, Kassel Hbf., Bebra, Eichenberg und Wabern.

Die 57.400 Ein-, Aus- und Umsteiger verteilten sich auf

- die Stadt Kassel zu 38 % (ca. 21.700)¹⁰,
- den Landkreis Hersfeld-Rotenburg zu 17 % (ca. 9.600),
- den Landkreis Kassel zu 16 % (ca. 9.300),
- den Schwalm-Eder-Kreis zu 14 % (8.300),
- den Werra-Meißner-Kreis zu 9 % (5.000) und
- den Landkreis Waldeck-Frankenberg zu 6 % (ca. 3.500).

Die meist frequentierten Bahnstationen im NVV-Gebiet sind Kassel Hbf. (ca. 12.700), Kassel-Wilhelmshöhe (ca. 8.200), Bebra (ca. 3.700), Bad Hersfeld (ca. 2.300), Melsungen (ca. 2.000), Eichenberg (ca. 1.950) und Hofgeismar (ca. 1.850).

Fünf SPNV-Strecken laufen – aus Richtung Korbach, Warburg, Eichenberg, Bebra, Marburg – radial auf die Stadt Kassel mit ihren zwei großen Bahnhöfen zu, weshalb die Nachfrage dorthin deutlich zunimmt, wie die Breite der Belastungsbänder in den Grafiken in → **Anlage II-21** gut erkennen lässt.

Die höchste tägliche Querschnittsbelastung im Verbundgebiet ist mit Abstand jene zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal-Guntershausen mit rund 8.500 Fahrgästen in der Summe über beide Fahrtrichtungen. Auf diesem Abschnitt sind die beiden von Kassel ausgehenden Strecken nach Süden (Bebra, Marburg) vereinigt. Als die nachfragestärksten Abschnitte folgen danach

- Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel Hbf. mit ca. 6.300 Fahrgästen,
- Kassel Hbf. – Vellmar-Obervellmar (sog. Harleshäuser Kurve) mit ca. 5.700 bis 5.800 Fahrgästen,
- Baunatal-Guntershausen – Felsberg-Gensungen mit 4.200 bis 4.400 Fahrgästen,
- Kassel Hbf./Wilhelmshöhe – Hann. Münden mit 3.900 bis 4.100 Fahrgästen.

Die nachfragestärkste SPNV-Linie im Verbundgebiet ist RE30 (Kassel – Marburg – Frankfurt am Main), die mit ca. 3.100 bis 3.200 Fahrgästen konstant hohe Kantenbelastungen von Kassel-Wilhelmshöhe bis Schwalmstadt-Treysa aufweist. Eine annähernd nachfragestarke SPNV-Linie ist die R5 (Kassel – Bebra – Fulda), deren stärkste Abschnitte mit über 2.900 Fahrgästen zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Guxhagen liegen, aber auch im weiteren Verlauf von Guxhagen über Melsungen und Bebra bis Bad Hersfeld fallen die Kantenbelastungen der R5 nicht unter 2.000 Reisende. Ähnliche Größenordnungen er-

¹⁰ Am Kasseler Hbf. sind die Fahrgäste der RegioTram, die in bzw. aus Richtung der Kasseler Innenstadt ein- bzw. aussteigen, nicht ausgewiesen. Die „Durchfahrer“ in der RegioTram von/zu der Kasseler Innenstadt sind ebenfalls nicht als Ein- bzw. Aussteiger am Kasseler Hbf. gewertet.

reicht ebenso die Linie R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen, die je nach Abschnitt Kantenerbelastungen zwischen 2.100 und 2.800 Fahrgästen erreicht.

Im RegioTram-System ist es die RT3, die mit 2.500 Fahrgästen auf der Harleshäuser Kurve zur nachfragestärksten RT-Linie wird. Zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg (Westf.) verkehren nur wenige RT-Züge in Tagesrandlage, so dass die Nachfrage entsprechend niedrig ausfällt (< 100).

Nachfrageschwächere Bahnstrecken bzw. -linien im NVV-Gebiet mit unter 200 schulwerktäglichen Fahrgästen im Querschnitt sind

- Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen (R39) und
- Korbach – Willingen – Brilon Wald (R55).

Mit der SPNV-Linie R39 wird neben der Kurstadt Bad Wildungen auch das Mittelzentrum Fritzlar über den Bahnhof Wabern an den Schienenfernverkehr und an den (über-) regionalen SPNV angebunden. Die Hauptfunktion als zu- bzw. Abbringer zur Hauptstrecke Kassel – Marburg bewirkt bei der R39 eine geringere Verkehrsnachfrage als bei Bahnlinien, die zudem eine größere, lokal generierte Verkehrsnachfrage bedienen.

Im Fall der SPNV-Linie R55 sind in der Grafik in → **Anlage II-21** nur die Fahrgastzahlen für die Regelfahrten an Schulwerktagen aufbereitet. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung im Freizeitverkehr stellt sich in der Wintersaison bzw. an den übrigen Wochenenden im Jahr auf der „Uplandbahn“ eine deutlich höhere Fahrgastnachfrage ein. Dazu tragen die Verstärkerzüge der RE-Linie 55, die Reisende aus dem Ruhrgebiet umsteigefrei nach Willingen befördern.

7.3.2 Verkehrsnachfrage bei der Stadt-Umland-Tram

Die Stadt-Umland-Tram bestand bis Oktober 2011 aus den zwei Streckenästen

- Kassel – Baunatal und
- Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau („Lossetalbahn“),

auf denen die Tramlinien 4, 5 und 7 der KVG verkehrten. Im Oktober 2011 kam die Verlängerung der Linie 1 von der bisherigen Endhaltestelle an der Holländische Straße in Kassel nach Vellmar hinzu.

Für die Tramlinien 4, 5 und 7 liegen Daten zur Verkehrsnachfrage aus den automatischen Fahrgastzählssystemen in den Tramfahrzeugen aus den Jahren 2009 (Haupterhebung) und 2010 (Nacherhebung) vor, die in Abb. II-40 linien- und haltepunktsbezogen grafisch aufbereitet sind. Die gerundeten Nachfragedaten stellen nahezu eine Vollerhebung dar, die eine Orientierung über die Fahrgastnachfrage an einem durchschnittlichen Schulwerktag auf den Stadt-Umland-Tramlinien und an deren Haltestellen zulässt. Mit dem vorliegenden Datenmaterial können und dürfen daher keine weiteren verkehrswirtschaftlichen Aussagen generiert werden, die einem anerkannten und erhebungsstatistisch abgesicherten Anspruch genüge leisten würden.

In Bezug auf die Haltestelle „Papierfabrik“ in Kaufungen wurden nur diejenigen Fahrten der Linie 4 in die Auswertung der Ein-, Aussteiger- und Besetztzahlen einbezogen, die einen Kursverlauf zwischen Kassel und Kaufungen, Helsa bzw. Hessisch Lichtenau haben. Die an der Haltestelle „Papierfabrik“ beginnenden oder endenden Fahrten der Linien 4 und 8 wurden daher nicht berücksichtigt, da diese keine Funktionen des Stadt-Umland-Verkehrs wahrnehmen.

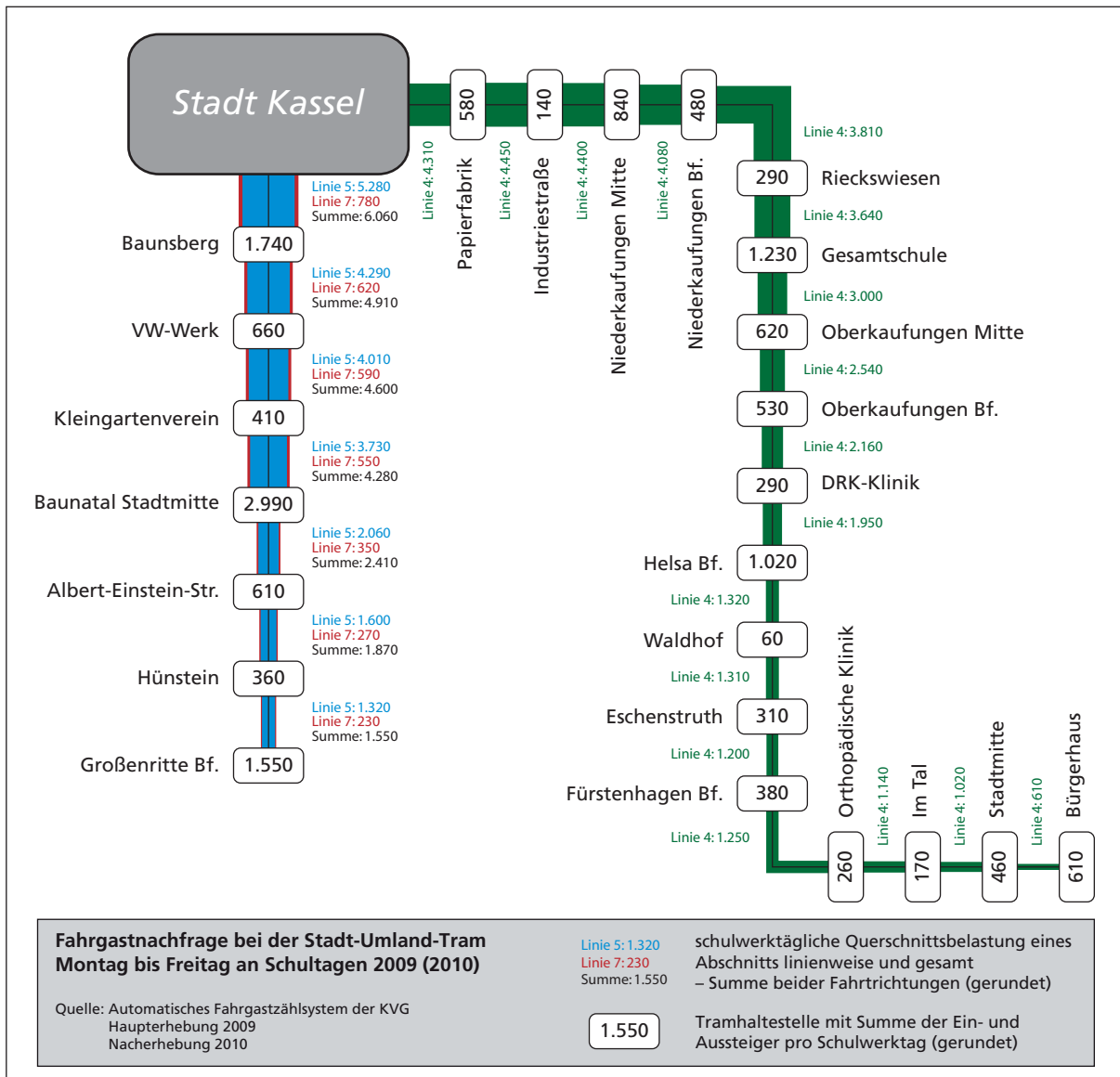


Abb. II-40: Fahrgastnachfrage bei der Stadt-Umland-Tram Kassel 2009

[eigener Entwurf; Daten nach KVG 2009 und 2010]

Die Summierung der Ein- und Aussteiger an den Haltestellen der Stadt-Umland-Tram ergibt eine gemeindebezogene Gesamtfrequenzierung in

- Baunatal von ca. 8.300,
- Kaufungen von ca. 5.000,
- Hessisch Lichtenau von ca. 1.900 und
- Helsa von ca. 1.400 Fahrgästen.

Die nachfragestärksten Haltestellen der Stadt-Umland-Tram sind

- Baunatal Stadtmitte mit knapp 3.000 (zentrale Lage in einem Mittelzentrum im Verdichtungsraum, Umsteigehaltestelle zum straßengebundenen ÖPNV),

- Baunatal Baunsberg mit ca. 1.740 (einwohnerstarkes Wohngebiet vom Stadtteil Altenbauna, Nähe VW-Werk),
- Baunatal Großenritte Bf. mit ca. 1.550 (mittelzentraler Stadtteil mit Wohngebieten),
- Kaufungen Gesamtschule mit ca. 1.230 (zentraler Schulstandort, Umsteigehaltestelle zum straßengebundenen ÖPNV) und
- Helsa Bf. (inkl. der benachbarten Wendehaltestelle „Im Steinhof“) mit über 1.000 schulwerktäglichen Ein- und Aussteigern (Grundzentrum, Umsteigehaltestelle zum straßengebundenen ÖPNV).

Die Haltestelle mit der geringsten Frequentierung (ca. 60 Ein- und Aussteiger) ist Helsa Waldhof, weil das Einzugsgebiet nur das isoliert liegende Wohngebiet Waldhofsiedlung zwischen den Ortsteilen Helsa und Eschenstruth umfasst.

Der Abschnitt zwischen Kassel Mattenberg Siedlung und Baunatal Stadtmitte ist gemäß dem vorliegenden Zahlenmaterial aus 2009 der nachfragestärkste der Stadt-Umland-Tram außerhalb der Stadt Kassel. Dort sind an einem durchschnittlichen Schulwerktag zwischen ca. 4.300 und ca. 6.000 Fahrgäste je nach Querschnitt in der Summe beider Fahrtrichtungen unterwegs. Die Linie 7 übernimmt auf dem Stadtgebiet von Baunatal lediglich die Funktion einer Verstärkerlinie während der Hauptverkehrszeiten an Schulwerktagen wahr, die abweichend von der Linie 5 das Schulzentrum Brückenhof in Kassel-Oberzwehren direkt anbindet.

Ein weiterer nachfragestarker Abschnitt befindet sich zwischen den Haltestellen Papierfabrik und Niederkaufungen Mitte mit rund 4.400 bis 4.500 Fahrgästen. Deutlich weniger Fahrgäste sind im östlichen Abschnitt der Lossetalbahn auf dem Gebiet der Stadt Hessisch Lichtenau anzutreffen – zwischen ca. 600 und ca. 1.250 Fahrgäste je Querschnitt in der Summe beider Fahrtrichtungen. Die Haltestelle Bürgerhaus ist eine Umsteigehaltestelle zum straßengebundenen ÖPNV mit lokaler und regionaler Bedeutung.

7.3.3 Verkehrsnachfrage im regionalen Busverkehr

Zu Beginn der Bestandsaufnahme für den vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan lagen keine aktuellen verbundweiten Erhebungsdaten zur Verkehrsnachfrage im regionalen Busverkehr vor. Ab dem Jahr 2009 wurde auf den Gebieten der Stadt Kassel und des Landkreises Kassel eine Vollerhebung im Rahmen der Einnahmeaufteilung durchgeführt. Da in den ländlich strukturierten Kreisen der straßengebundene ÖPNV auch auf den regionalen Linien durch den Ausbildungsverkehr dominiert wird, wurde bisher keine Gesamterhebung für den Busverkehr im NVV-Gebiet durchgeführt. Nach Verabschiedung des Regionalen Nahverkehrsplans wird der NVV ein Konzept zur kontinuierlichen Fahrgastdatenerhebung im regionalen Busverkehr erarbeiten.

Vor der Ausschreibung eines Linienbündels werden zur Bemessung des Leistungsangebotes Ad-hoc-Erhebungen der betroffenen Linien durchgeführt. So lässt sich mit geringem finanziellen Aufwand ein jeweils passgenaues und der Nachfrage angepasstes Leistungsangebot planen. Waren solche Daten während der Bearbeitungsphase der Bestandsaufnahme vorhanden, sind diese nachfolgend auszugsweise und beispielhaft benannt.

Für den regionalen Busverkehr liegen Daten zur Fahrgastnachfrage für diverse Erhebungsanlässe, in unterschiedlichen Tiefen und aus verschiedenen Jahren vor (2006 bis 2011). Zum besseren Verständnis der Wechselwirkung zwischen Angebot und Nachfrage empfiehlt sich daher, den zum Zeitpunkt der jeweiligen Zählung gültigen Jahresfahrplan heranzuziehen. Darüber hinaus wurden und werden für spezielle Fragestellungen

der Angebotsplanung, wie z. B. zur Bemessung von Fahrzeugkapazitäten, zur Konzeption von Umsteigebeziehungen oder zur Überprüfung der Inanspruchnahme von Fahrten zu gewissen Verkehrszeiten, eigens dafür konzipierte Erhebungen durchgeführt. Deren Ergebnisse werden aber aufgrund ihrer beschränkten Aussagekraft nur für kleine Ausschnitte des Angebotes im Verbundgebiet an dieser Stelle nicht weiter vorgestellt.

Grundsätzlich richtet sich das Angebot der regionalen Buslinien, die für die Darstellung der Fahrgastnachfrage in Abb. II-41 exemplarisch ausgewählt wurden, ebenfalls an die Bedürfnisse des Jedermann-Verkehrs. Dennoch setzt sich vor allem im ländlichen Raum und im Ordnungsraum das überwiegende Fahrgastsegment aus Schülern auf dem Weg zu bzw. von der Schule zusammen.

Die Linie 52 von Kassel über Schauenburg (im Verdichtungsraum) und Bad Emstal nach Naumburg (beide im Ordnungsraum gelegen) gehört mit rund 3.850 Einsteigern zu den nachfragestarken Buslinien im NVV-Gebiet. Zum einen ist deren Laufweg – je nach Kursart – mit bis zu 40 km besonders lang. Zum anderen werden drei Städte und Gemeinden ohne SPNV-Anschluss, in denen zusammen knapp 22.000 Einwohner leben, mit dem Oberzentrum Kassel verbunden. Im Verdichtungsraum wird an Werktagen und Samstagen immerhin ein 30-Minuten-Takt angeboten.

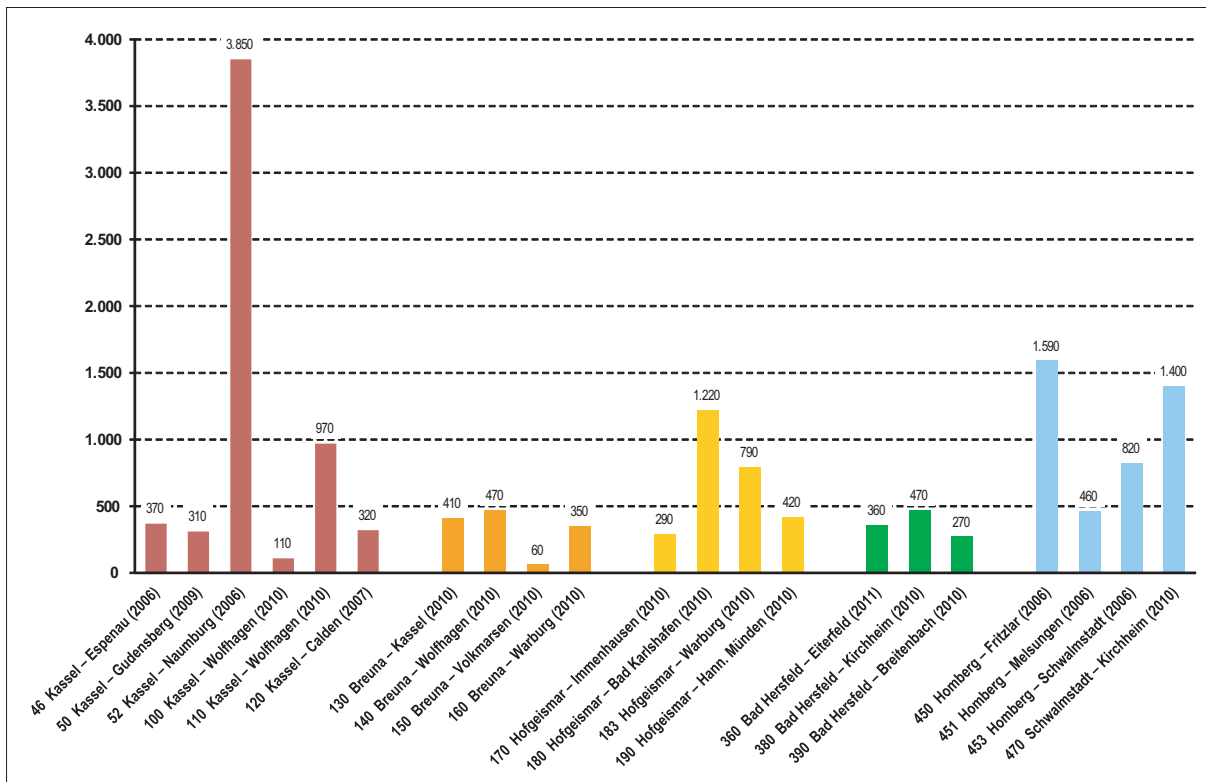


Abb. II-41: Einsteigerzahlen ausgewählter regionaler Buslinien

[eigener Entwurf; Daten nach NVV verschiedene Jahre]

Die drei beispielhaft ausgewählten regionalen Buslinien 46, 50 und 120 übernehmen Funktionen des Stadt-Umland-Verkehrs im Verdichtungsraum Kassel. Dabei bedienen die Linien 46 und 120 ab der (damaligen) Endhaltestelle der Kasseler Tram an der Holländischen Straße neben Vellmar die Gemeinden Calden (120) und Espenau (46). Das Fahrtenangebot der Linie 50, die die Expressbus-Linie 500 Kassel – Fritzlar – Bad Wildungen im Verdichtungsraum ergänzt, ist primär auf die Bedürfnisse des Berufsverkehrs

aus dem nördlichen Teil des Schwalm-Eder-Kreises (Edermünde und Gudensberg) nach Baunatal (OTC in Kirchbauna) und Kassel ausgerichtet. Die Fahrgastzahlen dieser drei Linien mit einer Grundtaktung von 60-Minuten lagen an einem durchschnittlichen Schulwerktag zwischen ca. 310 und 370 Einsteigern.

Die beiden regionalen Buslinien 100 und 110 ergänzen sich auf der Relation Kassel – Wolfhagen. Während die Linie 100 eine Expressbus-Verbindung mit nur wenigen werktäglichen Fahrten darstellt, die abschnittsweise über die BAB 44 geführt wird, bedient die Regellinie 110 zusätzlich die westliche Kasseler Umlandgemeinde Habichtswald im Ordnungsraum. Die Fahrgastnachfrage beider Linien erreicht rund 1.100 schulwerktägliche Einsteiger.

Die Fahrgastzahlen der vier von Breuna (Landkreis Kassel) ausgehenden regionalen Buslinien nach Kassel, Wolfhagen, Volkmarsen und Warburg summieren sich auf ca. 1.300 Einsteiger. Darin enthalten sind auch die Umsteiger am Netzknoten in Breuna. Die geringe Nachfrage von nur rund 60 Einsteigern auf der Linie 150 Breuna – Volkmarsen resultiert aus deren kurzer Linienführung (ca. 6 km) und den überschaubaren verkehrlichen Aufgaben.

Vom Mittelzentrum Hofgeismar übernehmen vier regionale Buslinien die Bedienung der Städte und Gemeinden im nördlichen Teil des Landkreises Kassel. Die Linien 170 Hofgeismar – Immenhausen und 183 Hofgeismar – Warburg verkehren parallel zur Bahnlinien Kassel – Hofgeismar – Warburg (RE3, RT3). Aus diesem Grund ist die Nachfrage auf der Linie 170 eher gering, da diese vorrangig die abseits der Bahnlinie gelegenen Stadt- und Ortsteile anfährt. Zwischen Hofgeismar-Hümmel und Warburg wird der einzige Unterwegsbahnhof Liebenau nur von wenigen RegioTram-Fahrten in den Tagesrandlagen bedient, so dass der Linie 183 die Grundbedienung im ÖPNV für die Siedlungen in diesem Abschnitt des Diemeltals zufällt (ca. 800 Einsteiger). Hervorzuheben ist die hohe Nachfrage auf der überwiegend im ländlichen Raum verkehrenden Linie 180 Hofgeismar – Trendelburg – Bad Karlshafen, die bei rund 1.200 schulwerktäglichen Fahrgästen liegt. Die Linie 190 Hofgeismar – Hann. Münden verkehrt zwischen Hofgeismar und Reinhardshagen in Ergänzung zur lokalen Buslinie 191, weshalb die etwas gering erscheinende Nachfrage von etwa 400 Einsteigern unter diesem Aspekt zu interpretieren ist.

Die drei in Abb. II-41 ausgewiesenen regionalen Buslinien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg (360, 380, 390) verbinden die Kreisstadt Bad Hersfeld mit den Gemeinden im südwestlichen Kreisgebiet und im nördlichen Teil des Landkreises Fulda (Eiterfeld). Die Grundtaktung bewegt sich bei 120-Minuten. Die Fahrgastfrequentierungen in Höhe von 300 bis 500 schulwerktäglichen Einsteigern ist für eher kürzer laufende Buslinien in ländlichen Räumen durchaus repräsentativ.

Der sog. „Homburger Stern“ besteht aus drei regionalen Buslinien, die die Kreisstadt Homberg (Efze) mit den benachbarten Mittezentren im Schwalm-Eder-Kreis verbindet: 450 von/nach Fritzlar, 451 von/nach Melsungen und 453 von/nach Schwalmstadt. Die schulwerktägliche Gesamtnachfrage beträgt über alle drei regionalen Buslinien rund 2.860 Einsteiger, wovon über die Hälfte (55 %) auf die Linie 450 entfällt, die als einzige der drei Linien einen durchgehenden 60-Minuten-Grundtakt über den gesamten Laufweg aufweist. Hinzu kommen Verstärkerfahrten im schulbezogenen Linienverkehr. Am Busbahnhof in Homberg (Efze) steigen Fahrgäste zwischen diesen drei Linien um, deren Umfang – basierend auf Stichprobenerhebungen – etwa 1 % der Gesamtnachfrage aller drei Linien erreichen dürfte. Eine ebenfalls hohe Nachfrage besteht auf der lang laufenden (ca. 38 km) Linie 470 mit ca. 1.400 Einsteigern, die von Schwalmstadt aus auf einer nachfragestarken Achse den südlichen Teil des Schwalm-Eder-Kreises (ländlicher Raum) maßgeblich bedient.

7.4 Kennwerte der Verkehrsnachfrage im MIV

7.4.1 Motorisierungsraten und Pkw-Verfügbarkeit

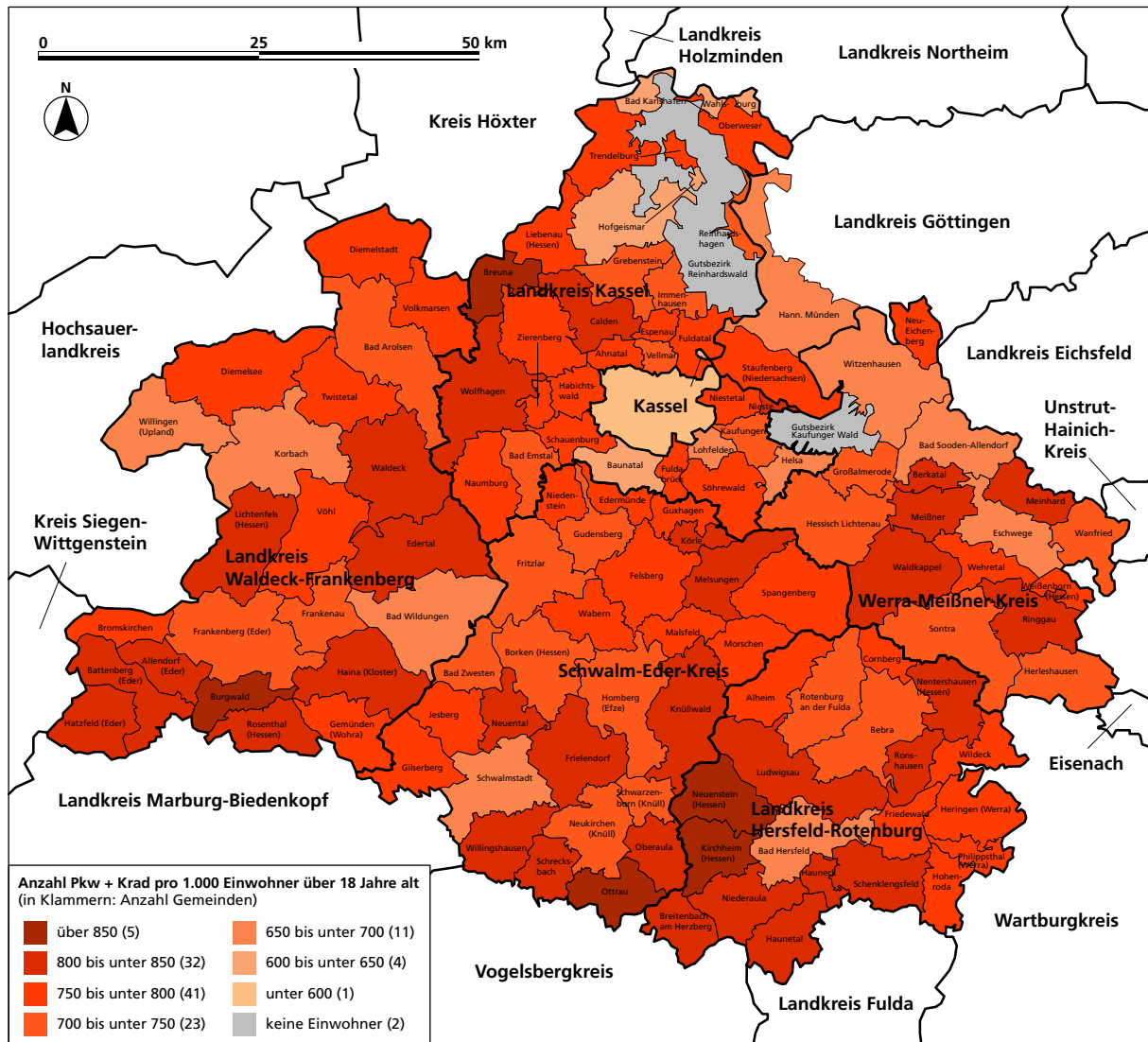


Abb. II-42: Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet 2008/2009

[eigener Entwurf; Daten nach Kraftfahrtbundesamt 2009, Hessischem Statistischem Landesamt und Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen]

Die Motorisierungsrate ist ein Maß für die Pkw-Verfügbarkeit in einer Region. Die Daten im Flächendiagramm der thematischen Karte in Abb. II-42 setzen sich aus der gesamten Fahrzeugflotte zusammen (private Pkw, gewerbliche Pkw, private Krad) und beziehen sich auf die Wohnbevölkerung über 18 Jahre, um Verzerrungen durch Minderjährige zu vermeiden. Zudem wird pauschal angenommen, dass vorhandene gewerbliche Fahrzeuge auch privat genutzt werden können. Die vorliegende Auswertung auf Basis des Datenbestandes des Kraftfahrtbundesamtes gibt keine Auskunft zu der tatsächlichen Verfügbarkeit motorisierter Verkehrsmittel in einem Haushalt oder durch

einzelne Haushaltsmitglieder. In der Tabelle in → **Anlage II-22** sind die Motorisierungsraten mit Datenstand zum Jahreswechsel 2008/2009 im Einzelnen aufgeführt.

Die Motorisierungsrate für das NVV-Gebiet (ohne niedersächsische Gemeinden) beträgt 698 Pkw und Krad pro Person über 18 Jahre. Die Rate liegt somit faktisch gleichauf mit jener für das Bundesland Hessen (703). Betrachtet man die Strukturräume im NVV-Gebiet, so sind zwar die meisten Fahrzeuge pro erwachsener Person im ländlichen Raum gemeldet (749), wobei die Abstände zum Ordnungsraum (747; ohne niedersächsische Gemeinden) und zum Verdichtungsraum (732; ohne Stadt Kassel) relativ gering sind. Den mit Abstand geringsten Motorisierungsgrad weist die Stadt Kassel auf (503).

Die Motorisierungsrate hängt nicht nur mit der Kategorisierung als Strukturraum und der Siedlungsdichte zusammen, sondern auch mit der Erwerbsstruktur und der ÖPNV-Anbindung: Kommunen ohne Schienenanbindung, mit wenigen Arbeitsplätzen vor Ort, überdurchschnittlich hohen Anteilen an erwerbstätiger Bevölkerung, damit verbunden höhere verfügbare Einkommen, und somit erhöhten Auspendleranteilen haben generell höhere Motorisierungsraten als jene Kommunen mit einem ausdiversifiziertem Arbeitsmarkt und entsprechend vielen Binnenpendlern.

Gemeinden mit Motorisierungsraten über dem nordhessischen Durchschnitt erstrecken sich zum einen bandartig entlang der Südgrenze des Verbundgebietes, zum anderen befinden sich solche Gemeinden im Umkreis von Mittelzentren und Einpendlerzentren wie Eschwege, Homberg (Efze), Schwalmstadt, Frankenberg (Eder), Bad Wildungen oder Korbach (vgl. dazu auch die Pendlersalden der Städte und Gemeinden in Kap. II 7.2.2). Dafür hat die Wohnbevölkerung in den Mittelzentren in der Regel eine erkennbar geringere Pkw-Verfügbarkeit. Unterdurchschnittliche Motorisierungsraten weisen ebenso Kurstädte bzw. Kurorte auf, die ferner als Altersruhesitze dienen und daher höhere Anteile von über 65-Jährigen an der Wohnbevölkerung aufweisen: Bad Karlshafen (642), Bad Sooden-Allendorf (660), Bad Hersfeld (668), Willingen (684) und Bad Wildungen (685). In Bad Hersfeld und in Bad Wildungen gibt es zudem hochwertige Stadtbussysteme, die ein engmaschiges Liniennetz und eine dichte Fahrtenfolge auszeichnet.

Weiterhin wird die Motorisierungsrate auch durch Faktoren bestimmt, die von Raum- und Erwerbsstrukturen weitgehend unabhängigen sind. Darunter fallen gewerbliche Fahrzeugflotten, die geschlossen in einer Stadt bzw. Gemeinde registriert sind, und daher nicht in der gemeindebezogenen Statistik erfasst sind, in der ihre Fahrer wohnen. Ein Beispiel hierfür ist die Stadt Baunatal (642), wo neben den Firmenfahrzeugen von VW auch die vom Arbeitgeber geleaste Fahrzeuge der VW-Mitarbeiter und deren Familien alle in Wolfsburg angemeldet sind. Umgekehrt kommt es vor, dass andere gewerbliche Pkw-Flotten am Betriebssitz gemeldet sind, die in einer Gemeinde des NVV-Gebietes liegt.

7.4.2 Verkehrsbelastungen im Straßennetz

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz im Verbundgebiet werden 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-23**.

8 Umsetzungsgrade der empfohlenen Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2000

Im vorliegenden Kapitel wird dargestellt, welche der konkret benannten Maßnahmen des Regionalen Nahverkehrsplans für den NVV aus dem Jahr 2000 umgesetzt, zum Teil umgesetzt oder nicht umgesetzt wurden (vgl. NVV 2000). Bezugszeitpunkt für die Prüfung ist der Stand zum Fahrplanjahr 2010. Umgesetzte Infrastrukturmaßnahmen wurden bis zum 2. Quartal 2011 berücksichtigt.

Da der Regionale Nahverkehrsplan für den NVV (2000) auch einige Maßnahmenpakete enthält, die originär den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise zuzuordnen sind, teilt sich die folgende Evaluierung über den Grad der Umsetzung in einen „regionalen“ und einen „lokalen Teil“ (vgl. Kap. II 8.3 und II 8.4). Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem „regionalen Teil“ zeichnet in erster Linie der NVV als Aufgabenträger für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV verantwortlich, für jene aus dem „lokalen Teil“ die Verbundlandkreise als Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV oder die Kommunen für ihre Verkehrsinfrastrukturen.

8.1 Schienenpersonennahverkehr

8.1.1 Ausstattung der Bahnstationen

Die geforderten Standards wurden und werden nacheinander im Verbundgebiet umgesetzt. So ist beispielsweise die Zahl der mit Wartehallen versehenen Bahnstationen gestiegen, außerdem wurden neue Stationsschilder angebracht und die Anzahl der Abfallbehälter aufgestockt. Auch die Anzahl an Aufzügen und Rampen ist gestiegen, um die Zugänge für mobilitätseingeschränkte Personen zu erleichtern. Diese Maßnahmen gelten daher größtenteils als umgesetzt.

Die im Maßnahmenkonzept des NVP (2000) festgelegten Höhen der Bahnsteigkanten (38 cm, 55 cm oder 76 cm) wurden überall dort baulich umgesetzt, wo es wirtschaftlich sinnvoll erschien.

Für die Stationen des regionalen Schienenverkehrs wurde von den Verkehrsverbänden RMV und NVV ein gemeinsames Positionspapier entworfen, das Empfehlungen für die Mindestausstattung gibt. An dieser Empfehlung hat sich der NVV stets orientiert.

Der NVV hat zudem eine eigene Wegeleitung entwickelt, die an jene an den Verkehrsstationen der DB AG angelehnt ist – besonders in der Farbgebung. Diese Wegeleitung für die Nahverkehrskunden kommt an zentralen Umsteigehaltestellen, an Bahn- und Trambahnstationen zum Tragen, die nicht zur DB AG gehören. Die Wegeleitung wurde bereits an fast allen Tramhaltestellen im Kasseler Umland eingerichtet. Die Einrichtung an weiteren Anlagen wird sukzessive fortgeführt. Die Maßnahme gilt daher als umgesetzt bzw. in Umsetzung befindlich.

8.1.2 Entwicklungsplan „Schiene 21“ und RegioTram-System

Das Konzept aus „Schiene 21“ mit seinem Hauptbestandteil, das Schienennetz der Region mit dem Kasseler Straßenbahnnetz im Bereich des Hauptbahnhofs Kassel für die RegioTram zu verknüpfen, wurde Mitte 2007 zu seinem vorläufigen Abschluss gebracht. Mit der schrittweisen Einführung der RegioTram ab 2006 konnten die Fahrgastzahlen erhöht und die bessere ÖPNV-Anbindung der Kasseler Innenstadt an die Region optimiert werden, da beispielsweise umsteigefreie Verbindungen geschaffen und Reisezeiten reduziert wurden. Mit der weiteren Umsetzung des Zielkonzeptes für die RegioTram wird eine zusätzliche Steigerung der Fahrgastzahlen erwartet.

Das RegioTram-System setzt Fahrzeuge für einen Mischbetrieb EBO/BOStrab voraus. Die Antriebsarten dieser Zweisystemfahrzeuge umfassen daher

- 600/700 V = (Gleichstrom) für das Kasseler Straßenbahnnetz in Kombination mit
- 15 kV ~ (Wechselstrom) für die elektrifizierten Strecken der DB AG oder
- Dieselantrieb für die nichtelektrifizierte Strecke Vellmar-Obervellmar – Wolfhagen.

Allerdings steht die Umsetzung des RegioTram-Zielkonzeptes, das 30-Minuten-Takte auf den Abschnitten der Linien RT3, RT4 und RT5 vorsieht, noch aus. Voraussetzung hierfür ist die Fertigstellung noch ausstehender Infrastrukturprojekte. Daher befindet sich das Zielkonzept der RegioTram noch in Umsetzung.

8.1.3 Linien des RegioTram-Systems

Das RegioTram-System befand sich zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Regionalen Nahverkehrsplans (2000) noch in der Planung. Als System besteht 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 und damit der 2001 eingerichtete Vorlauf- bzw. Probetrieb auf der Strecke Kassel – Warburg abgelöst. Im Fahrplanjahr 2010 verkehrten vier RegioTram-Linien:

- RT3 Kassel – Hofgeismar – Hofgeismar-Hümme (– Warburg),
- RT4 Kassel – Zierenberg – Wolfhagen,
- RT5 Kaufungen-Papierfabrik – Kassel – Guxhagen – Melsungen,
- RT9 (Kaufungen-Papierfabrik –) Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa.

Einen RegioTram-Betrieb auf der Lossetalbahn Kassel – Helsa – Hessisch Lichtenau (RT2) gab es nur zwischen Januar 2006 und Juli 2007, danach übernahm die Tramlinie 4 die Bedienung auf der gesamten Relation.

Das Linienkonzept der RegioTram auf der Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG kann – bis auf Abstriche in der Bedienung bei der RT3 zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg – als weitgehend umgesetzt bezeichnet werden. Die RT9 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa wird mit der geplanten Inbetriebnahme des RegioTram-Zielkonzeptes im Dezember 2012 durch eine herkömmliche Regionalzuglinie ersetzt (R9), da für das Zielkonzept alle verfügbaren Zwei-System-Fahrzeuge (15 kV~/600 V=) auf den RT-Linien 4 und RT 5 benötigt werden.

8.1.4 Netzerweiterungen im Kasseler Umland

Im Regionalen NVP des NVV wurden mehrere Infrastrukturprojekte zur Ergänzung des Schienennetzes im Kasseler Umland benannt. Dabei handelt es sich um Verlängerungen des Kasseler Tramnetzes oder um neue Streckenabschnitte für die RegioTram. Tab. II-34 gibt einen Überblick zum Stand diesbezüglicher Umsetzungen.

Hervorzuheben sind die in mehreren Schritten erfolgte Reaktivierung der „Lossetalbahn“ Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau für den Trambahnverkehr (Linie 4) und die Verlängerung des Kasseler Straßenbahnnetzes über die Endhaltestelle an der Holländischen Straße hinaus bis nach Vellmar Nord (Linie 1).

Streckenabschnitt	Reaktivierung/Neubau	Stand der Umsetzung
Kassel Ihringshäuser Straße – Fuldata-Ihringshausen	Neubau Straßenbahnstrecke	nicht umgesetzt
Kassel Leipziger Straße – Lohfelden	Reaktivierung eines Reststücks der „Söhrebahn“, ergänzt um Neubauabschnitte (RT-Betrieb)	nicht umgesetzt
Kassel Mattenberg – Baunatal-Rengershausen	Neubau Straßenbahnstrecke	nicht umgesetzt
Baunatal-Großenritte – Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg	Reaktivierung eines weiteren Abschnittes der „Kassel-Naumburger-Eisenbahn“ für den regulären Personenverkehr	nicht umgesetzt
in Baunatal-Altenbauna	Neubau Straßenbahnstrecke	nicht umgesetzt
Abzweigstrecke Vellmar-West	Neubau RegioTram-Strecke	nicht umgesetzt
Kassel Holländische Straße – Vellmar Nord	Neubau Straßenbahnstrecke	Eröffnung Oktober 2011
Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau	Reaktivierung der „Lossetalbahn“ für den Personenverkehr, ergänzt um neue Straßenbahnabschnitte in Kaufungen und in Hessisch Lichtenau	umgesetzt (seit 07/2007 verkehrt nur die Tramlinie 4, keine RegioTram)

Tab. II-34: Stand der Umsetzung von Reaktivierungen und Neubaustrecken im Kasseler Umland
[eigene Zusammenstellung]

8.1.5 Streckenreaktivierungen im SPNV (ohne Tramverkehre)

Die vorgesehene Reaktivierung des Abschnittes Eschwege West – Eschwege Stadt (inklusive des Neubaus einer Verbindungskurve) wurde zum Dezember 2009 umgesetzt. Damit einher werden die neu errichtete Zugangsstelle in Eschwege-Niederhone und der Stadtbahnhof in Eschwege genutzt, während die bisherige Verkehrsstation „Eschwege West“ an der Hauptstrecke Eichenberg – Bebra aufgelassen wurde. Auf dem reaktivierten Streckenast nach Eschwege verkehrt die R7.

Die Bahnstrecke Korbach – Frankenberg (Eder) wurde dagegen für den Personenverkehr bis 2011 noch nicht reaktiviert (R42). Lediglich das südliche Teilstück zwischen Frankenberg und Vöhl-Herzhausen steht für Sonderfahrten oder für einen saisonalen Betrieb

zur Verfügung. Die Zugangsstellen in Frankenberg-Viermünden, Vöhl-Ederbringhausen, Vöhl-Schmittlotheim und Vöhl-Herzhausen können in diesem Rahmen eingeschränkt genutzt werden. Der nördliche Abschnitt zwischen Vöhl-Herzhausen und Korbach Süd ist dagegen weiterhin nicht befahrbar.

Die Strecke Bad Wildungen-Wega – Edertal-Hemfurth ist technisch gesperrt und kann daher nicht (mehr) durch saisonale Ausflugszüge an den Edersee befahren werden.

Die Bahnstrecke der Kassel-Naumburger-Eisenbahn wird zwischen Baunatal-Großenritte und Naumburg nur durch Museumszüge des „Hessencourriers“ befahren. Entgegen den Vorschlägen im NVP (2000) findet auf dieser Strecke kein vom NVV bestellter Sonderzug-/Ausflugsverkehr statt.

8.1.6 Neue Zugangsstellen für den SPNV (inkl. RegioTram)

Im Rahmen der Einführung des RegioTram-Systems wurde die Reaktivierung bzw. der Neubau mehrerer Bahnhaltepunkte an den Strecken der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Tab. II-35 gibt darüber und zusätzlich über den Stand der Einrichtung weiterer Zugangsstellen im Verbundgebiet Auskunft.

Zugangsstelle/Haltepunkt	SPNV-Linie	Stand der Umsetzung
Stadt Kassel		
Kassel DEZ	-	nicht umgesetzt
Kassel Messehallen	-	nicht umgesetzt
Kassel-Bettenhausen	-	nicht umgesetzt
Kassel-Helleböhn	RT5, RT9	nicht umgesetzt
Kassel-Jungfernkopf	RT3, RT4	umgesetzt
Kassel-Kirchditmold	RT3, RT4	umgesetzt
Kassel-Lindenberg	Tramlinie 4	als Tramhaltestelle umgesetzt
Kassel-Waldau	-	nicht umgesetzt
Zugangsstellen an der geplanten Tramlinie nach Lohfelden	-	nicht umgesetzt
Landkreis Kassel		
Ahnatal-Casselbreite	RT4	Eröffnung Dezember 2011
Liebenau-Haueda	RT3	nicht umgesetzt
Liebenau-Lamerden	RT3	nicht umgesetzt
Liebenau-Ostheim	RT3	nicht umgesetzt
Trendelburg-Eberschütz	RT3	nicht umgesetzt
Vellmar-Osterberg/EKZ	RT3, RT4	umgesetzt
Zierenberg-Rosental	RT4	umgesetzt
Zugangsstellen an der „Lossetalbahn“ zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau	Tramlinie 4	umgesetzt

Zugangsstelle/Haltepunkt	SPNV-Linie	Stand der Umsetzung
Zugangsstellen an der geplanten Tramlinie nach Lohfelden	-	nicht umgesetzt
Zugangsstellen an der „Kassel-Naumburger-Eisenbahn“ zwischen Baunatal-Großenritte und Naumburg	-	nicht umgesetzt
Landkreis Hersfeld-Rotenburg		
Ludwigsau-Mecklar	R5	nicht umgesetzt
Schwalm-Eder-Kreis		
Guxhagen-Grebenau	RT5	nicht umgesetzt
Melsungen Bartenwetterbrücke	RT5	im Mai 2011 umgesetzt
Melsungen-Schwarzenberg	RT5	nicht umgesetzt
Borken-Trockenerfurth	RT9	nicht umgesetzt
Neuental-Waltersbrück	RT9	nicht umgesetzt
Schwalmstadt-Allendorf	RT9	nicht umgesetzt
Landkreis Waldeck-Frankenberg		
Bad Arolsen Nord/Helsen	R4	nicht umgesetzt
Frankenberg (Eder) Nord/Goßberg	(R42)	nicht umgesetzt
Korbach Süd	R4	seit 1999 wieder in Betrieb
Vöhl-Ederbringhausen	(R42)	seit Mai 2011 für den saisonalen Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen umgesetzt
Vöhl-Herzhausen	(R42)	
Vöhl-Schmittlotheim	(R42)	
Werra-Meißner-Kreis		
Bad Sooden-Allendorf-Oberrieden	R7	nicht umgesetzt
Eschwege-Niederhone	R7	umgesetzt
Eschwege Stadt	R7	umgesetzt
Sontra-Wichmannshausen	R7	nicht umgesetzt
Wehretal-Reichensachsen	R7	umgesetzt
Witzenhausen-Werleshausen	R7	nicht umgesetzt

Tab. II-35: Stand der Umsetzung neuer Zugangsstellen für den SPNV

[eigene Zusammenstellung]

8.1.7 Fahrplankonzepte

Auf allen Strecken mit SPNV soll ein vertaktetes Angebot gefahren werden. Dies wurde – soweit möglich – mit einem 60-Minuten- Systemgrundtakt auch eingeführt. Aufgrund ihrer geringeren Nachfrage verkehren jedoch die Linien

- R39 Wabern – Bad Wildungen und
- R55 Korbach – Brilon Wald

im 120-Minuten-Grundtakt. Dies betrifft ebenso die drei Regionalexpress-Linien

- RE1 Kassel – Eichenberg – Halle (Saale),
- RE3 Kassel – Warburg – Hagen und
- RE30 Kassel – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt,

da der Regionalexpress als Produkt einen Systemgrundtakt von 120-Minuten aufweist. Darüber hinaus musste zur Sicherstellung von Anschlüssen auf den stündlich verkehrenden Linien

- R7 Göttingen – Eschwege – Bebra und
- R42 Marburg – Frankenberg

vom 60-Minuten-Takt abgewichen werden, so dass es zu einem rhythmisierenden Fahrtenangebot kommt.

8.1.8 Fahrzeugstandards im SPNV

Der Regionale NVP des NVV (2000) sieht grundsätzlich nur noch redesigntes oder neues Wagenmaterial vor, lokbespannte Züge sollen durch Triebzüge ersetzt werden. Die neuen Triebzüge sollen Eigenschaften wie geringe Anschaffungs- und Betriebskosten, hohes Sitzplatzangebot, Niederflurbereiche und starkes Beschleunigungsvermögen (für attraktive Reisegeschwindigkeiten bei dichter Haltestellenfolge) aufweisen. Weitere Anforderungen sind die automatische Kuppelbarkeit der Fahrzeuge und einheitliche Schnittstellen. In Tab. II-36 befindet sich eine Aufstellung über den Fahrzeugeinsatz auf den Schienenlinien im NVV-Gebiet hinsichtlich der aufgestellten Fahrzeugkriterien.

Lediglich auf der RE1-Linie Kassel – Eichenberg – Nordhausen – Halle (Saale) sind die Vorgaben nicht umgesetzt, da deren Leistung noch nicht im Wettbewerb vergeben wurde. Auf den Linien RE3 und R42 verkehren mit Dieseltriebzügen vom Typ „VT 628“ bzw. „VT 612“ noch Baureihen, die den geforderten Kriterien nicht voll entsprechen (nicht niederflurgerecht).

Die für Schienenfahrzeuge aufgestellten Qualitätskriterien können als größtenteils erfüllt gelten, wobei modernes Fahrzeugmaterial auf einigen Linien durch anstehende Betriebsaufnahmen als noch in Umsetzung befindlich einzustufen sind (z. B. sind neue Fahrzeuge auf RE30 für Dezember 2012 vorgesehen).

Schienenlinie	Fahrzeugeinsatz	Stand der Umsetzung
RE1 (HAL) Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Halle (Saale)	lokbespannter Wagenzug „Bn“	nicht umgesetzt, Leistung wurde noch nicht im Wettbewerb vergeben
RE1 (EF) Kassel – Eichenberg – Leinefelde – Erfurt	Dieseltriebzüge „Regio-Shuttle“	Umgesetzt
R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen	elektrische Triebzüge „FLIRT“	Umgesetzt
R5 Kassel – Bebra – Fulda		
R6 Bebra – Eisenach		
R7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra		
RT3 Kassel – Warburg	RegioTram-Fahrzeuge „Regio-Citadis“ für elektrifizierte Bahnstrecken (Zweissystemfahrzeuge)	Umgesetzt
RT5 Kassel – Melsungen		
RT9 Kassel – Schwalmstadt-Treysa		
RT4 Kassel – Wolfhagen	„RegioCitadis“ für nicht elektrifizierte Bahnstrecken (Hybrid-Fahrzeuge)	Umgesetzt
R4 Kassel – Korbach	Dieseltriebzüge „VT 646“ (Baureihe „GTW 2/6“)	Umgesetzt
R39 Wabern – Bad Wildungen		
R55 Korbach – Brilon-Wald		
R42 Marburg – Frankenberg	Dieseltriebzüge „VT 628“	bedingt umgesetzt
RE3 Kassel – Warburg – Hagen	Dieseltriebzüge mit Neigetechnik („VT 612“)	zum Teil umgesetzt/erfüllt, Leistung wurde noch nicht im Wettbewerb vergeben
RE30 Kassel – Marburg – Frankfurt (Main)	lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen	ab Dezember 2012 neue Fahrzeuge
SE30 Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt (Main)	elektrische Triebzüge („ET 425“)	umgesetzt
KBS 356 Ottbergen – Göttingen	Dieseltriebzüge „LINT“	umgesetzt/erfüllt

Tab. II-36: Stand der Umsetzung beim vorgesehenen Fahrzeugeinsatz im SPNV
[eigene Zusammenstellung]

8.2 Regionaler straßengebundener ÖPNV

8.2.1 Bushaltestellen

Für die Ausstattung der Bushaltestellen gelten einheitliche Standards. Zudem wurden die Haltestellen in Kategorien eingeteilt, die Empfehlungen über die Grundausrüstung hinaus beinhalten. Innerhalb von wenigen 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 Vitrinen (ergänzend Papierkorb, Bank und Fahrgastwartehalle). Diese Maßnahmenpakete gelten größtenteils als umgesetzt.

Zur Qualitätssicherung der kommunalen Haltestelleninfrastruktur im straßengebundenen ÖPNV hat der NVV ein internetbasiertes Haltestellenmanagementsystem (HMS) aufgebaut, in dem alle Haltestellenpositionen mit ihren Attributen erfasst sind und die Daten regelmäßig weitergepflegt und dokumentiert werden. Dieser Vorschlag aus dem NVP (2000) ist daher umgesetzt und wird laufend weiterentwickelt.

8.2.2 Verbundweite Produktpalette für den Busverkehr

Im NVP des NVV (2000) wurden für die Bedienung im Busverkehr konkrete Merkmale wie Bedienzeiten, Taktungen usw. definiert. Die Produktpalette für den straßengebundenen ÖPNV wurde weitgehend umgesetzt (vgl. Tab. II-37).

Produkt	Stand Einführung Angebote	Stand Produktkommunikation
<i>RegioBus</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen wurden eingeführt.	Angebote werden <u>nicht</u> (mehr) als <i>RegioBus</i> kommuniziert.
<i>StadtBus</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen wurden von einigen Städten im Verbundgebiet eingeführt.	Angebote werden als <i>StadtBus</i> kommuniziert, obwohl einige Produkteigenschaften nicht (mehr) eingehalten werden.
<i>ExpressBus</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen wurden eingeführt.	Angebote werden explizit als <i>ExpressBus</i> kommuniziert.
<i>AnrufSammelTaxi</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen werden eingesetzt.	Angebote werden als <i>AST</i> kommuniziert.
<i>NachtBus</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen werden eingesetzt.	Im Großraum Kassel werden Angebote (Tram, Bus, AST) als <i>Nachtschwärmer</i> kommuniziert.
<i>AusflugsBus</i>	Angebote mit den geforderten Produktmerkmalen wurden eingeführt, obwohl im NVP (2000) nicht erwähnt.	Angebote werden als <i>AusflugsBus</i> kommuniziert (z. B. 202).

Tab. II-37: Verbundweite Produkte im Busverkehr und Stand der Produktkommunikation

[eigene Zusammenstellung]

Obwohl auf vielen regionalen Hauptlinien die Produktmerkmale des *RegioBusses* weitgehend eingehalten werden, wird dieser als Marke nicht mehr aktiv kommuniziert.

Anderen Produkte des straßengebundenen ÖPNV werden als solche zwar weiterhin beworben, obwohl bei einigen *StadtBussen* die im NVP (2000) formulierten Angebotskriterien eine weniger restriktive Anwendung findet (z. B. 60-Minuten-Grundtakt anstatt 30-Minuten-Grundtakt). Die *StadtBus*-Linien sind auf den Fahrplänen mit *StadtBus* gekennzeichnet. Weiterhin hat der NVV ein Corporate Design für *StadtBusse* entwickelt, das im gesamten NVV-Gebiet hätte Anwendung finden sollen. Zumindest sind die eingesetzten Fahrzeuge innerhalb einer Stadt an derselben Lackierung zu erkennen.

Die *ExpressBus*-Linien (z. B. 500) wurden den Kunden in mehreren Marketingkampagnen vorgestellt und finden sich beispielsweise als Produktlogo in allen gedruckten Fahrplanmedien wieder.

8.2.3 Rahmenkonzept für den regionalen Busverkehr

Das Rahmenkonzept im NVP (2000) für den regionalen Busverkehr unterscheidet zwischen

- regionalen Hauptlinien außerhalb des Großraumes Kassel mit hohen Qualitätsanforderungen (primär als Produkt *RegioBus* oder *ExpressBus*),
- regionalen Ergänzungslinien (außerhalb des Großraumes Kassel),
- Stadt-Umland-Linien im Großraum Kassel,
- sonstigen regionalen Ergänzungslinien, die nicht zu einer der drei genannten Liniengruppen zugeordnet werden.

Planung der regionalen Haupt-/Ergänzungslinie	Stand der Umsetzung (Fahrplanjahr 2010)
R1: Hofgeismar – Bad Karlshafen	mit Linie 180 umgesetzt
R2: Hann. Münden – Bodenfelde	mit Linie 190 nur auf dem Abschnitt Hann. Münden – Reinhardshagen umgesetzt
R3: Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf – Eschwege	mit Linie 220 weitgehend umgesetzt
R4: Hessisch Lichtenau – Eschwege – Wanfried – Treffurt (mit durchgehenden ExpressBus-Fahrten von/nach Kassel)	mit Linie 200 auf dem Abschnitt Hessisch Lichtenau – Wanfried umgesetzt; in Hessisch Lichtenau Anschluss an Tram 4 von/nach Kassel mit Ausflugsbus 202 an Wochenenden Mai-Okt. z. T. umgesetzt
R5: Witzenhausen – Großalmerode – Helsa	mit Linie 210 umgesetzt
R6: Hessisch Lichtenau – Melsungen	mit Linie 400 umgesetzt
R7: Bad Hersfeld – Heringen (Werra)	mit Linie 330 weitgehend umgesetzt
R8: Bad Hersfeld – Philippsthal – Vacha	mit Linie 340 weitgehend umgesetzt
R9: Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Alsfeld	mit Linien 390 und 395 teilweise umgesetzt (Umstieg in Breitenbach erforderlich)

Planung der regionalen Haupt-/Ergänzungslinie	Stand der Umsetzung (Fahrplanjahr 2010)
R10: Bad Hersfeld – Kirchheim – Oberaula – Schwalmstadt (über BAB 4)	mit Linien 380 und 470 teilweise umgesetzt, dabei Umstieg in Kirchheim erforderlich, nicht über BAB 4
R11: Bad Hersfeld – Niederaula – Oberaula – Homberg (Efze)	nicht umgesetzt
R12: Schwalmstadt-Treysa – Oberaula	mit Linie 470 umgesetzt
R13: Schwalmstadt-Treysa – Homberg (Efze) – Melsungen	mit Linien 451 und 453 teilweise umgesetzt (Umstieg in Homberg erforderlich)
R14: Homberg (Efze) – Wabern	mit Linie 450 Homberg (Efze) – Wabern – Fritzlar umgesetzt
R15: Homberg (Efze) – Borken – Bad Wildungen	mit Linien 408 und 410 (NSE) teilweise umgesetzt (Umstieg in Borken erforderlich)
R16: Fritzlar – Gudensberg – Edermünde – Guxhagen	mit Linien 50 und 500 abschnittsweise umgesetzt
R17: Frankenberg – Bad Wildungen	mit Linie 520 umgesetzt
R18: Korbach – Waldeck – Bad Wildungen	mit Linie 510 umgesetzt
R19: Kassel – Bad Wildungen – Frankenberg – Battenberg – Hatzfeld (Expressbus mit wenigen Fahrtenpaaren)	alternativ umgesetzt: Linie 500 Kassel – Bad Wildungen (<i>ExpressBus</i> 1-Std.-Takt), Linie 520 Bad Wildungen – Hatzfeld (Umstieg)
R20: Frankenberg – Allendorf – Hatzfeld	mit Linie 520 teilweise umgesetzt
R21: Frankenberg – Haina – Gemünden – Kirchhain	mit Linie 530 Frankenberg – Gemünden umgesetzt, dort Umstieg von/zu Linie MR-70
R22: Hallenberg – Allendorf – Battenberg – Münchhausen	als durchgehende regionale Hauptbuslinie nicht umgesetzt (nur lokale AST-Linie 586.4)
R23: Frankenberg – Korbach	mit lokaler Linie 555 (EWF) teilw. umgesetzt
R24: Korbach – Medebach	mit Linie 510 umgesetzt
R25: Bad Arolsen – Marsberg	mit Linie HSK 397 umgesetzt
R26: Volkmarsen – Warburg	mit Linie NPH 510 teilweise umgesetzt
Fritzlar – Bad Zwesten – Jesberg – Marburg	nicht umgesetzt
Fritzlar – Naumburg – Wolfhagen	nicht umgesetzt
Eschwege – Ringgau – Herleshausen (– Eisenach)	mit lokaler Linie 240 (NWM) bis Herleshausen umgesetzt
Frankenberg – Frankenau – Korbach	mit lokaler Linie 555 (EWF) teilw. umgesetzt

Tab. II-38: *Stand der Umsetzung regionaler Hauptlinien (R) und regionaler Ergänzungslinien*
[eigene Zusammenstellung]

Mit Stand des Fahrplanjahres 2010 war die überwiegende Zahl an geplanten regionalen Hauptlinien entweder vollständig oder zumindest abschnittsweise umgesetzt (vgl. Tab. II-38). Auf den nördlichen Abschnitt der Linie R2 Reinhardshagen – Bodenfelde wurde angesichts langer Fahrtstrecken und nahezu unbesiedelter Abschnitte im oberen Weser-

tal zugunsten eines Linienverlaufes durch den Reinhardswald nach Hofgeismar verzichtet. Lediglich die R11 Bad Hersfeld – Homberg (Efze) und die R22 Hallenberg – Allendorf – Battenberg – Münchhausen wurden nicht ansatzweise realisiert, wobei die letztgenannte Relation durch eine lokale AST-Linie 586.4 (EWF) abgedeckt wird, die Anschlüsse von/zu der Burgwaldbahn (R42) in Münchhausen herstellt. Die beiden von Fritzlar ausgehenden regionalen Ergänzungslinien wurden nicht umgesetzt.

Verlauf der Stadt-Umland-Linie	Stand der Umsetzung (2010)
Kassel – Niestetal-Sandershausen – Staufenberg-Lutterberg	mit Linie 30 umgesetzt
Kassel – Niestetal-Heiligenrode – Staufenberg-Uschlag – Nieste	mit Linie 32 umgesetzt, aber nicht bis Nieste, sondern nur bis Staufenberg-Escherode
Kassel – Fuldata – Immenhausen-Holzhausen	mit Linie 40 umgesetzt
Kassel – Fuldata – Hann. Münden	mit Linie 42 umgesetzt
Lohfelden – Söhrewald	mit Linie 37 ab Kassel umgesetzt, weil Tramlinie Kassel – Lohfelden nicht realisiert wurde
Kassel – KS-Waldau – Fuldabrück – Guxhagen	mit Linie 38 umgesetzt
Kassel-Wilhelmshöhe – Vellmar	mit Linie 41 umgesetzt
Kassel – Habichtswald – Wolfhagen	mit Linie 110 umgesetzt
Kassel – Calden – Breuna – Warburg	mit ExpressBus-Linie 130 bis Breuna umgesetzt, nicht bis Warburg (Umstieg in Breuna)
Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal – Schauenburg – Wolfhagen	nicht umgesetzt, nur Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal mit Linie 51 umgesetzt
Kassel – Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg	mit Linie 52 umgesetzt

Tab. II-39: *Stand der Stadt-Umland-Linien im Großraum Kassel gegenüber Regionalem NVP 2000*

[eigene Zusammenstellung]

Die im Regionalen NVP (2000) aufgelisteten Stadt-Umland-Linien im Großraum Kassel haben größtenteils bis zum Fahrplanjahr 2010 eine Realisierung erfahren (vgl. Tab. II-39). Nur die Verbindungslinie Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal – Schauenburg – Wolfhagen gibt es für die Gesamtrelation nicht. Die Aufstellung im NVP (2000) ist hinsichtlich der im Fahrplanjahr 2010 tatsächlich vorhandenen regionalen Stadt-Umland-Linien nicht vollständig.

Die Umsetzungsgrade bei den sonstigen regionalen Ergänzungslinien sind Tab. II-40 zu entnehmen. Eine Reihe der im NVP (2000) vorgesehen Leistungen und Verbindungen ist entweder nicht umgesetzt oder wird durch lokale Linien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise erbracht.

Verlauf der sonstigen regionalen Ergänzungslinie	Stand der Umsetzung (Fahrplanjahr 2010)
Kassel – Fuldataal – Immenhausen – Hofgeismar-Sababurg	nicht umgesetzt
Kassel – Fuldataal – Reinhardshagen – Bad Karlshafen	nicht umgesetzt
Witzenhausen – Hann. Münden	mit Linie 218 umgesetzt
Eschwege – Ringgau – Herleshausen	mit lokaler Linie 240 (NWM) umgesetzt
Eschwege – Sontra – Herleshausen	mit Linie 250 Sontra – Herleshausen abschnittsweise umgesetzt (Umstieg von/nach Eschwege in Sontra-Wichmannshausen)
Bad Hersfeld – Haunetal	mit lokaler Linie 365 (HEF) umgesetzt
Bad Hersfeld – Ludwigsau – Bebra	nicht umgesetzt, dafür lokale Linie 320 (HEF) zwischen Bad Hersfeld und Ludwigsau
Alheim – Bebra	nicht umgesetzt
Bad Hersfeld – Eiterfeld	mit Linie 360 umgesetzt
Homburg (Efze) – Knüllwald – Ludwigsau – Rotenburg an der Fulda	nicht umgesetzt
Jesberg – Bad Zwesten – Fritzlar/Wabern	nicht umgesetzt
Melsungen – Felsberg – Wabern	mit Linie 400 nach Fritzlar anstatt nach Wabern umgesetzt (Umstieg in Wabern-Niedermöllrich)
Schwalmstadt – Schrecksbach – Alsfeld	mit Linie 396 (RMV) umgesetzt
Volkmarsen – Bad Arolsen – Diemelsee – Korbach	mit lokaler Linie 505 (EWF) umgesetzt, wobei keine Führung über Diemelsee-Adorf
Frankenberg (Eder) – Marburg	mit Linie 482 (RMV) umgesetzt (nur Ergänzung der Bahnlinie R42)
Diemelsee – Willingen – Medebach	mit Linie R46 (HSK) Willingen – Medebach abschnittsweise umgesetzt
Frankenberg – Frankenau – Korbach	mit lokaler Linie 555 (EWF) teilw. umgesetzt
Diemelsee – Marsberg-Bredelar	mit Linie 385 (HSK) von/nach Diemelsee-Heringhausen umgesetzt
Marsberg – Warburg	über hessisches Territorium nicht umgesetzt
Frankenberg – Medebach	mit Linie 530 umgesetzt
Korbach – Willingen	mit Linie 507 umgesetzt
Heilbad Heiligenstadt – Eschwege	mit Linie 13 (EIC) bis Bad Sooden-Allendorf abschnittsweise umgesetzt

Tab. II-40: *Stand der Umsetzung sonstiger regionaler Ergänzungslinien*

[eigene Zusammenstellung]

8.2.4 Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV

Die Mindeststandards zu Fahrzeuggrößen und -ausstattungen, zu Schadstoff- und Lärmemissionsgrenzwerten etc. sind Bestandteil jeder Verkehrsleistungsvergabe und als Anlage zum Verkehrsvertrag in der Leistungsbeschreibung definiert. Darin wurden die konkreten Forderungen des Regionalen NVP (2000) berücksichtigt.

Die Fahrzeugmindeststandards unterliegen bei jeder neuen Ausschreibung einer Aktualisierung gemäß des aktuellen Stands der Technik. Zwischenzeitlich fand eine Vereinheitlichung der Mindestanforderungen an die Fahrzeuge Eingang in die Vergabeunterlagen, sodass die Anforderungen weitgehend für alle Linienbündel gleichermaßen gelten.

Sofern eine LNO als Vergabestelle im Bereich des NVV fungierte, eine Leistung direkt vergeben oder ein Verkehr eigenwirtschaftlich konzessioniert wurde, einigte sich der NVV mit den Beteiligten auf vergleichbare Standards.

Insofern werden die Vorgaben aus dem Regionalen NVP (2000) hinsichtlich der Fahrzeugstandards im straßengebundenen ÖPNV fortgeschrieben. Der entsprechende Maßnahmenkatalog ist daher als umgesetzt einzustufen.

8.3 Verknüpfungspunkte zwischen Bahn, Bus und IV

Bei den Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität von Bahnstationen unter Mitwirkung der Städte und Gemeinden soll zunächst der Neubau des Stadtbahnhofes in der Kreisstadt Eschwege und der Verkehrsstation in Eschwege-Niederhone Erwähnung finden. In der Kernstadt von Eschwege entstand 2009 ein zentral gelegener, moderner Haltepunkt für die Regionalzuglinie 7 mit fünf Haltestellen für Stadt- und Regionalbusse, B+R- und P+R-Anlagen sowie einem Parkhaus. Der neue ÖPNV-Verknüpfungspunkt verbindet Eschwege mit der Region und stellt über die R7 Verbindungen zu den Fernbahnhöfen in Göttingen und Fulda her. Das am Querbahnsteig errichtete Empfangsgebäude beherbergt ein NVV-Kundenzentrum sowie ein Café mit weiterem Reisebedarf.

Des Weiteren wurden an mehreren Bahnstationen im NVV-Gebiet Wartehallen errichtet, Bushaltestellen und Buswendeanlagen eingerichtet oder modernisiert und die Situation für P+R- und B+R-Kunden verbessert (vgl. Tab. II-41). Zum Teil stehen Fahrradboxen zur Verfügung, um das Fahrrad sicher an der Bahnstation abstellen zu können.

Der im Regionalen NVP (2000) aufgestellte Maßnahmenkatalog an den Verknüpfungspunkten zum SPNV – zugleich an der Nahtstelle zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur – gilt daher größtenteils als umgesetzt.

Bahnstation	Maßnahmen	Stand Umsetzung (2010)
Bad Arolsen	Bushaltestellenanlage, P+R-Anlage, B+R-Anlage auf dem Bahnhofsvorplatz	umgesetzt
Bad Hersfeld	Bushaltestellenanlage auf dem Bahnhofsvorplatz	neuer Busbahnhof neben dem Bahnhofsvorplatz errichtet
Bad Wildungen	Bushaltestellenanlage	umgesetzt
Baunatal-Guntershausen	23 P+R-Stellplätze	umgesetzt

Bahnstation	Maßnahmen	Stand Umsetzung (2010)
Bebra	20 P+R-Stellplätze, 20 B+R-Plätze	umgesetzt
Edermünde-Grifte	2 Wartehallen	umgesetzt
Eschwege	neuer Bahnhof im Stadtgebiet einschl. Bushaltestellenanlage, P+R-Anlage, B+R-Anlagen	umgesetzt
Eichenberg	Bushaltestellenanlage am Bahn- hof, P+R-Anlage, Bahnsteigmo- dernisierung, Umgestaltung der Unterführung	nicht umgesetzt
Frankenberg (Eder)	mittelfristige Planungen für neuen Haltepunkt	nicht umgesetzt
Fritzlar	1 Wartehalle	nicht umgesetzt
Guxhagen	Neue Bahnsteiganlage, 1 Bushal- teposition inkl. Ausstattung, 5 zusätzliche P+R-Stellplätze	nicht umgesetzt
Heinebach	Aufwertung des Bahnhofs ein- schließlich P+R-Anlage	umgesetzt
Hofgeismar	Verlegung der Stationsinfrastruk- tur auf die Stadtseite	teilweise umgesetzt
Melsungen	Verlegung Busbahnhof, Anlage eines RegioTram-Bahnsteiges am Wendegleis, 10 P+R-Plätze, 10 B+R-Plätze	Busbahnhof in Umsetzung befindlich Bahnsteig am Wendegleis der RT nicht umgesetzt
Rotenburg (Fulda)	40 B+R-Plätze	umgesetzt
Schwalmstadt-Treysa	20 P+R-Plätze	in Umsetzung befindlich
Vellmar-Obervellmar	Umgestaltung des Bahnhofsvor- platzes	in Umsetzung befindlich
Wabern	20 B+R-Plätze	umgesetzt
Willingen	Umgestaltung des Bahnhofsvor- platzes mit Bushaltestellenanlage, P+R- und B+R-Anlage	umgesetzt
Witzenhausen	30 B+R-Plätze sowie P+R-Anlage	umgesetzt

Tab. II-41: *Stand der Umsetzung von Maßnahmen an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV*
[eigene Zusammenstellung]

8.4 Stadt- und Ortsbusverkehre

Die Aufgabenträgerschaft für Stadt- und Ortsbusverkehre liegt bei den jeweiligen Landkreisen, sofern diese nicht die Trägerschaft auf die kommunale Ebene übertragen haben. Insofern ist die Behandlung dieser Verkehrsangebote nicht originärer Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplans.

Verkehrsangebote mit überwiegend innerstädtischer bzw. -innerörtlicher Bedienung werden in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise behandelt.

Die Finanzierung derartiger Stadt- und Ortsbusse oder vergleichbarer intrakommunaler Angebote erfolgt unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Kommunen.

Im Regionalen NVP (2000) wurden die Marktchancen für derartige Angebote eingehend erörtert. Hintergrund der ausführlichen Besprechung stellten die Anschlussbeziehungen und Zu- bzw. Abbringerfunktionen für den anschließenden regionalen Verkehr dar. Weiterhin stand im Regionalen NVP (2000) die Schaffung und Weiterentwicklung eines Gesamtsystems für den ÖPNV im NVV-Gebiet im Fokus, bei dem Stadt- und Ortsverkehre ein wichtiger Baustein darstellen.

Die Stadtbussysteme in Bad Hersfeld (1996), Bad Sooden-Allendorf (1997), Bad Wildungen (1998), Eschwege (1999), Hofgeismar (2000), Korbach (1998) und Witzenhausen (1998) bestanden schon vor der Verabschiedung des Regionalen NVP (2000). Diese sind zurzeit (2010) in ihrem Bestand weitgehend gesichert. Gegenüber ihrem anfänglichen Angebot sind diese Systeme jedoch kaum ausgebaut, eher angebotsseitig eingeschränkt worden.

Für eine weitere Reihe von Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet stufte der Regionale NVP (2000) die Marktpotenziale für intrakommunale ÖPNV-Systeme ein (vgl. NVV 2000, S. D 4 ff.). Die Abstufung erfolgt nach „guten“, „befriedigenden“ oder „ausreichenden“ Marktchancen. Tab. II-42 listet den Stand der Umsetzung von Stadt- und Ortsbusangeboten zum Fahrplanjahr 2010 je Stadt bzw. Gemeinde auf.

In Baunatal und in Melsungen wurden zwei Stadtverkehre angebotsseitig weiterentwickelt, so dass diese nun als *StadtBus* kommuniziert werden. Im Vergleich zu Baunatal ist der „Systemcharakter“ des Stadtbusses in Melsungen deutlich weniger ausgeprägt. In Bebra und Rotenburg an der Fulda verkehren jeweils eigene Linien zur Erschließung der Kernstädte und zur Anbindung der publikumswirksamen Einrichtungen. In Bad Arolsen, Fritzlar, Hessisch Lichtenau, Wolfhagen und Willingen übernehmen AST-Linien die Bedienung des (Kern-)Stadtgebietes bzw. des Kernortes. In Borken und in Schwalmstadt gibt es keine separaten innerstädtischen Angebote. Die eigenwirtschaftlich vom Verkehrsunternehmen betriebene Stadtverkehrslinie 421 in Homberg (Efze) wurde während des Jahres 2011 eingestellt.

Stadt/Gemeinde	attestiertes Marktpotenzial für Stadt-/Ortsbussystem	Stand der Umsetzung (Fahrplanjahr 2010)
Bad Arolsen	befriedigend	innerstädtische AST-Linie 582.5
Baunatal	gut	<i>StadtBus</i> -System: Linien 60-67
Bebra	ausreichend	Stadtverkehrslinien 313, 314
Borken (Hessen)	ausreichend	-
Frankenberg (Eder)	gut	Stadtverkehrslinie 596
Fritzlar	befriedigend	innerstädtische AST-Linie 452
Hessisch Lichtenau	ausreichend	Stadtgebiet: AST-Linie 209.1-3
Homberg (Efze)	befriedigend	Stadtverkehrslinie 421
Melsungen	gut	<i>StadtBus</i> -Linien 431-433
Rotenburg an der Fulda	gut	Stadtverkehrslinie 303
Schwalmstadt	befriedigend	-
Vellmar	ausreichend	hohe Angebotsdichte im übrigen ÖPNV durch lokale und regionale Linien, daher kein eigenständiger Produktauftritt <i>StadtBus</i>
Willingen	ausreichend	innerörtliche AST-Linie 580.1
Wolfhagen	befriedigend	AST-System: Linien 145.1-8

Tab. II-42: Stand der Umsetzung weiterer Stadt-/Ortsbussysteme im NVV-Gebiet

[eigene Zusammenstellung]

III Anforderungsprofil

1 Stellung des Anforderungsprofils im Nahverkehrsplan

Das Anforderungsprofil formuliert die konkreten Vorstellungen und Zielvorgaben des Aufgabenträgers Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV) für die künftige Ausgestaltung des regionalen ÖPNV. Das Anforderungsprofil ist die übergeordnete verbindliche Basis für die Nahverkehrsplanung der kommenden Jahre im Wirkungsbereich des NVV, 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 und VI). Von der Struktur und von den Inhalten her liegt diesem Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil zugrunde, das mit jenen der zeitparallel erstellten und verabschiedeten Nahverkehrspläne der Landkreise im NVV-Gebiet 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.

Mit dem vorliegenden Anforderungsprofil soll ein Gesamtbild der Vorstellungen zur künftigen Ausgestaltung des ÖPNV auf dem Gebiet des NVV entstehen, um eine isolierte Betrachtung nur derjenigen Bestandteile des ÖPNV-Systems zu vermeiden, die unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich des NVV als Aufgabenträger für den SPNV und den regionalen straßengebundenen ÖPNV fallen. Daher sind im Anforderungsprofil für den Regionalen Nahverkehrsplan auch Bestandteile enthalten, die sich an die Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen ÖPNV richten. Darunter fallen u. a. Querschnitts- bzw. Gemeinschaftsaufgaben wie Marketing und Fahrgastinformation.

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 NVV im Sinne der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ verbindlich regelt (vgl. Kap. III 3.1). Daraus leitet sich schließlich die vertragliche Leistungsbeziehung zwischen Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen des SPNV und des straßengebundenen ÖPNV ab.

Letztere Aussage bezieht sich besonders auf die Erbringung der Verkehrsleistung im regionalen straßengebundenen ÖPNV, sofern diese 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 NVV 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.“

Knapp ein Viertel der Fläche des hessischen NVV-Gebietes gehört dem Verdichtungs- und dem Ordnungsraum um das Oberzentrum Kassel herum an, wo mit knapp 525.000 Einwohnern (inkl. der Stadt Kassel) gut die Hälfte aller Einwohner lebt. In diesen beiden Strukturräumen fällt daher dem ÖPNV-System eine wichtige Funktion zu, die in der Verringerung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs besteht. Im ländlichen Raum, der knapp drei Viertel der Fläche des NVV-Gebietes ausmacht und in dem knapp die Hälfte der Bevölkerung wohnt, steht laut Regionalplan die Mobilitätssicherung im Vordergrund. Aber auch im ländlichen Raum 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.

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

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

differenzierte Bedienungsformen gefragt, wie im Regionalplan für Nordhessen vorgeschlagen wird (*Regierungspräsidium Kassel 2009, S. 133*):

„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.“

Überregionale Erreichbarkeit und grenzüberschreitende Verflechtungen

Die überregionale, in der Regel schienengebundene Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren muss aus dem gesamten NVV-Gebiet sichergestellt werden, somit auch aus den Städten und Gemeinden des ländlichen Raumes. Für das NVV-Gebiet sind die oberzentralen Ziele neben Kassel insbesondere Erfurt, Frankfurt am Main, Fulda, Gießen, Göttingen, Marburg und Paderborn.

Ergänzend dazu sind zwischen den grenznahen Städten und Gemeinden des NVV-Gebietes und den Mittelzentren in den benachbarten (Land-)Kreisen abgestimmte schienen- bzw. straßengebundene ÖPNV-Verbindungen auch für den Jedermann-Verkehr anzubieten, die dem jeweiligen Strukturraum angemessen sind. Es handelt sich um Mittelzentren in

- Mittelhessen (Alsfeld, Biedenkopf, Hünfeld, Kirchhain, Stadtallendorf),
- Niedersachsen (Hann. Münden, Uslar),
- Nordrhein-Westfalen (Bad Berleburg, Brilon, Höxter, Marsberg, Warburg),
- Thüringen (Bad Salzungen, Eisenach, Heilbad Heiligenstadt, Mühlhausen/Th.)¹².

In diesem Zusammenhang ist bei der Angebotskonzeption auf deutlich ausgeprägte Verkehrsbeziehungen in grenzüberschreitenden Verflechtungsräumen einzugehen. Hervorzuheben sind daher schienen- bzw. straßengebundene ÖPNV-Verbindungen

- zwischen der Stadt und dem Verdichtungsraum Kassel einerseits und dem südlichen Teil des Landkreises Göttingen andererseits (Hann. Münden, Staufenberg),
- zwischen den südlichen Teilen des NVV-Gebietes und den nördlichen Teilen des RMV-Gebietes (Landkreise Fulda und Marburg-Biedenkopf, Vogelsbergkreis),
- innerhalb der westfälisch-hessischen Tourismusregion Hochsauerland (Landkreis Waldeck-Frankenberg und Hochsauerlandkreis) sowie aus dem Ruhrgebiet als einem der aufkommensstarken Quellgebiete der Gäste für die hessische Teilregion.

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*):

¹²Eisenach und Mühlhausen/Th. sind Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.

„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. Die Bedeutung und der Beitrag des ÖPNV für die Attraktivität einer Region als Wohn-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort sind innerhalb des Verbundgebietes sehr unterschiedlich einzustufen. Während in der Stadt Kassel und im Verdichtungsraum hohe Angebots- und Nachfrageniveaus im ÖPNV sich gegenseitig bedingen und folglich weitere infrastrukturelle Ausbauten stattfinden, werden in den dünn besiedelten und von Einwohnerabnahmen betroffenen ländlichen Räumen grundlegende Angebotsumstellungen systemische Herausforderungen für die Akteure darstellen („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 induzierter 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 seniorenrechtliches 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 Lebens-

mittelversorger 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 bei der Bestellung von Betriebsleistungen

Betriebsleistungen des SPNV (inkl. der Stadt-Umland-Tram) und 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 den NVV als Aufgabenträger für die Betriebsleistungen sind

- Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes für den SPNV (vgl. § 12 Abs. 1 HÖPNVG),
- (ehemalige) Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG, jetzt Teil der Transferleistungen des Landes,
- Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 SGB IX,

- sonstige finanzielle Zuwendungen des Landes Hessen.

Beschlüsse über Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den SPNV oder der (ehemaligen) Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr sowie über die zulässigen Verwendungszwecke dieser Mittel werden auf Bundes- bzw. Landesebene gefällt und liegen somit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des regionalen Aufgabenträgers NVV, gehen aber in Konsequenz zu dessen Lasten.

§ 11 Abs. 2 HÖPNVG schreibt vor, dass Verpflichtungen aus Verträgen der Verkehrsverbände innerhalb des jeweiligen Verkehrsverbundes solidarisch zu tragen sind. In diesem Zusammenhang werden bei den regionalen Verkehren alle Fahrgeldeinnahmen zur Finanzierung aller regionalen Leistungen (SPNV und straßengebundener ÖPNV) eingesetzt. Nach der Einnahmeaufteilung verbleibende Finanzierungslücken sind im Sinne des § 11 Abs. 2 Satz 3 HÖPNVG auf die Aufgabenträger (i. e. kommunale Gesellschafter) umzulegen.

Als Folge einer Mittelkürzung von Bundes- oder Landesmitteln wären neben den Verbundlandkreisen ebenso die kreisangehörigen Städte und Gemeinden betroffen, falls sie indirekt über Verbund- bzw. Kreisumlage die Kürzungen mit eigenen Haushaltsmitteln ausgleichen müssten. 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 des Kostenträgers liegen. Die Betriebsleistungen im SPNV und im regionalen straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV sind davon in besonderem Maße berührt. Die kommunalen Verbundgesellschafter wären dann finanziell schnell überfordert, wenn Bundes- und Landesmittel gekürzt werden. Dieser Unsicherheitsaspekt wiegt bei langfristigen vertraglichen Bindungen an (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen im Besteller-Ersteller-Verhältnis, wie es im Ausschreibungswettbewerb der Regelfall ist, besonders schwer.

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 Regionalen Nahverkehrsplans und der lokalen Nahverkehrspläne – der Fahrgastnachfrage und der daraus ableitbaren Einnahmesituation gegenüberstellt, bevor eine mehrjährige vertragliche Bindung an ein Leistungsvolumen und eine bestimmte Betriebsform erfolgt. Dies setzt detaillierte Kenntnisse über die Raumstruktur, das Fahrgastaufkommen, dessen Zusammensetzung sowie über die Erlösstrukturen im Ist-Zustand und für einen Prognosehorizont voraus.

In der Phase der Angebotsplanung für auszuschreibende Leistungen im straßengebundenen ÖPNV sind beispielsweise 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 wäre eine kürzere Vertragslaufzeit in Betracht zu ziehen. Abgestimmte Bus-Schiene-Konzepte sind eine Voraussetzung, um beide Verkehrsträger auch in finanzieller Hinsicht zu optimieren.

Aufgrund der deutlich höheren Aufwendungen und Kapitalbindungen beim SPNV sind kürzere Vertragslaufzeiten keine gangbare Option. Infrastrukturausbauten für den SPNV sind zumeist mit langfristigen Bestellgarantien verbunden, so dass der Besteller in seiner Handlungsfreiheit eingeschränkt ist. Vor einer Ausschreibung im SPNV ist daher

der Zuschussbedarf für den Vertragszeitraum zu ermitteln, in dem die zuscheidbaren Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen den Aufwendungen für die Betriebsleistungen gegenübergestellt werden, um das wirtschaftliche Risiko besser einschätzen zu können.

Folgende Konstellationen sind bei Verträgen zwischen Besteller und Ersteller im straßengebundenen ÖPNV anwendbar:

- 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 Berücksichtigung angemessener Gewinnmargen für die Restlaufzeit des Vertrages vereinbart.
- Ein vergleichbares Verfahren würde auch zum Tragen kommen, falls der Besteller während der Laufzeit eines kombinierten Vertragsverhältnisses Umschichtungen zwischen den Leistungsanteilen für Fest- und Bedarfsbedienung vornehmen sollte.
- In den Ausschreibungen werden Angaben über Marktaustrittskosten gefordert, durch die Bieter kalkuliert, gesondert ausgewiesen und in den Verträgen vereinbart. Hierdurch könnte ein Verkehr während der ordentlichen Laufzeit eines Verkehrsvertrages eingestellt werden.

Im SPNV wird bei künftigen Verträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Abbestellklausel aufgenommen:

- Bei Vergabernetzen, bei denen der NVV als federführender Aufgabenträger fungiert und bei denen Bruttoverträge (Erlörisiko beim Besteller) vorgesehen sind, werden Zu- und Abbestellungen in Höhe von 7,5 % der ausgeschriebenen Zugkilometerleistungen vereinbart. Diese Möglichkeit ist jedoch bei gewissen Ausschreibungsnetzen nur eingeschränkt anwendbar, wenn Streckenabschnitte betroffen sind, bei denen langfristige Bestellverträge und -volumina Voraussetzungen für die Förderung von Infrastrukturaus- oder -neubauten waren.
- Bei Vergabernetzen auf dem Gebiet des NVV, bei denen der NVV nicht federführend ist, wird der NVV beim federführenden Aufgabenträger auf entsprechende Klauseln zu Abbestellmöglichkeiten in ähnlicher Höhe (bis zu 7,5 %) hinwirken. Eventuelle Abbestellungen betreffen in der Regel die Leistungen in Bezug auf das gesamte Vergabernetz.

Aus den genannten finanziellen Unwägbarkeiten sind die im Regionalen Nahverkehrsplan aufgestellten und regelmäßig zu erfüllenden Anforderungen stillschweigend an einen grundsätzlichen Finanzierungsvorbehalt geknüpft. Nur in seltenen und eng auszulegenden Ausnahmefällen kann im straßengebundenen ÖPNV eine vertragliche Verpflichtung aufgrund nicht mehr verfügbarer Finanzierungsmittel aufgelöst werden. Wegen der fehlenden Alternative, einen Marktaustritt vertraglich fixieren zu können, sind im SPNV die Spielräume des Aufgabenträgers dagegen deutlich enger.

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“ (§ 8 Abs. 3

S. 1 PBefG), d. h. ausreichende Verkehrsbedienung, 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 des straßengebundenen ÖPNV und deren Aufgabenträger

Für das hessische Gebiet des NVV nehmen mehrere 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 Aufgaben nach § 7 Abs. 1¹³ 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 entweder der kreisfreien Stadt Kassel, den Landkreisen Hersfeld-Rotenburg, Kassel, Waldeck-Frankenberg, dem Schwalm-Eder-Kreis oder dem Werra-Meißner-Kreis als Aufgabenträger zu. Eine Abgrenzung zwischen „regionalen“ und „lokalen“ Linien des straßengebundenen ÖPNV wird in § 2 Abs. 4 HÖPNVG getroffen:

„Regionaler Busnahverkehr ist der öffentliche Personennahverkehr, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsge-

¹³ Schienenpersonennahverkehr, Verbundbusverkehr und regionaler Busnahverkehr

setzes erbracht wird und der deshalb als regionale Linie in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist. Der übrige öffentliche Personennahverkehr ist lokaler Verkehr."

Gemäß den Definitionen des Hessischen ÖPNV-Gesetzes vom 01.12.2005 (zuletzt 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 auf dem NVV-Gebiet, die als regionale Linien in den regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen sind. Die regionalen Linien sind im Angebotskonzept (Kapitel V) einzeln aufgelistet und ausführlich 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 Linien 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 bis 2022 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 Stadtlinienvverkehr, 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 und/oder Menschen mit funktionalen Einschränkungen ist die Gewährleistung einer barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV-Systems von zunehmender Bedeutung im Kontext eines gesellschaftlichen Konsenses.

Der NVV verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den regionalen 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 Verbundgebiet ist nur äußerst langfristig und mit sehr hohem Investitionsaufwand zu erreichen. Die Bemühungen um Barrierefreiheit sind in der Stadt Kassel, in einigen Kasseler Umlandgemeinden sowie in mehreren Klein- bzw. Mittelstädten weiter fortgeschritten als andernorts im Verbundraum. Das Ziel einer nahezu vollständigen Barrierefreiheit erscheint bei der Kasseler Tram bis 2016 erreichbar. 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 Kontext mit der oben formulierten langfristigen Zielsetzung definiert.

Unter „weitgehend“ wird hier verstanden, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Nutzer weitreichend im Verbundgebiet 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 Fahr- bzw. Zugpersonal 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 Fahr- bzw. Zugpersonal bedient werden dürfen.

Für die Erreichung der Zielsetzung ist vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzmittel in Abstimmung mit den Behindertenvertretern ein tragfähiges Ausbau- und Moderni-

sierungsprogramm für die Städte und Gemeinden der Verbundlandkreise anzustreben, das drei Handlungsrichtungen beinhaltet, deren Maßnahmen entlang einer Zeitschiene zu verteilen sind:

- Bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuananschaffung 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 Mindestbedienungsstandards

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.
- Im Verdichtungsraum Kassel sind wegen der engen Verzahnung lokaler und regionaler Bus- und Traminien Vorgaben im Regionalen Nahverkehrsplan zu einheitlichen Taktfamilien oder Symmetriezeiten für alle öffentlichen Verkehrsmittel hinweg nicht

notwendig, sofern deren Anschlusskompatibilitäten untereinander sichergestellt sowie koordinierte Linienüberlagerungen gegeben sind. Die von Kassel ausgehenden regionalen Tram- und Buslinien stellen an Netzknoten außerhalb der Stadt Kassel jedoch abgestimmte Anschlüsse her, weshalb für diese Linien die Taktfamilie „15/30/60/120“ anzuwenden ist.

- 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.

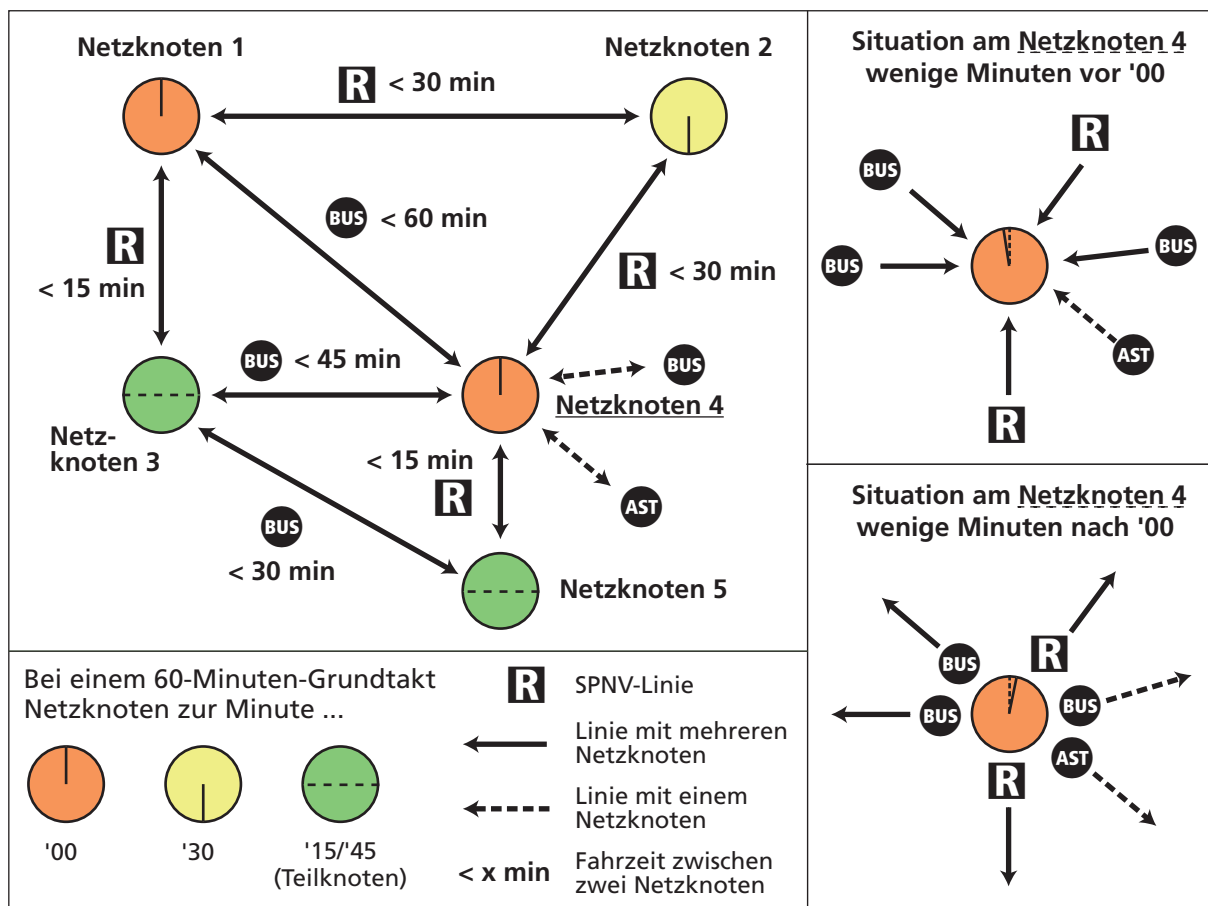


Abb. III-1: Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems
[eigener Entwurf]

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 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. Liegen 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 Fahrgastnach-

Frage 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.

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 610 Kassel – Melsungen – Rotenburg an der Fulda – Bebra – Bad Hersfeld – Hünfeld – Fulda oder KBS 620 Kassel – Borken (Hessen) – Schwalmstadt-Treysa – Stadtallendorf – Kirchhain – Marburg. Des Weiteren ist für den SPNV ein eigenes Anforderungsprofil formuliert, das in keinem Widerspruch zu den Mindeststandards im Verbindungsmodell steht (vgl. Kap. III 6.6).

6.3 Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Hierarchiestufen

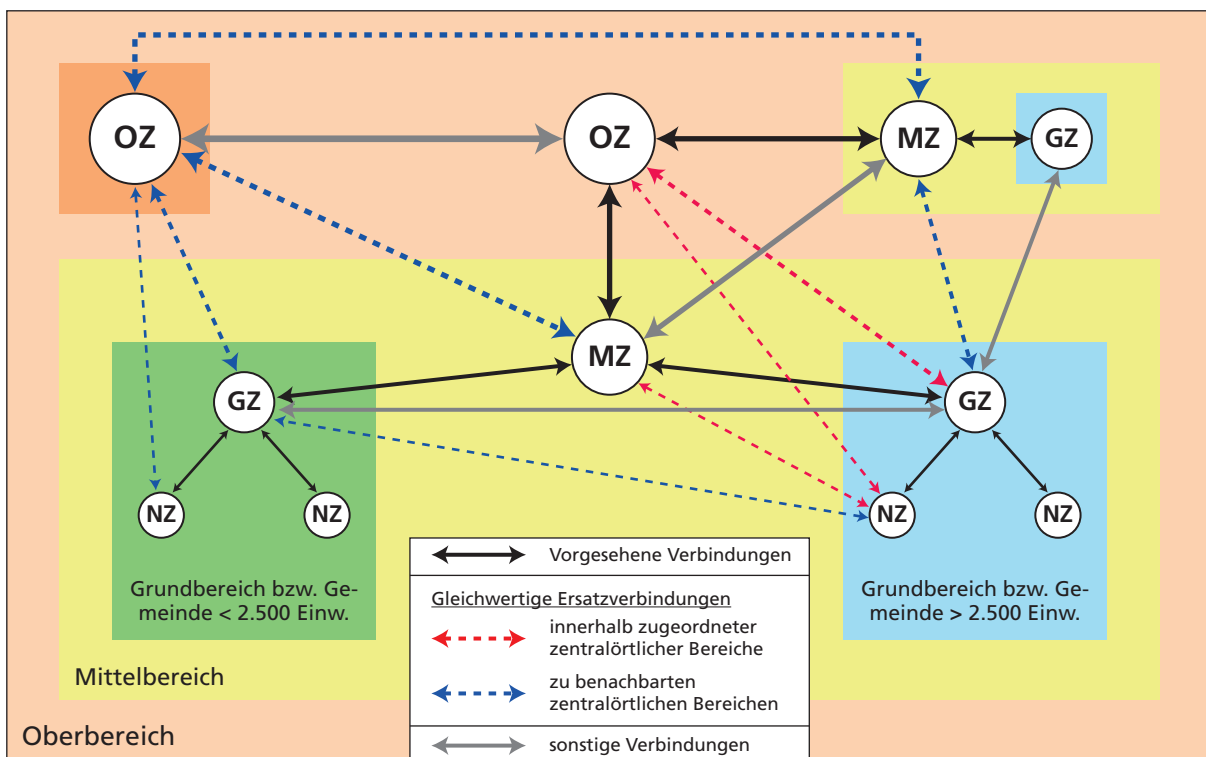


Abb. III-2: Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten

[eigener Entwurf]

Das in Abb. III-2 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), Mit-

telzentren (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.).

Für eine Mindestbedienung – unabhängig ob mit Zug, 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 innerschulische Verbindungen zu allen Stadt- und Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen mit zusammenhängender Bebauung grundsätzlich mit aufgenommen. Deren Einbeziehung in das Verbindungsmodell gewinnt dadurch an Gewicht, weil dort mit etwa 361.000 Einwohnern ca. 40 % der Wohnbevölkerung²⁰ aller fünf Verbundlandkreise eine auch im Regionalen Nahverkehrsplan verankerte ÖPNV-Anbindung erhalten. Diese Vorgabe ist für den regionalen Aufgabenträger NVV nur insoweit von Relevanz, wie durch die vorgesehenen Linienführungen des regionalen ÖPNV diese Stadt- und Ortsteile auch angebunden werden können (kein Territorialprinzip).

Für die Anforderungen an innerschulische Verbindungen, also zwischen den Orten der Stufen NZ und GZ, wird lediglich zwischen einwohnerstärkeren und einwohnerschwächeren Kommunen unterschieden, um dadurch Mindestanforderungen zu differenzieren. Die Grenze wird bei 2.500 Einwohnern festgelegt. In Nordhessen stellt jedes Stadt- bzw. Gemeindegebiet zugleich immer auch seinen eigenen Grundbereich dar.

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 wie Arbeitsplatzschwerpunkte 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 zugeordne-

²⁰ Summe aus Haupt- und Nebenwohnungen mit Stand 2009

ten zentralörtlichen Bereiche (schwarz durchgezogene Pfeile in Abb. III-2), so ergeben sich für das gesamte NVV-Gebiet ab den Grundzentren aufwärts die in der Tabelle in → **Anlage III-1** zusammengestellten Verbindungen (die Pfeilspitzen in beide Richtungen signalisieren wie in Abb. III-2, dass die Mindestanforderungen an Hin- und Rückrichtungen gestellt werden). Die Verbindungen von den Stadt- und Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen zu den ihnen zugeordneten Grundzentren gehen aus den entsprechenden Aufstellungen in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise hervor. Von der Orientierung der Mindestbedienungsstandards an der zentralörtlichen Systematik gemäß Regionalplan kann abgewichen werden, sofern gleichwertige, aber bessere ÖPNV-Verbindungen zu anderen zentralen Orten höherer Stufe sinnvoll sind.

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. Deshalb sind für den Regionalen Nahverkehrsplan die NVV-weiten Mindeststandards gemeindeweise anzuwenden, die für diese drei 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 90 % (Verdichtungs- und Ordnungsraum) bzw. 80 % (ländlicher Raum) der mit Einkaufs- und Dienstleistungsbetrieben sowie Verwaltungen belegten Grundfläche von den Haltestellen abgedeckt werden (vgl. Tab. III-1).

In Tab. III-1 sind die Mindestanforderungen der NVV-weiten räumlichen Erschließungskriterien wiedergegeben. So sind beispielsweise die Einwohner aller geschlossenen Ortschaften im Verdichtungsraum mindestens zu 90 % durch den ÖPNV zu erschließen, während es im Ordnungsraum und im ländlichen Raum davon abhängt, welcher Strukturraum und welche Zentralitätsstufe eines Ortes (MZ, GZ, NZ > 200 Einwohner) vorliegen. Entsprechend schwankt die Vorgabe über den Grad der ÖPNV-Erschließung zwischen 70 % (GZ und NZ im ländlichen Raum) und 90 % (Innenstädte der Mittelzentren im Ordnungsraum).

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt- bzw. Orts- teils	Mindest- erschlie- bungsgrad	Radius um Zugangsstelle mit regelmäßiger Bedienung			
			SPNV (RE, R)	RegioTram (RT)	Tram	straßengeb. ÖPNV
Verdich- tungsraum	MZ	90 %	750 m	500 m	500 m	300 m
	GZ, NZ					500 m
Ordnungs- raum	MZ [Innenstadt]	80 % [90 %]	1.000 m	750 m	750 m	500 m [300 m]
	GZ, NZ	80 %				750 m
ländlicher Raum	MZ [Innenstadt]	70 % [80 %]	1.000 m	(entfällt)*	(entfällt)	500 m [300 m]
	GZ, NZ	70 %	1.250 m			750 m

* Zielzustand für SPNV sieht keine (regelmäßige) RegioTram-Bedienung im ländlichen Raum vor (vgl. Kap. III 6.6).

Tab. III-1: NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV

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

In den als Mittelzentren eingestuften Kernstädten im Ordnungsraum und im ländlichen Raum wird der Erschließungsradius um regelmäßig angefahrene Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV auf 500 m, in den Alt- bzw. Innenstadtbereichen auf 300 m festgelegt. Letztgenannter Radius gilt auch für die mittelzentralen Stadtteile im Verdichtungsraum. In allen anderen Orten schwankt der Radius zwischen 500 m und 750 m in Abhängigkeit vom Strukturraum und von der Zentralitätsstufe.

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, im ländlichen Raum auf bis zu 1.250 m. Die RegioTram wird (regelmäßig) nur im Verdichtungs- und Ordnungsraum verkehren, jedoch nicht im ländlichen Raum (vgl. Kap. III 6.6). Den Halten der RegioTram und der Tram sind im Vergleich zum übrigen SPNV (RE, R) verringerte Einzugsbereiche zugeordnet, die von 500 m im Verdichtungsraum bis 750 m im Ordnungsraum reichen.

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 % oder mehr) 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.“

Die Aufgabenträger für den ÖPNV (NVV, Landkreis bzw. LNO) werden als Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bebauungsplänen angehört. Neue Baugebiete befinden sich erfahrungsgemäß zumeist schon in einem Radius um eine bestehende Zugangsstelle, so dass den Anforderungen an die räumliche Erschließung aus den Vorgaben in Tab. III 1 Genüge geleistet ist.

Dennoch ist es bei der Ausweisung von Baugebieten vom Grundsatz her nicht auszuschließen, dass sich eine künftige wirtschaftliche Anbindung mit dem ÖPNV schwierig gestalten könnte. Der NVV als Aufgabenträgerorganisation für den regionalen ÖPNV wird im Zuge der Aufstellung von Bauleitplänen darauf hinwirken, eine angemessene ÖPNV-Bedienung zu ermöglichen, und die verkehrswirtschaftlichen Folgen einer suboptimalen Erschließung aufzeigen.

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. Der Aufgabenträger NVV ist an die in diesem Kapitel aufgestellten Vorgaben zur Verbindungsqualität nur insoweit gebunden, wie regionale Linien eine Bedienung vornehmen. Diese gehen im Einzelnen aus dem Angebotskonzept in Kapitel V hervor. Die korrespondierenden Vorgaben zur Verbindungsqualität in den einzelnen lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise können hiervon abweichen.

Mindestbedienstandard Verdichtungsraum		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																							0	15
	GZ MZ=OZ KS																							0(1)*	30
	MZ OZ																							0	30
Sa	NZ > 2.500 GZ																							0; ab 15 Uhr: 1	15
	GZ MZ=OZ KS																							0(1)*; ab 15 Uhr: 1	30
	MZ OZ																							0	30
So/F	NZ > 2.500 GZ																							1	15
	GZ MZ=OZ KS																							1	30
	MZ OZ																							0	30
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
Sa	NZ > 2.500 GZ																							1	15
	GZ MZ																							1	30
	MZ OZ																							1	60
So/F	NZ > 2.500 GZ																							1	15
	GZ MZ																							1	30
	MZ OZ																							1	60
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
Sa	NZ < 2.500 GZ																							1	30
	NZ > 2.500 GZ																							1	30
	GZ MZ																							1	30
	MZ OZ																							1	90
So/F	NZ < 2.500 GZ																							1	30
	NZ > 2.500 GZ																							1	30
	GZ MZ																							1	30
	MZ OZ																							1	90

Erläuterungen:

Relation: Mindeststandard auf jeweiliger Relation:
 NZ < 2.500 Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion in einer Stadt/Gemeinde mit insgesamt weniger als 2.500 Einwohnern
 NZ > 2.500 Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion 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.
 * Ein Umstieg zum Erreichen der Kasseler Innenstadt als mittel-/oberzentraler Bereich ist zulässig.

Fahrzeit: Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation (vereinzelte Abweichungen nach oben aus geographischen Gründen zulässig)

Tab. III-2: NVV-weite Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV [eigener Entwurf]

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.

Mindestverbindungsqualitäten werden für alle drei 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-2 enthält Mindestbedienzeiträume und Taktfolgen für die einzelnen Relationen zwischen den Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen unter Berücksichtigung ihrer Lage in einem der drei 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.

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 Ordnungsraum 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 22 Uhr vorzusehen, wobei auch hier Abweichungen von +/- 30 Minuten vorkommen können. Die korrespondierenden Zeiten für Verbindung von einem Mittelzentrum im Ordnungsraum zum Oberzentrum und zurück liegen morgens bei 6 Uhr (erste Ankunft Mo-Fr am OZ an) und abends bei 23 Uhr (letzte Abfahrt Mo-Fr vom OZ).

Die unterschiedlichen Farben geben die Mindestanzahl Fahrten pro Stunde bzw. den Grundtakt an, der für die entsprechende Verbindung anzubieten ist. Zum Beispiel sind Verbindungen im Verdichtungsraum – innergemeindlich und zwischen Grundzentren und Kassel als Mittelzentrum – montags bis freitags zwischen 5 Uhr und 20 Uhr mindestens im 30-Minuten-Takt anzubieten (vgl. orangefarbene Balken in Tab. III-2), erst danach ist eine Ausdünnung auf einen 60-Minuten-Takt zulässig (gelbe Balken). Die Mittelzentren im Verdichtungsraum sind im gleichen Zeitraum durchgehend im 15-Minuten-Takt an das Oberzentrum Kassel anzubinden (grüner Balken), erst danach bis Mitternacht im 30-Minuten-Takt (orangefarbener Balken). Für alle Verbindungen in Bezug auf die Städte und Gemeinden im ländlichen Raum (MZ, GZ, NZ) wird an allen Wochentagen eine Mindestbedienung im 120-Minuten-Takt bzw. mindestens eine Abfahrt alle zwei Stunden vorgesehen (blaue Balken).

Die maximalen Umsteigevorgänge zwischen zentralen Orten benachbarter Stufe liegen bei jeweils einem Umstieg. Nur Verbindungen innerhalb des Verdichtungsraumes haben montags bis freitags und an Samstagen bis 15 Uhr umsteigefrei zu sein (Brechung innerhalb der Stadt Kassel möglich). 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.

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).

Notwendigkeiten für längere Bedienzeiten und häufigere Abfahrten gegenüber den Mindestvorgaben in Tab. III-2 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,
- im Zulauf auf einen zentralen Ort höherer Stufe (MZ, OZ) oder
- durch die enge Verzahnung lokaler und regionaler Linien unter geteilter Aufgabenträgerschaft in den Städten und Gemeinde des Verdichtungsraumes Kassel, wodurch ein einheitliches und in sich ausdifferenziertes Angebot gebildet wird.

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 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 hinaus gehende 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 Saisonkräfte 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 Bedienungsstandards für den SPNV ²¹

6.6.1 Definition von Bedienungsstandards für den SPNV

Der SPNV stellt das angebots- und nachfrageseitige Rückgrat des ÖPNV-Systems eines Nahverkehrsraumes dar. Aufgabenträger für den SPNV²² mitsamt der Tramlinie nach Hessisch Lichtenau (nur für den Streckenabschnitt außerhalb der Stadt Kassel)²³ ist der NVV (vgl. Kap. III 3.3).

Nordhessen ist eine in weiten Teilen ländlich geprägte Region mit dem Verdichtungsraum Kassel als verkehrlichem Mittelpunkt. Kernziel des NVV war und ist es, im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein Bedienungsangebot vorzuhalten, das eine attraktive Alternative zum Individualverkehr bietet. Eine rein nachfrageorientierte Betrachtung würde zu einer Erosion der Fahrgastnachfrage führen und Teile des nordhessischen Schienennetzes in Frage stellen.

Insoweit sind die Bedienungsstandards ein verkehrspolitisches Steuerungsinstrument. Deren Anwendung bzw. Umsetzung dokumentiert den politischen Willen, ein bestimmtes Bedienungs- bzw. Mobilitätsangebot vorzuhalten – auch in einer Region mit geringerer Siedlungsdichte. Die Bedienungsstandards werden insbesondere auch unter Maßgabe produktionstechnischer Randbedingungen definiert. Veränderungen bei den produktionstechnischen Randbedingungen haben spürbare monetäre Konsequenzen auf der Kosten- und der Einnahmeseite.

Lineare Einsparungen (z. B. bei Reduzierung von Betriebsleistungen innerhalb der Laufzeit von Verkehrsverträgen) bewirken unter Umständen das Gegenteil, wenn diese zu überproportional hohen Einschnitten in optimale produktionstechnische Strukturen führen (unwirtschaftliche Fahrzeugumläufe, ungenutzte Fahrzeugkapazitäten, höhere Kosten bei der Infrastrukturnutzung, Rückzahlung geförderter Infrastrukturinvestitionen). Angesichts des hohen Fixkostenanteils im Schienenverkehr erzeugen Leistungsreduzierungen keine volkswirtschaftlich positiven Effekte. Hinzu kommen Ausfälle bei den Fahrgeldeinnahmen, da Nachfragströme reduziert oder unterbrochen werden.

²¹Die in diesem Kapitel verwendeten Liniennummern dienen ausschließlich der besseren Zuordnung von Informationen.

²²Darunter fällt auch die RegioTram auf dem Straßenbahnnetz in der Stadt Kassel.

²³Die Aufgabenträgerschaft für die Tramlinie nach Hessisch Lichtenau wird vom NVV unter Mitwirkung der LNO der Stadt Kassel (KVG) ausgeübt.

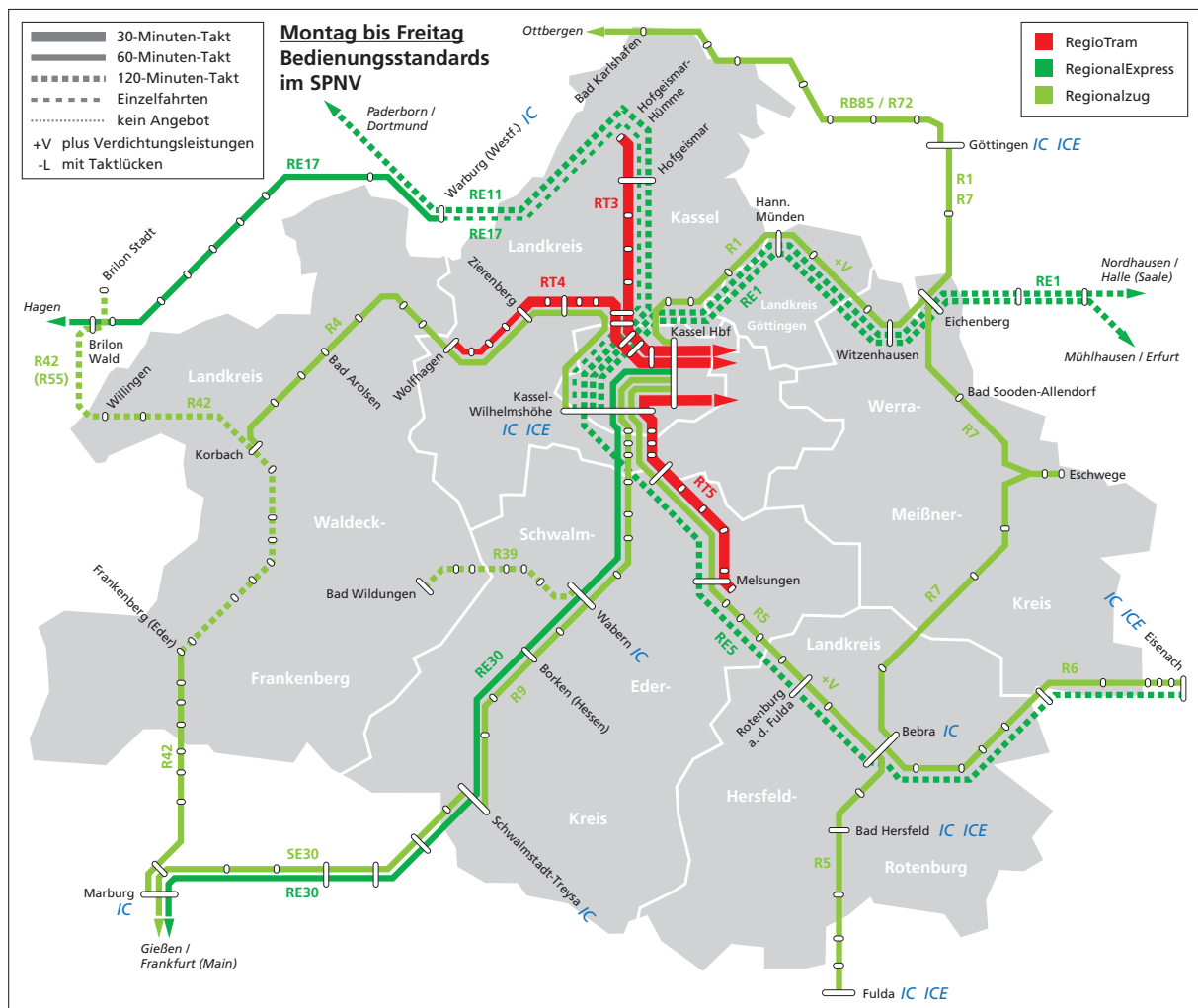


Abb. III-3: Bedienungsstandards im SPNV (Montag bis Freitag)

[NVV; verändert]

Aus der Entwicklung von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage seit der Regionalisierung des SPNV (1996) hat sich im Allgemeinen eine Fahrtenfolge im Stundentakt als besonders vorteilhaft erwiesen. Dies gilt für Nordhessen im Besonderen.

Der Stundentakt als Grundangebot im SPNV

- gewährleistet die gute Merkbarkeit des Fahrplans;
- stellt die Minimalbedienun für einen attraktiven SPNV dar;
- wird in einem Bedienzeitraum zwischen 5 und 24 Uhr von den Fahrgästen als adäquate Alternative zum Pkw wahrgenommen, weil damit wichtige aktionsräumliche Aktivitäten (Fahrten zu/von Arbeitsplatz, Einkaufen, Freizeit) über regionale Distanzen hinweg in einer vertretbaren Reisezeit mit nur relativ geringen Wartezeiten erledigt werden können;
- ist eine Voraussetzung für die Einrichtung attraktiver Anschlussbeziehungen im Regionalverkehr an den Umsteigebahnhöfen, aber auch in der Beziehung zwischen Regional- und Fernverkehr („Integrale Taktknoten“, vgl. Kap. III 6.1).

Ein 2-Stunden-Takt hingegen

- kann die Funktion einer angebotsorientierten Bedienung nicht übernehmen, da Wartezeiten, die über eine Stunde hinausgehen, als besonders unattraktiv empfunden werden;
- verschlechtert die Merkbarkeit der Abfahrten und Ankünfte;
- erschwert die Anschlussgestaltung an den Knotenbahnhöfen.

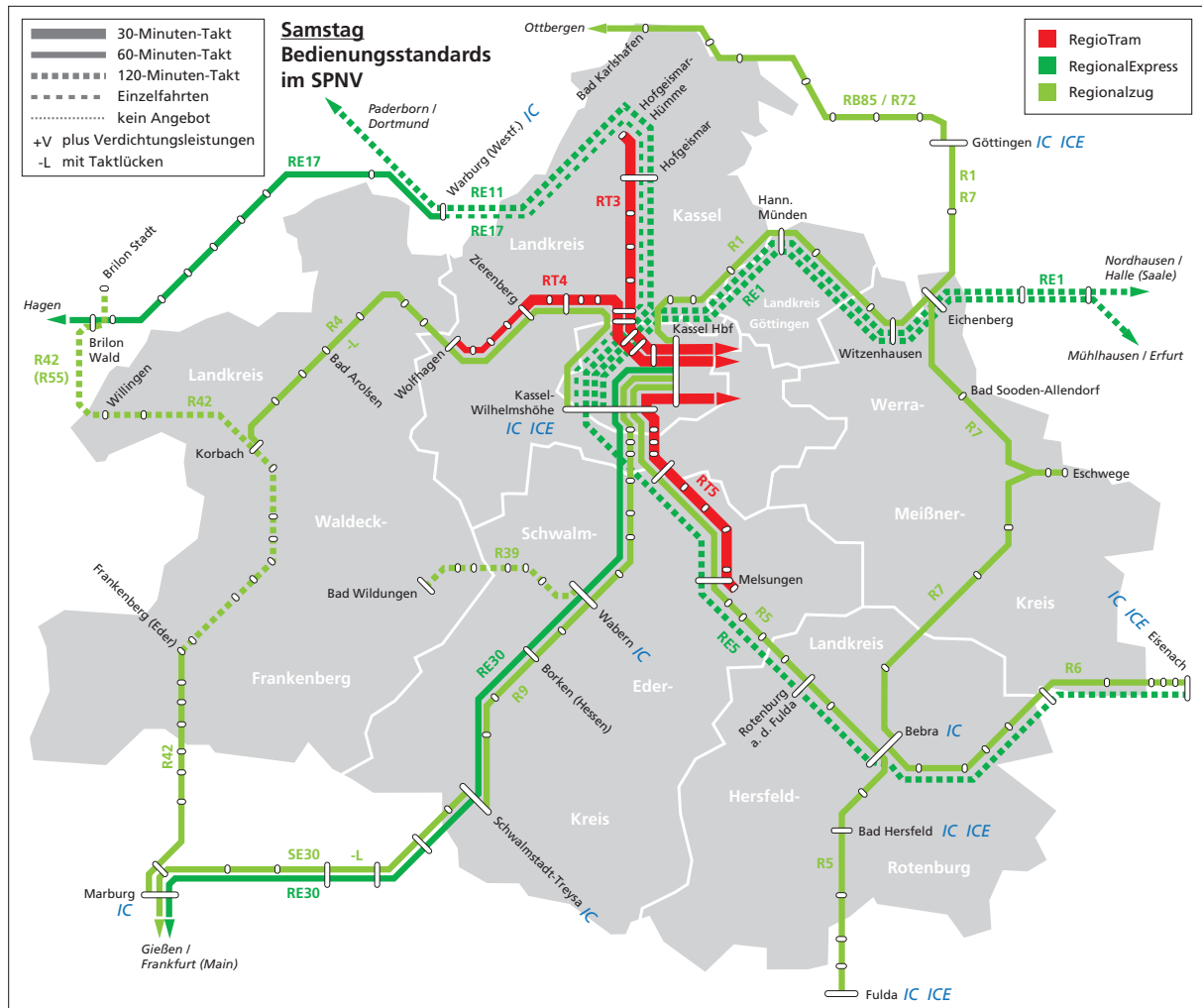


Abb. III-4: Bedienstungsstandards im SPNV (Samstag)

[NVV; verändert]

Häufig kann eine Bedienung im Stundentakt deutlich wirtschaftlicher als im 2-Stunden-Takt erbracht werden, z. B. durch eine optimale Ausnutzung der Fahrzeuge. Die Reduzierung eines Stundentaktes auf einen 2-Stunden-Takt erbringt keine proportionalen Ersparnisse; Angebotsverbesserungen von einem 2-Stunden-Takt zu einem Stundentakt erfolgen dagegen häufig zu Grenzkosten.

Der Stundentakt soll grundsätzlich täglich erbracht werden. Damit wird dem Bedeutungszuwachs des Freizeit- und Gelegenheitsverkehrs in den letzten zwei Jahrzehnten Rechnung getragen. Auf einzelnen SPNV-Linien mit geringer Nachfrage sind Abweichungen vom Stundentakt aus wirtschaftlichen Gründen zu akzeptieren. Dies betrifft einzelne Strecken im ländlichen Raum:

- Wabern – Bad Wildungen (mit Linie R39);
- Frankenberg (Eder) – Korbach – Brilon Wald (mit Linie R42).

Diese Strecken laufen weder radial auf Kassel noch auf ein anderes Oberzentrum zu und haben daher ein geringeres Reisendenaufkommen. Nach erfolgter Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg (Linie R42 neu) ist dementsprechend ein 120-Minuten-Grundtakt vorgesehen.

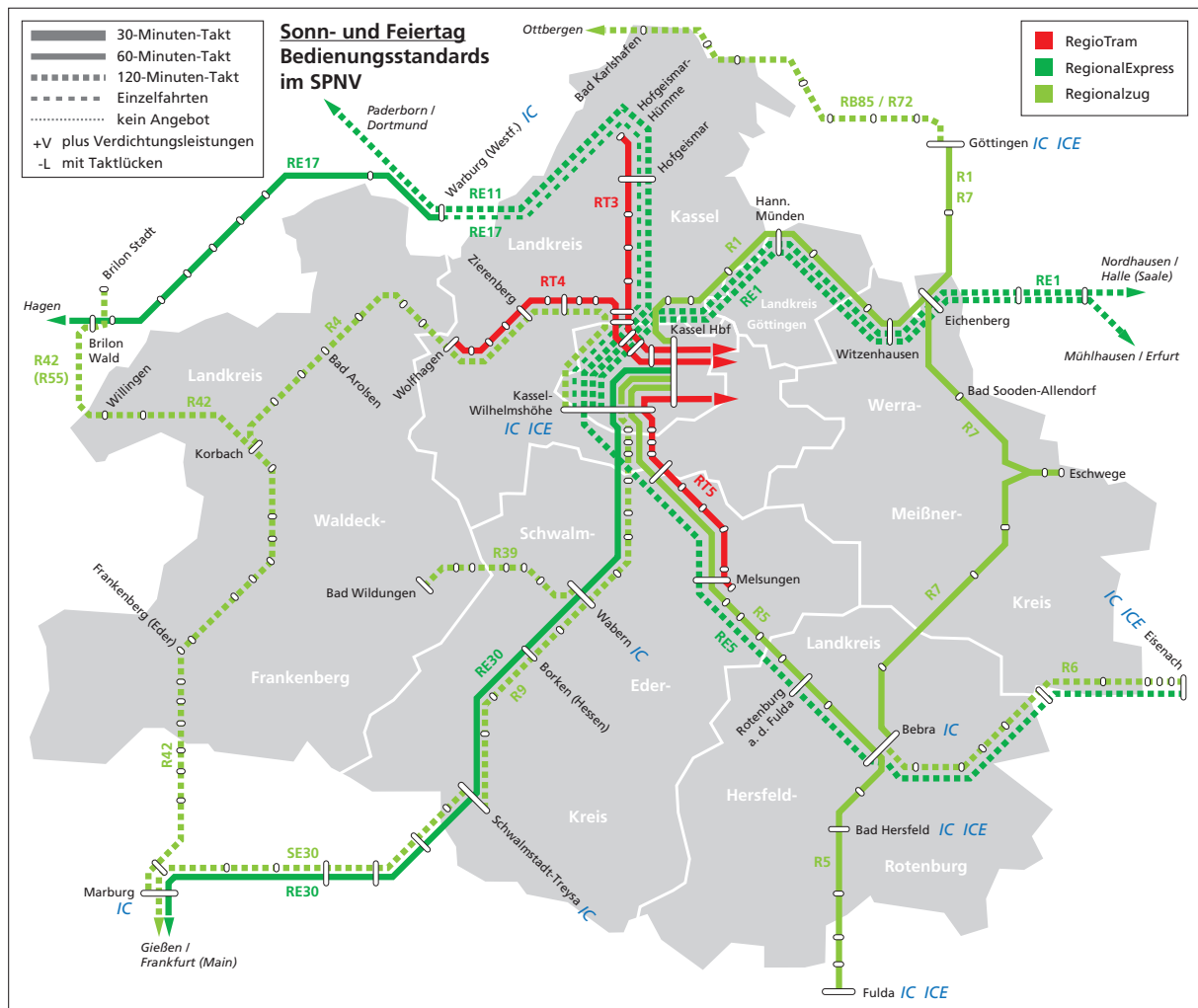


Abb. III-5: Bedienungsstandards im SPNV (Sonn- und Feiertag)

[NVV; verändert]

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

- der inneren Erschließung der Region Nordhessen über die
- 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 Hauptbahnhofes in Kassel (Erschließung der Innen-

stadt) als auch die Anbindung des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe (Übergang zum Fernverkehr) zu gewährleisten.

Die Standards der räumlichen und produktbezogenen Bedienung im SPNV für das gesamte NVV-Gebiet sowie von und zu benachbarten Aufgabenträgergebieten sind in drei schematischen Karten dargestellt für die Verkehrstage

- Montag bis Freitag (vgl. Abb. III-3),
- Samstag (vgl. Abb. III-4),
- Sonn- und Feiertag (vgl. Abb. III-5).

6.6.2 Die Grundprodukte des SPNV und deren Merkmale

Der NVV unterscheidet bei den Bedienungsstandards nach drei Hauptproduktgruppen:

- RegionalExpress (RE),
- Regionalzug (R),
- RegioTram (RT).

Eine Besonderheit stellt die Stadt-Umland-Tram nach Hessisch Lichtenau dar. Die einzelnen Produkte des SPNV auf dem Gebiet des NVV und deren Eigenschaften werden im Folgenden beschrieben.

RegionalExpress (RE)

Regionalexpress-Linien erfordern eine differenzierte Betrachtungsweise. Diese weisen gegenüber Regionalzügen (R) in der Regel eine höhere Nachfrage auf und sollten deshalb ebenfalls stündlich verkehren. Vom Stundentakt kann abgewichen werden, sofern Regionalexpress-Linien mit anderen Linien, insbesondere mit jenen des Fernverkehrs, gebündelt werden können, z. B. RE30 und IC26 Kassel – Marburg – Frankfurt am Main.

Der RegionalExpress (RE)

- verbindet Nordhessen mit den Nachbarregionen und schafft 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;
- weist eine gehobene Fahrzeugausstattung auf (z. B. hohe Sitzplatzkapazitäten und bequeme Polsterung der Sitze für längere Verweildauern);
- bietet besonderen Kundenservice (z. B. 100%ige Zugbegleiterquote).

Regionalzug (R)

Regionalzüge stellen das Grundgerüst der SPNV-Bedienung im NVV-Gebiet dar und sollen im Stundentakt verkehren. Eine nachfrageseitige Differenzierung ist aber aus pragmatischen und ökonomischen Gründen unumgänglich:

Bei Regionalzügen

- mit hoher Nachfrage (R+) müssen in den Spitzenstunden zusätzliche Verdichterzüge eingelegt werden, um ausreichende Platzkapazitäten bereitstellen zu können;
- mit mittlerer Nachfrage (R) kann am Wochenende auch ein reduzierter Stundentakt oder ein 2-Stunden-Takt angewendet werden;
- mit geringer Nachfrage (R-) kann ausnahmsweise einen 2-Stunden-Takt die Regel sein.

Der Regionalzug (R)

- stellt das Basisangebot auf nahezu allen Strecken mit SPNV-Bedienung dar;
- dient der innerregionalen Erschließung und Verbindung;
- hält außerhalb des RegioTram-Netzes an allen Stationen;
- wird mit modernen Fahrzeugen gefahren, die verschiedene Komfortausstattungen aufweisen (z. B. Niederflureinstieg, Klimatisierung, Toilette, Gepäckablagen).

RegioTram (RT)

Die RegioTram muss über das Stundentakt-Prinzip hinausgehen, da diese das Bindeglied zwischen dem Regionalverkehr (im Stundentakt) und dem städtischen Straßenbahnverkehr (im 15-Minuten-Grundtakt) darstellt. Als S-Bahn-ähnliches System für kleine und mittlere Verdichtungsräume kann die RegioTram nur mit einem 30-Minuten-Takt an Attraktivität gewinnen und damit zusätzliche Fahrgastnachfrage generieren. Im Zulauf auf das Oberzentrum Kassel ist außerdem eine Fahrgastmenge zu erwarten, die nachfrageseitig einen 30-Minuten-Takt erfordert.

Am Wochenende (Sonn- und Feiertage) sowie im Spätverkehr kann vom 30-Minuten-Takt abgewichen werden. Ein 60-Minuten-Takt ist ausreichend, um zu diesen Verkehrszeiten den Anforderungen des Freizeit- und Gelegenheitsverkehrs Rechnung zu tragen.

Die RegioTram (RT)

- verkehrt in einem Umkreis bis ca. 30 km um Kassel;
- kann durch Zweisystemtechnik sowohl im Eisenbahn- als auch im Straßenbahnnetz verkehren und ermöglicht so die umsteigefreie Fahrt von der Region in die Kasseler Innenstadt;
- weist einen dichten Stationsabstand auf;
- übernimmt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen im Verdichtungs- und Ordnungsraum um die Stadt Kassel;
- nimmt darüber hinaus innerörtliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen wahr (sowohl in der Stadt Kassel als auch in den Umlandgemeinden);
- verkehrt im 30-Minuten-Grundtakt, auf Außenästen sind geringere Grundtaktungen möglich (z. B. RT4 Zierenberg – Wolfhagen).

Soweit die RegioTram auf dem Gebiet der Stadt Kassel Aufgaben des lokalen Verkehrsangebotes wahrnimmt bzw. wahrnehmen soll (z. B. Ersatz einer städtischen Tramlinie), werden die Vorgaben der Stadt Kassel als Aufgabenträger für den lokalen ÖPNV beachtet. Dies bedeutet, dass bei der Angebotsbestellung die Mindeststandards für die ent-

sprechende Netzebene gemäß dem lokalen Nahverkehrsplan der Stadt Kassel Berücksichtigung finden und entsprechend eingehalten werden.

Stadt-Umland-Tram (T)

Einige Tram-Linien überschreiten die Stadtgrenze Kassels (nach Baunatal, Hessisch Lichtenau und Vellmar). Die Strecke nach Hessisch Lichtenau (Linie 4) hat regionalen Charakter, weshalb diese hier gesondert aufgeführt wird.

Die Stadt-Umland-Tram (T) nach Hessisch Lichtenau

- 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 im 30-Minuten-Grundtakt.

An Sonn- und Feiertagen sowie im Spätverkehr kann vom 30-Minuten-Takt abgewichen werden, sofern dies mit den von den Stadt-Umland-Tram-Linien übernommenen Verkehrsaufgaben außerhalb des Stadtgebiets Kassel vereinbar ist. Abweichungen sind mit den betroffenen lokalen Aufgabenträgern abzustimmen.

Die Tramlinie nach Hessisch Lichtenau wird außerhalb der Stadt Kassel sowohl auf Straßenbahn- als auch auf Eisenbahnstrecken geführt (Mischbetrieb BOStrab/EBO). Auf der befahrenen Eisenbahnstrecke findet im Gegensatz zur RegioTram kein Mischverkehr mit anderen Produkten des SPNV statt, wohl aber stehen die Gleise Güter- und Sonderzügen zur Verfügung.

6.6.3 Besonderheiten der künftigen Bedienung im SPNV

Der für die RegioTram vorgesehene 30-Minuten-Grundtakt kann erst nach Fertigstellung der dafür erforderlichen Infrastrukturen voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt werden. Ab diesem Zeitpunkt ergibt sich durch Überlagerung der beiden 30-Minuten-Grundtakte der Linien RT3 (Kassel – Hofgeismar-Hümme) und RT4 (Kassel – Zierenberg – Wolfhagen) auf dem gemeinsam befahrenen Abschnitt zwischen Vellmar-Obervellmar und der Kasseler Innenstadt ein 15-Minuten-Grundtakt. Somit wird auf der sog. Harleshäuser Kurve ein mit der städtischen Tram vergleichbares Angebot geschaffen.

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 und ab Dezember 2013 auch auf der KBS 620 nach Schwalmstadt-Treysa 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 RT-Angebot auf weiteren Teilabschnitten im NVV-Gebiet als über die in Abb. III-3 bis Abb. III-5 (vgl. Kap. III 6.6.1) gezeigten in roter Farbe gehaltenen Strecken hinaus wird aus verkehrswirtschaftlichen und angebotsplanerischen Gründen heraus nicht als sinnvoll erachtet (ausgenommen „Express“-Leistungen nach Hessisch Lichtenau).

Zum Zeitpunkt der Fortschreibung dieses Regionalen Nahverkehrsplans gehen von Kassel Verbundgrenzen überschreitende Regionalexpress-Verbindungen zu den Oberzentren Frankfurt am Main, Gießen, Marburg, Hagen und Halle (Saale) aus. Eine Perspekti-

ve künftiger Angebotsgestaltung im SPNV ist es, direkte Anbindungen an die Oberzentren Paderborn, Dortmund und Erfurt (über Bebra und Eisenach) zu schaffen.

6.6.4 Weiterentwicklung des Streckennetzes

Bei der Weiterentwicklung des SPNV auf dem konventionellen Streckennetz sind zum einen Lückenschlüsse mit Netzwirkung, wie zwischen Korbach und Frankenberg in Umsetzung befindlich, oder zum anderen Reaktivierungen von Stichstrecken vorstellbar, wie z. B. zum Mittelzentrum Homberg (Efze).

Die RegioTram hat die systemimmanente Fähigkeit, auf kostengünstige Weise die Erschließung der Mittelzentren und anderer Siedlungsbereiche deutlich zu verbessern. Es besteht die Möglichkeit, das Streckennetz in die Stadtgebiete hinein zu erweitern und dort als Straßenbahn zu trassieren (z. B. in Wolfhagen). Darüber hinaus kann die Erschließungswirkung der RegioTram durch weitere Stationsneubauten an den konventionellen Eisenbahnstecken erhöht werden.

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 regionalen straßengebundenen ÖPNV genießen bei der Angebotskonzeption und bei der Inanspruchnahme generell Vorrang gegenüber den rein schulbezogenen Fahrten, die als Zusatzangebote im Rahmen 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.

Die Aufnahme von Grundsätzen für die Planung des schulbezogenen Linienverkehrs in das Anforderungsprofil für den Regionalen Nahverkehrsplan entfaltet für den NVV als Aufgabenträger dann Wirkung, wenn die Schülerbeförderung auch durch regionale Buslinien abgewickelt wird. Dabei nutzen die Schüler entweder das Regelfahrtenangebot oder eigene schulbezogene Fahrten, die entlang eines Bedienkorridors Bestandteil des Fahrplans einer regionalen Buslinie sind. Darüber hinaus wird es ggf. vorkommen, dass im SPNV vereinzelte Verstärkerfahrten bestellt werden, die sich an den Belangen des Schülerverkehrs orientieren. Für die Ausgestaltung und die Abwicklung des in die regionalen Linien integrierten Verkehrs zu und von allgemein bildenden und beruflichen Schulen gelten für den Aufgabenträger NVV – 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.
- Bei sehr geringem Bündelungspotenzial sind Möglichkeiten anderer Beförderungsarten zu prüfen und ggf. anzubieten. Absehbar instabile Schulstandortsituationen sind bei der Angebotsplanung zu berücksichtigen, weshalb auf eine Flexibilität bei der Angebotserbringung zu achten ist.
- Den besonderen Erfordernissen der einzelnen Schulstufen ist in Planung und Abwicklung des schulbezogenen Verkehrs Rechnung zu tragen.
- Bei einem eigens für den Ausbildungsverkehr bereitgestellten Fahrtenangebot (Zusatzangebot) des öffentlichen Linienverkehrs werden bei dessen Fahrplangestaltung die jeweiligen Anfangs- und Schlusszeiten der angefahrenen Schulen bedacht.
- Wartezeiten der Schüler vor Unterrichtsbeginn und nach Unterrichtsende sind im Kontext einer wirtschaftlichen Fahr- und Umlaufplanung möglichst akzeptabel aus Sicht der Schüler zu gestalten.
- Speziell für den Schülerverkehr eingerichtete Fahrten (Zusatzangebote) werden hinsichtlich ihres Linienverlaufs so gelegt, dass diese das Einzugsgebiet ihres maßgebenden Fahrgastaufkommens weitgehend abdecken.
- Durch die freie Schulwahl nach der Grundstufe können sich zwischen Wohnorten und weiterführenden Schulen Verkehrsbeziehungen ergeben, die ein geringes relationsbezogenes Aufkommen und damit auch nur ein entsprechend niedriges Bündelungspotenzial erreichen. Sollen eigens für dieses Nachfragepotenzial Linien des straßengebundenen ÖPNV neu eingerichtet werden (Zusatzangebot), müssen diese ebenso wie andere Linien auch ein wirtschaftlich vertretbares Aufwand-Ertrags-Verhältnis aufweisen (vgl. § 161 Abs. 4 HSchG).
- Im Grundschulbereich sind Umsteigeverbindungen zu vermeiden.
- 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.
- Rationalisierungsmaßnahmen im schulbezogenen Verkehr mit dem Ziel einer gleichmäßigeren Auslastung des Fahrzeugsparks und dadurch eines gleichmäßigeren Einsatzes des Fahrpersonals sollen im Interesse einer sparsamen Verwendung öffentlicher Mittel angestrebt werden, in dem eigens dafür vorgehaltene Kapazitätsspitzen abgebaut werden. Geeignete Maßnahmen sind im gegenseitigen Einvernehmen zwischen Schulträger und ÖPNV-Aufgabenträger auszuarbeiten.

7 Qualitatives Grundangebot

7.1 Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen

Die Netzebenen, Verkehrsmittel und Angebotstypen 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-3 aufgeführten 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 vier hierarchische Netzebenen eingeteilt, denen Verkehrsmittel und Angebotstypen zugeordnet sind:






- Netzebene 1 ist der SPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV, aufgeteilt in konventionellen Zugverkehr („R“ und „RE“ auf Netzebene 1a) und RegioTram („RT“ auf Netzebene 1b).
- Netzebene 2 ist der Verkehr im Verdichtungsraum um die Stadt Kassel mit Tram (Netzebene 2a) in Aufgabenträgerschaft des NVV und Bus (Netzebene 2b).
- 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-3 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 (2 bis 4). Tab. III-3 stellt eine Auswahl möglicher Angebotstypen dar, denn zukünftig sind weitere Formen oder Mixe denk- und je nach Situationsbezug kombinierbar.

Für den NVV als Aufgabenträger für den regionalen ÖPNV entfalten die Anforderungen an die Netzebenen 1 bis 3 unmittelbare Wirkung, die in der Angebotskonzeption in Kap. V Berücksichtigung finden. Von den Anforderungen an die Netzebene 4 (Stadtbus, Ortsbus, Bürgerbus) ist der NVV über das Territorialprinzip nur mittelbar berührt.

Netzebene	Verkehrsmittel	Angebots-typ	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)					
1a	R	Regionalzug (R)	60 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
1a	R	Regional-Express (RE)	120 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2

Netzebene	Verkehrsmittel	Angebots-typ	Grundtakt (Mo-Fr)	verkehrliche Funktionen	Angebotsmerkmale
1b		RegioTram (RT)	30 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
Verkehrsangebot im Verdichtungsraum Kassel					
2a		Tram (T)	15 min, Außenast 30 min	s. Kap. III 6.6.2	s. Kap. III 6.6.2
2b		Bus	30-60 min	Stadt-Umland-Verbindungen	fährt dort, wo kein Schienenverkehr ist
straßengebundener ÖPNV außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel					
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
übriger Busverkehr ohne Produkthanforderungen					
2-4		sonstige Buslinie	Einzelfahrten ohne durchgehende Vertaktung	zwischenörtliche Verbindung Erschließung Stadt-/Gemeindegebiete	i. d. R. auf Bedürfnisse des Ausbildungsverkehrs abgestimmt

Tab. III-3: Übersicht über NVV-weite Angebotstypen (ohne Stadt Kassel)

[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 Regio-Netz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“). Hinsichtlich der fahrgastbezogenen Ausstattungselemente aller Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel wird auf die Vorgaben in Kap. III 7.3 verwiesen.

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 Grundausstattung 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 Grundausstattung 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 auszeichnet, 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 (Bebra, Borken, Schwalmstadt-Treysa, Wabern) oder es werden ergänzende Bahnsteigmaßnahmen durchgeführt werden (Baunatal-Guntershausen, Guxhagen, Rotenburg an der Fulda-Lispenhausen).

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 beschleunigungsstarke 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 7.10.3). 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 verkehrsmittel-unabhängige 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 Regionalen Nahverkehrsplan des NVV in den Fällen zu berücksichtigen, in denen die Strecken die Grenzen der kreisfreien Stadt Kassel überschreiten.

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 7.10.1).

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). 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 Zuwegungen 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 7.8.2). 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 Zuwegungen, 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 „Ausstattungskomponenten“ in Tab. III-4 listet die Elemente auf, die Fahrgäste für einen adäquaten Wartekomfort, zur Orientierung auf der Anlage und zur Reisendeninformation 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 Fahrgastfrequentierung 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-4 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-4 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 (NVV-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-4: *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 essenzielle 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 7.8.3).

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) Heranfahen 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)²⁴

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

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-5: Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale

[eigener Entwurf; in Anlehnung an NVV 2000, S. F 8]

²⁴Wartefläche mindestens 2,5 m breit, keine Mischfläche mit Geh- oder Radweg, ausreichende Flächen für eine 180-Grad-Wende eines Rollstuhls

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-5 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.

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-6 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 7.10.1).

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 Haltestellen-bereiche	*		(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)
X Mindestausstattung (X) situations- oder nachfragebedingte Zusatzausstattung * Ausstattungselement richtet sich bei Ausstiegspositionen (SF) ggf. nach der Kategorie der Haltestelle (A, B, oder C), der die Ausstiegsposition angehört. ¹ Voraussetzung für die Ausstattung von Haltestellen mit DFI-Anzeigen ist die verbund- bzw. kreisweite Einrichtung entsprechender Hintergrundsysteme (vgl. Kap. III 7.10.3).				

Tab. III-6: *Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßenge-bundenen 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

schulwerk-tägliche Ein- und Aussteiger) oder eine erkennbare Bedeutung für mobilitätseingeschränkte Nutzer aufweisen. Haltestellen an Schulen stellen aufgrund der Verkehrsspitzen und der damit verbundenen hohen punktuellen Fahrzeugfrequenz 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-6). Damit entsprechen diese Haltestellen den Zielsetzungen des Nahverkehrsplans (vgl. Kap. III 3.4 und III 4).

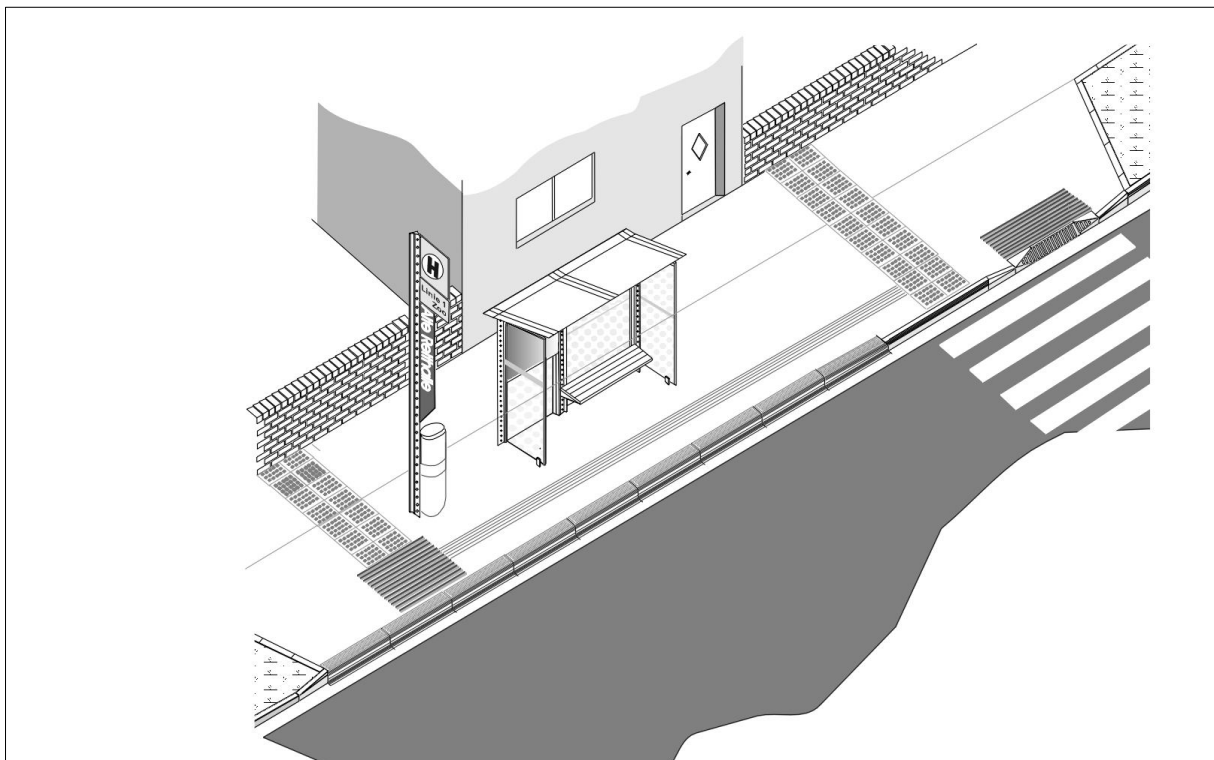


Abb. III-6: *Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand*

[Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2010, S. 6]

7.5 Mindeststandards für die Fahrzeuge im SPNV

7.5.1 Allgemeine Anforderungen und Vorgaben

Die Schienenfahrzeuge sind wie das Bedienkonzept und die Eisenbahninfrastruktur mit den Zugangsstellen ein integraler Bestandteil des SPNV-Angebotes einer Region. Alle Systembestandteile greifen ineinander, wirken zusammen und können nicht isoliert voneinander in Betrieb sein, ohne die Funktionsweise einzuschränken. Dies wird hinsichtlich der Schaffung eines barrierearmen SPNV-Systems insbesondere für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte deutlich, bei dem die Einstiegshöhen der Fahrzeuge mit den Bahnsteighöhen korrespondieren müssen, um einen barrierefreien Übergang herzustellen, der ohne fremde Hilfe bewältigt werden kann.

Die Fahrzeuge tragen wesentlich zum Erfolg und zur Akzeptanz des SPNV-Angebotes bei. Die Bedeutung des Fahrzeugkomforts wird durch übereinstimmende Erhebungsergebnisse aus verschiedenen Aufgabenträger- bzw. Verbundgebieten gestützt: Durch den Einsatz von neuem Fahrzeugmaterial sind messbare Fahrgastzuwächse zu verzeichnen, obwohl am übrigen Angebotskonzept keine Änderungen vorgenommen wurden.

Übergeordnete Anforderungen an die Beschaffenheit und die Gestaltung der Fahrzeuge im SPNV auf dem NVV-Gebiet sind aus Kundensicht:

- dem Produkt und der Reiseweite angemessener und zeitgemäßer Fahr-, Sitz- und Reisekomfort;
- ausreichend dimensionierte Sitz- und Stehplatzkapazität sowie Flächen für Kinderwagen, Fahrräder und Rollstühle;
- sauberes und zeitgemäßes Erscheinungsbild;
- Schaffung eines hohen objektiven Sicherheitsniveaus im Fahrzeug nach Stand der Technik, das mit dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Kunden korreliert;
- behindertengerechte Ausstattungen und Nutzbarkeit, die mobilitätseingeschränkten Personen und allen anderen Fahrgastgruppen zugutekommen.

Hinsichtlich der Zugänglichkeit für eingeschränkt mobile Personen zu neuen und grunderneuerten SPNV-Fahrzeugen gelten die eigens dafür erlassenen EU-weiten Normen der entsprechenden Technischen Spezifikation für die Interoperabilität im konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem (TSI PRM).²⁵

Die Fahrzeuge müssen alle gesetzlichen technischen und umweltbezogenen Anforderungen erfüllen, die in der Laufzeit des Regionalen Nahverkehrsplans Gültigkeit entfalten. Daher sind zu erwartende gesetzliche Neuerungen bei Beschaffung und grundlegenden Modernisierungen bereits im Vorfeld einzubeziehen, soweit diese bekannt werden. Aus Sicht des NVV als Besteller der Verkehrsleistung sind die folgenden Anforderungen prinzipiell einzuhalten:

- Einhaltung des vorgesehenen Fahrplankonzeptes und der Kapazitätsvorgaben;
- hohe Einsatzverfügbarkeit;
- Witterungsbeständigkeit des Fahrzeugs mit seinen Komponenten;
- für zügigen Fahrgastwechsel ausgelegte Türverteilung und Einstiegsbereiche, um Verzögerungen im Betriebsablauf zu vermeiden;
- barrierefreier Zugang an gängigen Bahnsteighöhen (ggf. unter Zuhilfenahme von manuellen Rampen oder Hubliften);
- alltags- und betriebstaugliche Ausstattungselemente;
- vandalismusresistente Inneneinrichtung und Außenflächen;
- Videoüberwachung (unter Beachtung des Datenschutzes);
- elektronisches audiovisuelles Fahrgastinformationssystem;
- einheitliche Schnittstellen für Transfer von Daten zwischen Fahrzeug (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und Leitstellen insbesondere zur Ist-Daten-Gewinnung und Anschlusssicherung;

²⁵TSI PRM als Anhang zur Entscheidung 2008/164/EG der Kommission vom 21. Dezember 2007

- Kompatibilität der Fahrzeuge gleicher Bauart, falls Mehrfachtraktionen oder Flügelungen vorgesehen sind.

Der NVV versteht die hier aufgestellten Mindestanforderungen an die Fahrzeuge im SPNV als Selbstverpflichtung, die bei der Ausgestaltung der Leistungsbeschreibungen zu den Verkehrsverträgen konkret angewendet werden. Dabei sollen durch die weitgehende Verwendung von standardisierten Vorgaben (z. B. Empfehlungen der BAG-SPNV) Sonderanfertigungen und damit verbundene Mehrkosten vermieden werden.

7.5.2 Mindeststandards gemäß netzbezogenem Einsatz

Die Anforderungen an die Fahrzeuge im SPNV, an deren Mindestausstattungen und Qualitäten werden nach den vorgesehenen netzbezogenen Einsatzgebieten strukturiert. Hinsichtlich dessen werden für das Aufgabenträgergebiet des NVV vier Fahrzeugnetze betrachtet (vgl. auch NVV 2000, S. B 32), die sich an den Produkten für den SPNV orientieren (vgl. Kap. III 6.6.2):

- RegionalExpress-Netz,
- Regionalzug-Netz,
- RegioTram-Netz,
- regionales Tram-Netz.

Der Fahrzeugeinsatz je nach Linie wird in der Angebotskonzeption in Kapitel V angegeben (z. B. ET, VT), wodurch sich eine linienbezogene Zuordnung zu einem der vier Fahrzeugnetze ergibt. Die Fahrzeuge im Netz der RegioTram befahren das Straßennetz der Stadt Kassel und das elektrifizierte Netz der DB AG (RT3, RT5) bzw. das nicht-elektrifizierte Netz der Kurhessenbahn des Eisenbahninfrastrukturunternehmens DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RT4). Die regionale Tram-Linie von Kassel nach Hessisch Lichtenau (Linie 4) wird im Mischbetrieb nach BOStrab und EBO betrieben. Sowohl RegioTram als auch die regionale Tram-Linie benötigen wegen der komplexen betrieblichen Rahmenbedingungen ein ebenso ausdifferenziertes Fahrzeugkonzept.

Anforderung bzw. Ausstattungsvorgabe	Fahrzeuge für den netzbezogenen Einsatz			
	Regional-Express	Regional-Bahn	RegioTram	regionale Tram
für Betrieb nach EBO	X	X	X	X ¹
für Betrieb nach BOStrab			X	X
Traktion und Energieversorgung	15 kV~ Diesel ²	15 kV~ Diesel ²	600 V~/15 kV~ 600 V~/Diesel ²	600 V=
Zweirichtungsfahrzeug	X	X	X	
maximale Zuglänge	210 m	140 m	110 m	75 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h ggf. 200 km/h	E-Netz:160 km/h Diesel: 120 km/h	100 km/h	80 km/h
LSA-Beeinflussung			X	X

Anforderung bzw. Ausstattungsvorgabe	Fahrzeuge für den netzbezogenen Einsatz			
	Regional-Express	Regional-Bahn	RegioTram	regionale Tram
barrierefreier Zustieg (bei Bahnsteighöhen gemäß Kap. III 7.2.1)	X	X	X	X
Rampe oder Lift ³	X	X	X	X
barrierefreier Innenraum (Mindestanteil)	50 %	50 %	50 %	50 %
Mehrzweckabteile, auch für Fahrradbef. geeignet	X	X		
Mehrzweckfläche, auch für Fahrradbef. geeignet			X	X
Klimaanlage	X	X	X	X
geschlossenes WC-System	X	X		
Anzahl behindertengerechte WC pro Zugteil	1	1		
Wickeltisch	X	X		
Videoüberwachung innen	X	X	X	X
Notrufknopf (Gegensprechanlage) je ... Türbereiche	1	1	2	2
längsseitige Haltestangen			X	X
senkrechte Haltestange für je ... Sitzreihen [Sitzgruppe]				2 [1]
Haltegriffe an den Sitzen	X	X	X	X
optische Fahrgastinformation Front/Heck (Linie, Ziel)	X	X	X	X
optische Fahrgastinformation seitlich (Linie, Ziel)	X	X	X	X
Außenbeschallung	X	X	X	X
optische und akustische Fahrgastinformation innen	X	X	X	X
Automaten für den fahrzeuggebundenen Vertrieb		X	X	X
Ablagen für Reisegepäck	X	X		
Ablagen für Handgepäck			X	
für lange Fahrten entsprechend gepolsterte Sitze	X	X		
Breite des Sitzpolsters	45 cm	42 cm	40 cm	40 cm
Sitzabstand hintereinander	90 cm	80 cm	80 cm	80 cm

Anforderung bzw. Ausstattungsvorgabe	Fahrzeuge für den netzbezogenen Einsatz			
	Regional-Express	Regional-Bahn	RegioTram	regionale Tram
Sitzabstand vis-à-vis	180 cm	170 cm	160 cm	160 cm
Armlehne	X	X		
Kopfstütze	X	X		
Kleiderhaken	X	X		
Tisch, ggf. ausklappbar	(X)			
220-V-Steckdosen für ... der Sitzplätze	25 %	10 %		
1. Klasse-Abteil	X			
Eltern-Kind-Abteil	(X)			
Haltewunschtaaste für je ... Sitzgruppe(n)		2	1	1
Zulässigkeit von Fremdwerbung außen				X
Zulässigkeit von Fremdwerbung innen				X
X Mindestausstattung/-anforderung bzw. vorgesehene Option			~ Wechselstrom	
(X) Zusatzausstattung/-anforderung bzw. mögliche Option			= Gleichstrom	
¹ für den Mischbetrieb BOStrab/EBO in Baunatal und nach Hessisch Lichtenau				
² oder alternative Kraftstoffe				
³ falls ein barrierefreier Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug nicht gegeben ist				

Tab. III-7: *Mindestanforderungen an Ausstattung und Qualität der im SPNV auf dem Gebiet des NVV eingesetzten Fahrzeuge*

[eigener Entwurf]

Tab. III-7 enthält grundlegende Mindestvorgaben zu Ausstattung und Qualität der Fahrzeuge im SPNV. Die Anforderungen richten sich nach den netz- bzw. produktbezogenen Einsatzgebieten der Fahrzeuge. Detailliertere Vorgaben sind Bestandteil der Leistungsbeschreibungen bzw. der Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Für einige Linien des SPNV, die aus Nachbarregionen in das NVV-Gebiet hinfahren, ist der NVV nicht federführender Aufgabenträger. Daher wird sich der NVV mit den dafür maßgebend zuständigen Aufgabenträgern abstimmen, welche konkreten Fahrzeugqualitäten für diese Linien in Betracht kommen, ohne dass die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellten Mindestkriterien in wichtigen Punkten unterschritten werden sollen.

7.6 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 (ohne kreisfreie Stadt Kassel) 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-2** hervorgehen²⁶. 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. 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 NVV als Aufgabenträger für regionale Busverkehre 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 NVV 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 für die regionalen Linien des NVV und für die lokalen Linien der fünf Verbundlandkreise sind in folgende drei Hauptkategorien²⁷ 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. Die Vorgabe zum Fahrzeugalter bezieht sich auf den Zeitpunkt der Betriebsaufnahme: Sofern zum Betriebsstart Neufahrzeuge gefordert werden (Ersteinsatz im gegenständlichen Verkehr), so laufen deren Fahrzeughöchst- und Flottendurchschnittsalter synchron mit der Laufzeit des Verkehrsvertrages. Fahrzeuge der Kategorie „A“ sind deshalb vor allem für Linien und Regelkurse 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 Ver-

²⁶Aus Gründen der Lesbarkeit und der Übersichtlichkeit sind die aufgestellten Mindestanforderungen in einer Anlage zu finden, wodurch deren Bedeutung aber nicht reduziert wird.

²⁷Die 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).

stärkerfahrzeuge 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.

- Fahrzeuge 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-2** 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 Zugang 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“²⁸ ist – im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten – die Anwendung dieser Anforderung dem Aufgabenträger NVV bzw. den Verkehrsunternehmen bei Leistungen, die nicht dem Vergabewettbewerb unterliegen, freigestellt.

²⁸Bei der Fahrzeugkategorie „C“ ist nur der Minibus von dieser Bestimmung betroffen.

7.7 Mindestanforderungen an die Verkehrsdurchführung

7.7.1 Allgemeine Anforderungen

7.7.1.1 Verkehrsverträge als Qualitätssteuerungs- und -sicherungsinstrument

Die von Seiten des Aufgabenträgers NVV gewünschten Anforderungen an die Qualität der zu erbringenden Verkehrsleistungen im SPNV (inkl. Tram in die Kasseler Umlandgemeinden) und im regionalen straßengebundenen ÖPNV werden in den Verkehrsverträgen und in den dazugehörigen Anlagen (u. a. Leistungsbeschreibung) mit den (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen niedergelegt. Die Vertragswerke sind umfangreich und müssen es auch sein, um definierte Qualitäten – vertragsrechtlich fixiert – auch abfordern zu können.

Um auftretende Differenzen zwischen der schriftlichen Vereinbarung und der tatsächlich erbrachten Leistung schließlich vermeiden bzw. diesen abhelfen zu können, müssen die Verträge Sanktionierungsmöglichkeiten enthalten. Diese bestehen aus Verpflichtungen zur Nachbesserung und aus Möglichkeiten der Vertragsstrafenverhängung, die bis zur Konsequenz eines Kündigungsrechts im Wiederholungsfall reichen.

Die Vereinbarungen mit den (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen haben nicht nur die Nachweise über das Vorliegen eines Qualitätssicherungskonzepts und Störungsmanagementkonzepts zu umfassen, sondern auch die Verpflichtung zur aktiven Praktizierung der Konzepte, die alle Bereiche erfassen und sich über Qualitätsplanung, -lenkung, -sicherung und -verbesserung erstrecken. In Hinblick auf ein effizientes Vertragscontrolling sollen die Vertragswerke möglichst weitgehend standardisiert werden.

Der Aufgabenträger NVV ist seinerseits verpflichtet, die Einhaltung der geforderten Qualitäten im ÖPNV-System regelmäßig zu überprüfen. Dazu sind auch umfangreiche Daten von Seiten der die Betriebsleistung erbringenden (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen an den NVV und seine Partner zu liefern (z. B. lokale Aufgabenträger bzw. deren LNO).

7.7.1.2 Pünktlichkeit und Anschlusssicherung durch die „5-Minuten-Garantie“ des NVV

Auf dem Gebiet des NVV sind alle Verbindungen im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV in die „5-Minuten-Garantie“ eingebunden (vgl. Kap. III 7.9.3). 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 (Eisenbahn-)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 Verzögerun-

gen 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.

7.7.1.3 Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

Alle im regionalen Linienverkehr auf Schiene und Straße 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 Endbahnhöfen bzw. Endhaltestellen). Ist dies nicht möglich, muss das betroffene Fahrzeug unverzüglich ausgesetzt bzw. aus dem Umlauf herausgenommen und mit einem anderen, sauberen Fahrzeug getauscht werden. Bei längeren Zugeinheiten ist der Zugteil bzw. das betroffene Abteil für die Fahrgastnutzung zu sperren. Auffällige und mutwillig herbeigeführte Vandalismusschäden an der Inneneinrichtung, 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 Fahrzeuginrichtungen Beschädigungen aufweisen, die das Maß des Erträglichen überschreiten. Einzelheiten ergeben sich aus den Verkehrs- bzw. Dienstleistungsverträgen zwischen Leistungsbesteller und (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen.

In den Fahrzeugen ist ein der Jahreszeit angemessenes Raumklima durch Einschalten von Klimaanlage, Lüftungs- oder Heizsystem durch das Fahr- bzw. Betriebspersonal sicherzustellen. Der Aufenthalt der Fahrgäste ist in Anbetracht der vorherrschenden Witterung angenehm zu gestalten. Fahrgastrelevante Ausstattungsmerkmale, wie Haltestellenanzeigen, Rampe, Videoanlage, Kneeling (bei Bus), WC (bei Zug) 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 zwei Werktagen behoben sein.

7.7.1.4 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 neben den Mitarbeitern in den Geschäftsstellen der LNO alle Mitarbeiter eines Verkehrsunternehmens mit Kundenkontakt mitverantwortlich, ebenfalls das Fahr-, Zugbegleit- und Servicepersonal (der verkehrlichen Einzelsituation entsprechend).

Alle (Eisenbahn-)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.

7.7.2 Besondere Anforderungen an die Qualität im SPNV²⁹

Der NVV betrachtet die im Nahverkehrsplan aufgestellten Kriterien und grundlegenden Rahmenvorgaben als Selbstverpflichtung zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des qualitativ hochwertigen Angebotes im SPNV (inkl. Tram) auf seinem Wirkungsgebiet, das sich mit den quantitativen Vorstellungen zum Zielzustand der Bedienung im SPNV konzeptionell zusammenfügt (vgl. Kap. III 6.6). Im Zuge der Vergabe von Verkehrsleistungen wird die Selbstverpflichtung zu einer Selbstbindung, denn die im Nahverkehrsplan aufgestellten Kriterien werden anschließend Bestandteil der Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zur Überprüfung der aufgestellten Qualitätsvorgaben werden entsprechende Mechanismen des Vertragscontrollings entwickelt und eingesetzt. Ausgehend von den Ergebnissen eines lückenlosen und effizienten Qualitätsmonitorings werden Mängel im System identifiziert, einer Ursache zugeordnet und somit allen Akteuren transparent gemacht werden. Vertraglich vereinbarte Bonus-Malus-Regelungen gegenüber den Eisenbahnverkehrsunternehmen greifen erst dann, wenn diese nachweislich für Qualitätseinbußen verantwortlich gemacht werden können.

Falls der NVV im Rahmen eines Vergabeverfahrens für ein- bzw. ausbrechende SPNV-Linien nicht federführend zuständig ist, wird sich der NVV mit den benachbarten Aufgabenträgern hinsichtlich der geforderten Qualitäten abstimmen.

In Tab. III-8 sind Mindestanforderungen an die Qualität der Verkehrsdurchführung für jede SPNV-Linie auf dem NVV-Gebiet aufgestellt. Darin werden Vorgaben für vier Bereiche formuliert, und zwar linienweise für

- den Pünktlichkeitsgrenzwert,
- die Pünktlichkeitszielquote und
- die Zugbetreuer- bzw. Servicepersonalquote.

Linien-nr. ¹	Linienverlauf	Pünktlichkeitsgrenzwert	Pünktlichkeitszielquote	Zugbetreuerquote ²
1	Kassel – Vellmar Nord ³	3 min	[-]	[-]
4	Kassel – Helsa – Hessisch Lichtenau	3 min	95 %	[-] ³
5	Kassel – Baunatal-Großenritte ³	3 min	[-]	[-]
RT3	Kassel – Hofgeismar-Hümme	3 min	95 %	30 %
RT4	Kassel – Zierenberg – Wolfhagen	3 min	95 %	30 %
RT5	Kassel – Melsungen	3 min	95 %	30 %
R1	Kassel Hbf. – Eichenberg – Göttingen	5 min	95 %	50 %
R5	Kassel Hbf. – Bebra – Fulda	5 min	95 %	50 %
R6	Bebra – Eisenach	5 min	95 %	50 %
R7	Bebra – Eichenberg – Göttingen	5 min	95 %	50 %

²⁹ Anforderungen gelten analog für alle Trambahnverkehre im Kasseler Umland.

Linien-nr. ¹	Linienverlauf	Pünktlichkeitsgrenzwert	Pünktlichkeitszielquote	Zugbetreuerquote ²
R9	Kassel Hbf. – Schwalmstadt-Treysa	5 min	96 %	50 %
R4	Kassel-Wh. – Wolfhagen – Korbach	3 min	95 %	50 %
R39	Wabern – Bad Wildungen	5 min	95 %	50 %
R42	Marburg – Frankenberg (Eder)	5 min	95 %	50 %
R42	Korbach – Frankenberg (Eder) ⁴	5 min	95 %	50 %
R55	Korbach – Brilon Wald (– Brilon Stadt)	5 min	95 %	50 %
RB85	Göttingen – Ottbergen ³	[-]	[-]	[-]
RE1	Kassel-Wh. – Eichenberg – Halle (Saale)	5 min	95 %	100 %
RE1	Kassel-Wh. – Eichenberg – Erfurt	5 min	95 %	100 %
RE17	Kassel-Wh. – Warburg – Hagen	5 min	93 %	100 %
RE11	Kassel-Wh. – Warburg – Paderborn	5 min	93 %	100 %
RE30	Kassel Hbf. – Marburg – Frankfurt am Main	5 min	93 %	100 %
SE30	Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt am Main ³	[-]	[-]	[-]

¹ Die verwendeten Liniennummern dienen im Anforderungsprofil ausschließlich der besseren Zuordnung von Informationen.

² Bei Stadt-Umland-Tram und RegioTram bezieht sich die Quote auf das mitfahrende Service- bzw. Kontrollpersonal, so dass eine angemessene Fahrgeldsicherung gewährleistet wird.

³ Für diese Linien werden seitens des NVV keine expliziten Vorgaben formuliert. Der NVV nimmt die Qualitätsanforderungen der federführenden Aufgabenträger zur Kenntnis.

⁴ im Fall einer Reaktivierung

Tab. III-8: Mindestanforderungen an die Qualität der Verkehrsdurchführung im SPNV

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Pünktlichkeitsgrenzwert

Der Pünktlichkeitsgrenzwert gibt an, ab welcher Minute ein Zug an einer definierten Messstelle aus Sicht des Aufgabenträgers NVV als verspätet gilt. Die maximale Toleranzzeit beträgt angesichts der „5-Minuten-Garantie“ des NVV fünf Minuten (vgl. Kap. III 7.7.1.2). Die maximale Toleranzzeit ist vor allem bei denjenigen Linien anzusetzen, die lange Laufwege haben, mehrere Knotenbahnhöfe berühren, auf langen eingleisigen Strecken und/oder auf Mischverkehrsstrecken mit Fern- und Güterzügen verkehren. Des Weiteren darf der Pünktlichkeitsgrenzwert nur so hoch angesetzt werden, wie alle vorgesehenen Anschlüsse an den Knoten noch erreicht werden, ohne dass den abgehenden Zugfahrten dadurch Verspätungen drohen. Der Pünktlichkeitsgrenzwert entbindet im Regelbetrieb nicht von der grundsätzlichen Einhaltung minutengenauer Abfahrten und Ankünften gemäß dem Soll-Fahrplan. Verfrühungen sind nicht zulässig.

Pünktlichkeitszielquote

Die Pünktlichkeitszielquote baut auf dem Pünktlichkeitsgrenzwert auf und wird im Nahverkehrsplan generell mit 95 % angesetzt, d. h., dass mindestens 95 % aller Zugfahrten an den definierten Messstellen innerhalb des Pünktlichkeitsgrenzwertes liegen müssen. Bei Linien mit betrieblich komplexeren Laufwegen wird die Pünktlichkeitszielquote auf 93 % herabgesetzt, auf Tram-Linien auf 97 % heraufgesetzt. Unterschreitet eine SPNV-Linie die geforderte Pünktlichkeitszielquote, müssen die Ursachen dafür ermittelt werden, um gegenzusteuern. Dies kann durch Maßnahmen der konzeptionellen Angebotsplanung seitens des Aufgabenträgers, durch betriebstechnische Maßnahmen seitens der Eisenbahnverkehrsunternehmen oder durch Maßnahmen des Vertragscontrollings erfolgen.

Zugbetreuerquote

Die Angabe von Zugbetreuerquoten im Nahverkehrsplan ist in einem ersten Schritt ebenfalls eine Selbstverpflichtung des Aufgabenträgers NVV, die anschließend in Einzelheiten in den Verkehrsverträgen festgeschrieben wird. Die Zugbetreuerquote bezieht sich auf den Grad der Besetzung der Züge mit mindestens einem Betreuer. Die Bezugsgröße für die Quote ist die gesamte Jahreszugkilometerleistung einer Linie.

Die Zugbetreuer übernehmen die Fahrkartenkontrolle und stehen für Serviceaufgaben zur Verfügung. Auf einzelnen Linien übernehmen sie auch den Fahrkartenvertrieb. Bei den regionalen Tram-Linien bezieht sich die Quote auf mitfahrendes Service-, Sicherheits- oder Kontrollpersonal. Je weiter die Züge verkehren und je gehobener die Produktklasse ist, desto höher ist die Betreuerquote, z. B. auf RE-Linien bei 100 % der Zugkilometerleistung. Bei lokbespannten Zügen ohne Möglichkeiten zur Zugabfertigung durch den Triebfahrzeugführer liegt die Zugbetreuerquote aus betrieblichen Gründen immer bei 100 %.

Sitzplatzverfügbarkeit

Die Bereitstellung bzw. die Zu- und Abbestellung von Beförderungskapazitäten obliegt dem Aufgabenträger und richtet sich nach dem gemessenen Fahrgastaufkommen, das tageszeitlichen, wochentäglichen, saisonalen und/oder mehrjährigen Schwankungen unterliegt und je nach Streckenabschnitt unterschiedlich hoch ausfällt. Im SPNV als Rückgrat des ÖPNV-Systems einer Region ist im Kundeninteresse und zur Sicherung einer hohen Dienstleistungsqualität eine ausreichende Sitzplatzverfügbarkeit sicherzustellen, die auch zu den Hauptverkehrszeiten greift.

Der NVV verfolgt das Ziel, grundsätzlich allen Fahrgästen einen Sitzplatz anzubieten. In der Hauptverkehrszeit oder im Wochenendreiseverkehr kann es jedoch auf bestimmten Streckenabschnitten dazu kommen, dass im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten auch Stehplätze in Anspruch genommen werden müssen. Um die Komforteinbußen der Fahrgäste möglichst gering zu halten, ist jedoch zu gewährleisten, dass bei Fahrten länger als 15 Minuten 95 % der Fahrgäste einen Sitzplatz erhalten. Bei nachweislicher Unterschreitung der Sitzplatzverfügbarkeitsquote während einer Vertragslaufzeit muss der Aufgabenträger planerisch aktiv werden, z. B. durch eine andere Zugbildung, dabei aber wirtschaftliche Aspekte im Blick behalten.

Die Definition von Sitzplatzverfügbarkeiten im Nahverkehrsplan ist eine Selbstbindung des Aufgabenträgers NVV für die konzeptionelle Dimensionierung der Beförderungskapazitäten, die anschließend in der Leistungsbeschreibung zu den Verkehrsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ihren Niederschlag findet (Zugbildung). Bei Sondersituationen (ungünstige Witterungsverhältnisse, Großveranstaltungen, betriebliche Störungen) gelten diese Qualitätsvorgaben zur Sitzplatzverfügbarkeit ausdrücklich nicht.

7.7.3 Mindestanforderungen an die Leistungsdurchführung im SPNV³⁰

Das Eisenbahnsystem weist einen hohen Komplexitätsgrad auf, an dem mehrere Akteure beteiligt sind. Neben dem Aufgabenträger als Besteller von Leistungen im SPNV und den Eisenbahnverkehrsunternehmen als Ersteller dieser Leistungen sind vor allem die Eisenbahninfrastrukturunternehmen essentielle Akteure im Eisenbahnbetrieb. Sie betreiben die Eisenbahninfrastrukturen wie Gleise und Stationen. Vertragspartner der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind in der Regel nur die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diesbezüglich bereits mehreren Anforderungen an einen zuverlässigen Betriebsablauf im Eisenbahnverkehr gerecht werden müssen.

Im Nahverkehrsplan sind in Bezug auf geforderte Mindestkriterien der Leistungsdurchführung im SPNV nur diejenigen als Rahmenvorgaben vorzusehen, die der Aufgabenträger als Besteller mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen vertraglich detailliert regeln kann. In dieser Hinsicht gibt der Nahverkehrsplan die Richtung vor, welche Aspekte der Leistungserbringung eines höheren Detaillierungsgrades in den Verkehrsverträgen bedürfen.

Der Betrieb des SPNV ist durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen zuverlässig und mit einer hohen Pünktlichkeit abzuwickeln. Essentielle Voraussetzung dafür sind Fahrpläne, die aus dem Zusammenspiel von Fahrzeug, Traktion und Eisenbahninfrastruktur (Streckenspezifika wie Geschwindigkeiten, Steigungen, benutzte Bahnhofsgleise) sowie den verfügbaren Kapazitäten hervorgehen. Des Weiteren ist an den aufkommensstarken Bahnstationen ausreichend viel Zeit für den Fahrgastwechsel auch zu Spitzenzeiten vorzusehen, um die Stabilität des Taktfahrplans und somit Anschlüsse in den Knoten zu gewährleisten. Neben der fahrplanmäßig zu erbringenden Verkehrsleistung gehören dazu auch Anforderungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen wie

- technische und betriebliche Spezifika der einzusetzenden Fahrzeuge (vgl. Kap. III 7.5),
- Zustand und Sauberkeit der Fahrzeuge im laufenden Betrieb (vgl. Kap. III 7.7.1.3),
- Teilnahme am verbundweiten Beschwerde- und Qualitätsmanagement (vgl. Kap. III 7.7.1.4),
- Art und Umfang der Betreuung der Fahrgäste durch mitfahrendes Personal (vgl. Kap. III 7.7.2),
- Pünktlichkeitskriterien (vgl. Kap. III 7.7.1.2 und III 7.7.2),
- Zugausfälle,
- Sicherheit der Fahrgäste während der Fahrt,
- Einrichtung einer Betriebsleitzentrale und Übertragung von Aufgaben mit Kundenbezug auf diese (Handlungsbefugnisse, Informationsweitergabe, Erreichbarkeit),

³⁰ Anforderungen gelten analog für alle Trambahnverkehre im Kasseler Umland.

- aktives Verspätungs- und Störungsmanagement (Disposition von Personal und Fahrzeuge durch Betriebsleitzentrale),
- Information der Fahrgäste im Regelbetrieb, bei Verspätungen und im Störfall,
- Übermittlung von aktuellen Ist-Daten zur dynamischen Fahrgastinformation (vgl. Kap. III 7.10.3),
- relationspezifische Anschlusssicherungen an Knotenbahnhöfen unter Berücksichtigung von Mindestübergangszeiten, netzseitigen und fahrzeugumlaufbedingten Wartezeiten,
- Anschlusssicherung von und zum Busverkehr (vgl. Kap. III 7.7.4.1),
- Regelungen zu Ersatzverkehren, Unterscheidung in unvorhergesehene Notverkehre und planbare Schienenersatzverkehre,
- Lage der Werkstatt bzw. des Bahnbetriebswerkes zum Einsatzgebiet,
- personalbezogene Aspekte wie Qualifizierungsniveau, Kundenfreundlichkeit, Dienstbekleidung,
- anzuwendende Nah- und Fernverkehrstarife (über den NVV-Tarif hinaus),
- Übernahme des zuggebundenen Vertriebs durch Personal und/oder Automaten,
- laufende Dokumentation des Betriebsgeschehens für die Qualitätssicherung,
- Dokumentation des Energieverbrauchs,
- Datenlieferungen an den Aufgabenträger.

7.7.4 Mindestanforderungen an die Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV

Bezüglich der Leistungsdurchführung im straßengebundenen ÖPNV stellen alle Aufgabenträger im Verbundgebiet und damit auch der NVV in Kap. III 7.7.1 eine Reihe allgemeiner Kriterien auf, die im Kundeninteresse als Mindestanforderungen zu betrachten sind. In den folgenden Kapiteln III 7.7.4.1 bis III 7.7.4.3 werden die allgemeinen Anforderungen um spezifische Anforderungen an die Leistungsdurchführung im regionalen straßengebundenen ÖPNV ergänzt. Dabei ist sicherzustellen, dass die einheitlichen Mindestqualitätskriterien auch bei unterschiedlichen Konstellationen zur Anwendung kommen, also

- 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“ bzw. „kommerziellen“³¹ Verkehrsleistungen üblicherweise als Auflage an den Bestand einer Konzession geknüpft ist, etwa wie die Verpflichtung zur Einhaltung des Verbundtarifs.

Die im Folgenden aufgestellten Vorgaben zur Leistungsdurchführung im regionalen straßengebundenen ÖPNV setzen u. a. technische Systeme voraus, die zum Zeitpunkt der Fortschreibung des Nahverkehrsplans in ländlichen Räumen noch nicht überall vor-

³¹Zum Zeitpunkt der Erstellung des Anforderungsprofils (2. Quartal 2010) ist noch nicht klar, auf welchen der beiden Begriffe der Gesetzgeber sich letztlich festlegen wird.

handen waren. Eine Umsetzung der davon betroffenen Vorgaben wird im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans angestrebt, wenn die technischen Voraussetzungen erfüllt sind.

7.7.4.1 Einrichtung und Besetzung einer Betriebsleitstelle

Alle auf dem Gebiet des NVV konzessionierten Verkehrsunternehmen, die regionale Busleistungen erbringen, 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 Betriebsleiterbefugnissen 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 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.

7.7.4.2 Pünktlichkeit, Verspätungs- und Störungsmanagement

Die Pünktlichkeit regionaler Buslinien 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 NVV weiterleitet. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen entweder einen eingeschränkten (Regel-)Betrieb oder einen Notbetrieb herzustellen und so lange aufrechtzuerhalten, bis der Regelbetrieb wieder in vollem Um-

fang 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.

7.7.4.3 Mindestanforderungen an das Fahrpersonal

Auf dem Gebiet des NVV darf im regionalen 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 Nachbarverbünde, 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 dem Fahrpersonal 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 er-

kennbar 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).

7.7.5 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 regionale straßengebundene ÖPNV-Angebot in Aufgabenträgerschaft des NVV, das sich gezielt auch an den Jedermann-Verkehr richtet. Vergleichbare Anforderungen an ausreichende Platzkapazitäten im rein schulbezogenen Linienverkehr sind dagegen Bestandteil des Kap. III 6.7. Sitzplatzverfügbarkeiten im SPNV werden in Kap. III 7.7.2 behandelt.

Im straßengebundenen ÖPNV im Verdichtungsraum kann es zu den Hauptverkehrszeiten bei der Beförderung von Fahrgästen im Jedermann-Verkehr zu hohen Besatzzahlen kommen. Im Ordnungsraum und im ländlichen Raum ist dagegen erfahrungsgemäß nur vereinzelt mit diesen Erscheinungen zu rechnen. Dennoch können zu gewissen Zeiten auf entsprechenden regionalen 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 NVV 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.

7.8 Mindestanforderungen an den Betrieb fahrgastbezogener Verkehrsinfrastrukturen

7.8.1 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 angemessen Zustand zu halten.

7.8.2 Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel

Alleiniger Eigentümer der betrieblichen Bestandteile der Tramhaltestellen (Bahnsteige, Zuwegungen, Ausstattungskomponenten) im Landkreis Kassel und 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 die lokalen Aufgabenträger 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 Anreiseentfernungen 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 7.8.3).

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 Infra-

strukturunternehmens 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.

7.8.3 Qualitätssicherung bei den Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV außerhalb der Stadt Kassel

Seit etwa dem Jahr 2000 bestehen verbundweit Verträge zwischen dem NVV einerseits und einem kommunalen Vertragspartner (kreisangehörige Stadt bzw. Gemeinde, Landkreis oder LNO) andererseits über die laufende Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST). Das Instrument der Qualitätssicherungsverträge mit der darin geregelten Verteilung der Zuständigkeiten zwischen den Akteuren soll aus Sicht des NVV in Zukunft in gleicher Art und Weise fortgeführt werden (vgl. Tab. III-9).

Akteur	Funktionen	Aufgaben
NVV	<ul style="list-style-type: none"> • Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit den kreisangehörigen Städten bzw. Gemeinden, den Landkreisen oder den LNO • Vertragspartner für Dienstleister, der operative Aufgaben ausführt 	<ul style="list-style-type: none"> • beschafft die Materialien für die Ausstattung und übernimmt deren Lagerung • stellt dem kommunalen Vertragspartner die Materialien in Rechnung, die auf dessen Gemarkungsgebiet entfallen • übernimmt Arbeitskosten für Reparaturen und Schadensbeseitigungen an den Ausstattungskomponenten (Graffitientfernung – auch an Wartehallen; Ersatz von Materialien usw., jedoch nicht für Wartehallen) • kann sich für die operativen Arbeiten eines Dienstleisters bedienen
kreisangehörige Stadt bzw. Gemeinde, Landkreis oder LNO	<ul style="list-style-type: none"> • kommunaler Vertragspartner bei den Qualitätssicherungsverträgen mit dem NVV 	<ul style="list-style-type: none"> • bezahlt die Materialien für die Haltestellenausstattung, die auf das jeweilige Gemarkungsgebiet entfallen • für den NVV als Vertragspartner bleiben eventuelle kreisinterne Regelungen unberührt

Akteur	Funktionen	Aufgaben
kreisangehörige Städte und Gemeinden (unabhängig eines Vertragsverhältnisses mit dem NVV)	<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) • für den NVV als Vertragspartner bleiben eventuelle kreisinterne Regelungen unberührt • melden Schäden, Mängel, Änderungen an den NVV bzw. an dessen Dienstleister
Verkehrsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> • regeln mit dem NVV und den LNO die Modalitäten ihrer (verbleibenden) Pflichten nach § 32 BOKraft 	

Tab. III-9: Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

[eigener Entwurf; nach Angaben des NVV]

Die in den nachfolgenden Absätzen getroffenen Aussagen bleiben durch eventuelle Verträge oder Regelungen zu Zuständigkeiten oder Finanzierungsmodalitäten innerhalb der jeweiligen Verbundlandkreise unberührt. Dies gilt ebenso bei den umrissenen Aufgaben der Städte und Gemeinden, die naturgemäß vor Ort individuell und unabhängig vom NVV geregelt werden können. Bei einzelnen hier aufgegriffenen Zuständigkeiten können sich daher sinngemäße Abweichungen ergeben, die aber keine grundlegenden Auswirkungen für den NVV als Vertragspartei haben. Weitere Einzelheiten dazu gehen u. a. aus den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise hervor.

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 7.4.4). Der kommunale Vertragspartner des NVV finanziert auch weiterhin die gesamten Materialkosten bei Neueinrichtungen von Haltestellen, für die Nachrüstung mit Masten im NVV-Design und bei Reparaturen der Haltestellenausstattung, die auf seinem Gebiet 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 kommunalen Vertragspartnern je nach individuellem 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.

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.

7.9 Marketing

7.9.1 Marketingziele im ÖPNV und Zuständigkeiten

„Marketing ist die Kunst, Kunden auf gewinnbringende Weise zu finden und zufrieden zu stellen.“³²

Der NVV und die auf dem Verbundgebiet wirkenden Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) organisieren Mobilitätsdienstleistungen. 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 eine zentrale Aufgabe des NVV, die in Übereinstimmung mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen und den Verkehrsunternehmen erfolgt. Insbe-

³² Allgemeingültiger und viel zitierter Lehrsatz zu Marketing.

sondere die Lokalen Nahverkehrsorganisationen sind sowohl in die strategischen Überlegungen als auch in die Entscheidungen einzubinden, darüber hinaus in den Informationsfluss über die Maßnahmen selbst.

In Ergänzung des zentralen Verbundmarketings kann die lokale Ebene (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.

Der NVV und die lokalen Aufgabenträger bzw. deren LNO 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,
- Stärkung des Vertrauens in die Leistungsfähigkeit, Preiswürdigkeit und Kundentreue 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 sollen daher über die Ergebnisse der Marktbeobachtungen und -analysen des NVV uneingeschränkt informiert werden.

7.9.2 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 des Verbundgebietes, 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 gesamten Verbundraum 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, Nachtschwärmer, Stadtbusse, Ergänzungsverkehre wie AST oder Rufbus). Für die Umsetzung eines gesamtheitlichen Marketings bedeutet dies, dass die Dachmarke „NVV“ immer dann konsequent angewendet wird, wenn es um Belange des regionalen Bahn- und Busverkehrs geht.

7.9.3 Vermarktung des Gesamtangebotes

Die Vermittlung des Gesamtangebotes 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. in der Stadt Kassel und an weiteren 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 7.10.3).
- 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 Personal³³.

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 7.7.1.2), 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.

7.9.4 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.

³³Die Betreuung während der Fahrt darf nicht zu betrieblichen Behinderungen führen. Eventuell bestehende oder geforderte Nutzungseinschränkungen für Handys sind zu berücksichtigen.

- 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 (z. B. regionale Ausflugsbusse), sollten diese aktiv beworben werden, zweckmäßigerweise auch in Zusammenarbeit mit Akteuren in der Zielregion (gemeinsame Vermarktung).
- Schließlich verfügt der Verbund 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.

7.10 Fahrgastinformation

7.10.1 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 Zugangsstellen 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-3** zu entnehmen.

Für den Kunden sollten vor allem Linienfahrpläne, -netzpläne und Tarifinformationen für die persönliche Nutzung erhältlich sein, darunter auch zum individuellen Herunter-

laden im Internet. Die Entscheidung, welche Linien in welchen Printmedien veröffentlicht werden, obliegt den zuständigen Aufgabenträgern.

7.10.2 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.

7.10.3 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 sollen neben dem SPNV auch der straßengebundene ÖPNV mitsamt den bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen vorhandenen bzw. geplanten und dafür geeigneten IT-Systemen einbezogen werden. Die Zuständigkeit für Einführung und Betrieb eines Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems in der Stadt Kassel liegt bei der KVG. Im Rahmen des NVV-Projektes werden diese Systeme über Schnittstellen miteinander verknüpft.

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 technisch unterstützt werden.

7.11 Tarif

Ein Verbundtarif muss für alle Kunden einfach, verständlich und nachvollziehbar gestaltet sein. 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 7.9 formulierten strategischen Grundsätze sicherzustellen. Entsprechend bedürfen die Weiterentwicklung des Verbundtarifs und die damit verknüpften Marketingaktivitäten des Verbundes und seiner Partner eine enge gegenseitige Abstimmung.

7.11.1 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. Dar-

über 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, herkömmliche und elektronische Fahrscheine und elektronische Fahrscheinsysteme 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, die Festlegung der Höhe und die Gestaltung der Fahrpreise, der Zuschnitt der Tarifzonen, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen liegen in der Verantwortung des NVV und seiner Gremien. Die von diesen Maßnahmen berührten Lokalen Nahverkehrsorganisationen werden an allen sie betreffenden Entscheidungen beteiligt, die einvernehmlich zustande kommen.

Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen können in Absprache und im Einvernehmen mit dem NVV zu besonderen Ereignissen zeitlich begrenzte tarifliche Sonderangebote auflegen.

7.11.2 Verkehrsunternehmens- 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 Nachbarverbände angrenzen, sind Abweichungen von dieser Vorgabe dahingehend weiterhin zulässig, dass Tarife der Nachbarverbände 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-Tarifes 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).

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). Für regionale Linien hat der NVV als Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisation zugleich gemäß § 7 Abs. 1 und 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 NVV für die regionalen Linien – die finanziellen Grundlagen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Gemäß § 9 HÖPNVG gehört zu den Aufgaben 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 Schlechterfüllung 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 dem NVV übertragenen Aufgaben sind diesem 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 im NVV mitarbeiten können.

9 Kooperation der Aufgabenträger im Großraum Kassel

9.1 Kooperationsumfang und Themenbereiche

Nach dem Gegenstromprinzip des § 14 Abs. 6 HÖPNVG sind die lokalen Nahverkehrspläne aus dem regionalen Nahverkehrsplan zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat. Der NVV und die fünf Verbundlandkreise entschieden sich für eine integrierte und zeitparallele Fortschreibung ihrer Nahverkehrspläne unter fachlicher Begleitung des Büros IGDB GmbH Verkehrsplanung + Beratung.

Anforderungen und Angebotskonzepte hinsichtlich des regionalen Verkehrs (SPNV, Bus) sind zur Wahrung des Territorialprinzips – nach einvernehmlicher Abstimmung zwischen dem NVV und der jeweiligen LNO – nachrichtlich in die lokalen Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise übernommen.

Die Stadt Kassel schreibt ihren lokalen Nahverkehrsplan zeitparallel in eigener Regie fort. Auch in Anbetracht der verkehrlichen Verflechtungen im Großraum Kassel³⁴ erfolgten die Abstimmungen zu Anforderungsprofil und Angebotskonzept zwischen NVV, der Stadt Kassel (bzw. ihrer LNO, der KVG) und dem Landkreis Kassel in gleichem Umfang wie zwischen NVV und den Verbundlandkreisen.

Um die hohe Bedeutung der erforderlichen Zusammenarbeit hinsichtlich der Hebung von Synergien zur Herstellung eines ganzheitlichen ÖPNV-Systems durch Koordination regionaler und lokaler Verkehrsangebote für den Großraum Kassel zum Ausdruck zu bringen, haben die drei Aufgabenträger eine ergänzende Positionierung der künftig gemeinsam und intensiv zu behandelnden Themenfelder vereinbart:

- Fahrplan und Netz (Hierarchisierung des Netzes);
- Aufgaben und Funktionen regionaler Verkehrsangebote auf dem Gebiet der Stadt Kassel (z. B. Übernahme von Bedienungen in der Stadt Kassel und in den Umlandgemeinden durch Integration von Leistungen regionaler Buslinien; abgestimmte Funktionen der RegioTram im Tramnetz der Stadt Kassel);
- Definition von Bedienungsqualitäten auf den ausgewiesenen Korridoren;
- Entwicklung und Ausprägung von Angebotsformen (Produktprofilierung);
- Verringerung von Reisezeiten aus den Umlandgemeinden in die Kasseler Innenstadt und umgekehrt;
- Umsteigekonzepte zwischen regionalen und lokalen Linien;

³⁴Der „Großraum Kassel“ ist hier in seiner räumlichen Ausdehnung nicht fix ausgelegt und daher auch nicht mit dem Gebiet der *Zweckverbandes Raum Kassel* (ZRK) deckungsgleich. Als „Großraum Kassel“ ist daher jenes Gebiet zu verstehen, in dem die öffentlichen Verkehrsmittel in Regie des NVV, der KVG und des Landkreises Kassel besonders eng miteinander verzahnt sind. Der Kooperationsraum deckt sich weitgehend mit dem räumlichen Zuschnitt des Tarifgebietes *Kassel/Plus* im Jahr 2013

- Koordination der Verkehre unterschiedlicher Ersteller durch Anschlussicherung über eine gemeinsam genutzte Leitstelle und entsprechende Ausstattung der Fahrzeuge;
- Vermeidung von Parallelverkehren lokaler und regionaler Linien mit vergleichbaren verkehrlichen Funktionen;
- Bestellung eines in sich abgestimmten Nachtverkehrsnetzes (sichere Anschlussbindungen);
- Vermarktung und Fahrgastinformation.

In Bezug auf die Netzgestaltung sind aus Sicht der an der Kooperation beteiligten Aufgabenträger folgende Aspekte von vordringlicher Relevanz:

- Zuweisung von Aufgaben und Funktionen für die RegioTram im Stadtgebiet Kassels;
- Ermittlung von Potenzialen für den Bau von Schienenstrecken zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen;
- Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den lokalen Linien im Stadtnetz Kassel;
- Ergänzung des Busangebots im Netz der Stadt Kassel durch Kreis- bzw. Gemeindegrenzen überschreitenden Verbindungen.

9.2 Konzept für die RegioTram im Kasseler Stadtgebiet

Gemäß Zielkonzept bedient die RegioTram im Kasseler Umland und im Kasseler Stadtgebiet die SPNV-Korridore

- (Wolfhagen –) Calden-Fürstenwald – Ahnatal bzw. (Hofgeismar –) Espenau – Obervellmar – Kassel-Jungfernkopf – Kassel-Harleshausen – Kassel-Kirchditmold – Kassel Hbf. und
- (Melsungen –) Baunatal-Guntershausen – Kassel-Oberzwehren – Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel Hbf.

Im Einzugsgebiet dieser Korridore übernimmt die RegioTram die Funktion der schnellen Verbindung der Kasseler Stadtteile Jungfernkopf, Harleshausen und Kirchditmold mit der Innenstadt sowie der Stadtteile Nieder- und Oberzwehren mit dem Bahnhof Wilhelmshöhe.

Am Kasseler Hauptbahnhof treffen sich alle RT-Linien. Mit Umsetzung des RegioTram-Zielkonzepts zum Dezember 2013 kommt in der HVZ mindestens alle 15-Minuten eine RT-Fahrt je Richtung am Hauptbahnhof an, so dass ab dort die Möglichkeit besteht, in der Stadt Kassel die Funktion einer Linie der Netzebenen 1 oder 2 gemäß dem Nahverkehrsplan der Stadt Kassel zu übernehmen. Hierfür werden folgende Kriterien festgelegt:

Die in die Stadt Kassel einbrechenden RT-Linien verkehren im städtischen Tramnetz ab dem Hauptbahnhof

- fest und kontinuierlich auf denselben Abschnitten und mit einheitlichen Linienwegen;
- in den Bedienungszeitfenstern und Takten, die im Anforderungsprofil des NVP der Stadt Kassel vorgegeben sind.

Die RegioTram kann dadurch in den gewählten Abschnitten die verkehrlichen Funktionen städtischer Tramlinien übernehmen. Dabei sind im Tramnetz unterschiedliche Lini-

enwege und Abweichungen vom Taktschema zu vermeiden. Die Bedienungszeiten der im gleichen Streckenabschnitt verkehrenden Tram- und RT-Linien sind – gemäß den Vorgaben des Netzebenenmodells im NVP der Stadt Kassel – zu synchronisieren.

Die Auswahl der innerstädtischen Bedienungsäste der RT erfolgt anhand der verkehrlichen Notwendigkeiten. Dazu gehört u. a. die Ausnutzung der hohen Fahrgastkapazitäten der RT-Fahrzeuge als Beitrag zum Abbau von Kapazitätsengpässen im städtischen Tramnetz.

Als RT-Strecken im Tramnetz der Stadt Kassel kommen daher grundsätzlich in Frage:

- Hbf. – Rathaus – Am Stern – Holländischer Platz – Holländische Straße;
- Hbf. – Rathaus (Lutherplatz) – Am Stern – Platz der Deutschen Einheit – Leipziger Str.;
- alternativ dazu: Hbf. – Rathaus (Lutherplatz) – Am Stern – Platz der Deutschen Einheit – Waldau (im Fall des Baus einer Stadtbahntrasse);
- Hbf.– Rathaus/Fünffensterstraße – Auestadion;
- alternativ dazu: Hbf. – Lutherplatz – Am Stern – Rathaus – Auestadion.

Die Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Streckenführungen sind im Einzelnen unter verkehrlichen und betrieblichen Belangen abzuwägen. Für die sich aus der Abwägung ergebende Vorzugsvariante sind – falls erforderlich – die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen zu schaffen.

9.3 Potenziale für den Bau von Schienenstrecken zur Verbesserung der Stadt-Umland-Verbindungen

Zur weiteren Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt Kassel und ihrer Umlandgemeinden sind neue lokale Schienenstrecken nur gemeinsam durch die Stadt Kassel und den Landkreis Kassel finanzier- und realisierbar.

Folgende Netzerweiterungen in das Umland sind denkbar:

- Anbindung der Gemeinde Fuldaatal durch Verlängerung der Tramstrecke von der Ihringshäuser Straße in den Ortsteil Ihringshausen;
- Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke in Verlängerung der Achse Platz der Deutschen Einheit – Sandershäuser Straße – Niestetal oder der Achse Wolfsanger – Niestetal;
- Anbindung der Gemeinde Lohfelden durch Verlängerung der avisierten Tramstrecke nach Waldau oder durch einen Streckenneubau im Korridor Leipziger Straße – Forstfeld – Lohfelden (Söhrebahn).

Auf Basis der 2013 vorliegenden Studien bzw. Voruntersuchungen sollten die entsprechenden Trassenkorridore durch die Bauleitplanungen der Anliegergemeinden freigehalten werden.

9.4 Verknüpfung von regionalen Buslinien mit den lokalen Angeboten im Stadtnetz Kassel

Die Durchbindung schneller regionaler Buslinien aus dem Umland ins Kasseler Stadtzentrum wird auch weiterhin als wichtiges Attraktivitätskriterium dieser Leistungen be-

trachtet, auch unter dem Ziel der Reduzierung von Reisezeiten. In den Netzbereichen, in denen eine Trammerschließung eine parallele Bedienung durch Busse des Stadt-Umland-Verkehrs überflüssig macht, sind regionale Buslinien zu brechen und mit den städtischen Tramlinien zu verknüpfen.

Dies gilt insbesondere für die Korridore

- Vellmar – Kassel (im Zuge der Eröffnung der Tramstrecke nach Vellmar) und
- Söhrewald – Lohfelden – Waldau – Kassel (im Fall des Neubaus einer Stadtbahnstrecke nach Kassel-Waldau).

Verknüpfungspunkte der regionalen Buslinien mit den Angeboten des Stadtverkehrs Kassel sind im Nahverkehrsplan der Stadt Kassel im Kapitel 5.3.1 ausgewiesen.

9.5 Ergänzung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Kassel durch regionale Buslinien

Bereits im Bestandsnetz übernehmen regionale Linien (RegioTram, Bus) lokale Verkehrsfunktionen in Teilen der Stadt Kassel, beispielsweise durch Überlagerung der Linienwege entlang von Tramkorridoren in der Holländischen Straße (durch Linie 130) oder der Frankfurter Straße (Linien 50, 500). Im Fall der Linien 50 und 500 liegt deren verkehrliche Aufgabe auf der Fahrt durch die Stadt Kassel in der schnellen Beförderung von Fahrgästen aus dem Umland in die Innenstadt, so dass deren lokale Verkehrsfunktion bei genauer Betrachtung zu vernachlässigen ist. Es handelt sich demnach nicht um einen unerwünschten Parallelverkehr Tram/Bus. Da die genannten beiden Buslinien keine expliziten innerstädtischen Verkehrsfunktionen aufweisen, ist folglich zu prüfen, inwieweit ihre Attraktivität für Fahrgäste aus dem Umland durch Beschleunigungsmaßnahmen im Stadtgebiet gesteigert werden kann.

Auf folgenden Abschnitten in der Stadt Kassel sollen regionale Buslinien des NVV und lokale Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Kassel künftig das Grundangebot darstellen bzw. das städtische Angebot gezielt ergänzen (in Klammern: Liniennummern gemäß den Angebotskonzepten der NVP):

- Salzmannshausen – Platz der Deutschen Einheit (30, 32, 33);
- Forstfeld – Platz der Deutschen Einheit (37);
- Brasselsberg – Druseltal – Bahnhof Wilhelmshöhe (51 und 52 zusammen mit städtischen Buslinien 12 und 24);
- Breitscheidstraße – Kölnische Straße – Hauptbahnhof (52, 100, 110 und 500 zusammen mit der städtischen Buslinie 10);
- Hauptbahnhof – Holländischer Platz – Hafensbrücke (52 zusammen mit der städtischen Buslinie 10).

In diesen Abschnitten ist seitens des jeweils federführend zuständigen Aufgabenträgers darauf hinzuwirken, dass die regionalen und lokalen Linien fahrplantechnisch so abgestimmt werden, dass sich die Fahrten zu Taktungen überlagern, die leicht kommuniziert werden können und die den Vorgaben aus dem Anforderungsprofil des Nahverkehrsplans der Stadt Kassel entsprechen.

9.6 Anbindung des Regionalflughafens Kassel-Calden

Im Rahmen einer durch die EU im Jahr 2012 geförderten Studie wurden Fahrgastpotenziale, mögliche Bedienungskonzepte und Infrastrukturvarianten für die Anbindung des neuen Regionalflughafens Kassel-Calden untersucht. Die wesentlichen Ergebnisse daraus werden nachfolgend als Eckpunkte in die regionalen Nahverkehrspläne der drei Aufgabenträger aufgenommen und bei den sich darauf aufsetzenden Infrastruktur- und Angebotsplanungen berücksichtigt:

Auch für den Fall des Eintreffens der optimistischen Prognosevarianten für die Fluggastzahlen rechtfertigen die im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens zu erwartenden Fahrgastpotenziale im ÖPNV eine Schienenerschließung weder in betriebs- noch in volkswirtschaftlicher Hinsicht.

Eine Schienenanbindung des Flughafens ist zwar von der Trassierung her möglich, das zu erwartende jährliche Defizit ist jedoch bei keiner der untersuchten SPNV-Bedienvarianten geringer als 3,5 Millionen Euro (Preisstand 2012). Um in Bezug auf die Weiterentwicklung des Flughafens alle Optionen offen zu halten, sollte mit Blick auf eine potenzielle Schienenanbindung eine Vorzugsvariante ausgesucht und die Trasse für diese Variante über die Bauleitplanung freigehalten werden.

Seit Eröffnung des neuen Regionalflughafens Kassel-Calden im April 2013 wird die Anbindung des Terminalgebäudes im ÖPNV durch eine regionale Buslinie sichergestellt. Auf der Grundlage der im Jahr 2012 absehbaren Fahrgastpotenziale werden dabei folgende angebotsseitigen Vorgaben berücksichtigt:

- Anbindung des Bahnhofs Kassel-Wilhelmshöhe und des Kasseler Hauptbahnhofs,
- Stundentakt an allen Verkehrstagen (Mo-So) und an allen Tageszeiten,
- direkte Linienführung über die B7,
- außer der Mitbedienung des Grundzentrums Calden keine weiteren Erschließungsfunktionen.

9.7 Fahrgastinformation

Die Vorgaben aus den Nahverkehrsplänen zur Fahrgastinformation sind für den Großraum Kassel im Einvernehmen aller beteiligten Aufgabenträger umzusetzen. Dafür wird ein entsprechendes Gremium gebildet, das sich aus Vertreterinnen und Vertretern der drei Aufgabenträger zusammensetzt (Arbeitsgruppe Fahrgastinformation – AG FGI). Dieses Gremium bereitet die Entscheidungen der Vertretungsorgane vor und schafft bei entsprechender Beschlusslage auf Leitungsebene von NVV und lokalen Aufgabenträgern die Voraussetzungen zur Umsetzung.

9.8 Ausstattung der RegioTram-Halte mit Echtzeit-FGI

Im Status quo (2010-2012) ist auf den Bahnsteigen der Verkehrsstationen, die von der DB Station & Service AG betrieben werden, für Kunden keine Fahrgastinformation in Echtzeit zum Betriebsablauf der RT verfügbar. Auf den Dynamischen Schriftanzeigern (DSA) werden lediglich Uhrzeit, Verspätungen oder Gleiswechsel angezeigt. Eine Ausnahme sind die Bahnsteige der RT im Kasseler Hauptbahnhof, die in den Wirkungsbe-

reich des Infrastrukturbetreibers KVG fallen, denn dort sind Echtzeit- bzw. DFI-Anzeiger mit erweiterten Informationen bereits aufgestellt.

Da die RT-Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik zur Ermittlung und Übermittlung von Echtzeitdaten ausgestattet sind, ist dafür zu sorgen, dass den Kunden dieselben Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt werden wie an den Haltestellen der RT im städtischen Tramnetz. Dies gilt sowohl für die RT-Haltestellen im Kasseler Stadtgebiet (Jungfernkopf, Harleshausen, Kirchditmold, Oberzwehren) als auch für die Bahnsteige mit RT-Betrieb im Bahnhof Wilhelmshöhe.

Am Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und am Hauptbahnhof ist die Fahrgastinformation für Kunden, die von den Regional- und Fernzügen auf die Linien des lokalen bzw. stadtreionalen Netzes umsteigen (RT, Tram, Bus), zu optimieren. Besonders wichtig sind transparente Wegweisungen und die Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Anschlüssen bereits im unmittelbaren Bereich der Verkehrsstationen.

9.9 Tarifgestaltung

Bei der Gestaltung der Tarifstruktur im Gebiet des Flächentarifs „KasselPlus“ besteht – abgesehen von der jährlichen Anpassung der Tarifhöhe – kein unmittelbarer Handlungsbedarf.

Grundsätzlich wird es von allen drei Aufgabenträgern als sinnvoll erachtet, das Fahrscheinsortiment möglichst übersichtlich zu gestalten bzw. zu halten. Denkbar ist zudem die Prüfung von Möglichkeiten zur Nachfragesteuerung durch Modifikationen der Tarifstruktur im Rahmen weitergehender Überlegungen zur Gestaltung des Flächentarifs.

Sollte sich im Zuge der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots und aus Erfordernissen der Einnahmensicherung bzw. der Wirtschaftlichkeit der Vertriebsprozesse Handlungsbedarf ergeben, erfolgen die Maßnahmen im Rahmen der im ÖPNV-Gesetz vorgesehenen Maßnahmen.

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 (vgl. Kap. V) und bei den Infrastrukturinvestitionen (vgl. Kap. VI) Maßnahmen definiert sind. In den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise sind zusätzliche Schwachstellen und Mängel im ÖPNV-System mit aufgenommen, die von den Städten und Gemeinden sowie ggf. auch von anderen Stellen benannt wurden.

Basis für die Schwachstellenanalyse sind das Verkehrsangebot im Fahrplanjahr 2010 (mit Aktualisierungen aus dem Fahrplanjahr 2012) und die infrastrukturellen Gegebenheiten im Jahr 2012. Im Allgemeinen gilt für die Aufnahme und Benennung von Mängeln das Territorialprinzip, d. h. nachweisbare Unzulänglichkeiten im ÖPNV-System auf dem Gebiet des NVV werden unabhängig davon betrachtet, welcher Akteur für welche Teilbereiche zuständig ist, z. B. welche Linie des straßengebundenen ÖPNV welchem Aufgabenträger federführend zugeordnet ist.

Eine in diesem Sinne vollständige Erfassung aller Schwachstellen und Defizite des ÖPNV auf dem Gebiet des NVV 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 Schwachstellenanalyse 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 (Bahn- und Tramstationen, 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 Regionalen 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.

Darüber hinaus setzt sich die Gruppe der mobilitätsbehinderten bzw. -eingeschränkten Personen im weiteren Sinne 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 im gesamten Verbundgebiet 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 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 Verbundgebiet basiert auf den für die Strukturräume relevanten Einzugsradien und Mindesterschließungsgraden, die um die regelmäßig bedienten Zugangsstellen gezogen werden (vgl. Kap. 6.4.1 des Anforderungsprofils).

In den Lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise ist für das Gebiet einer jeden Stadt bzw. Gemeinde aufgeführt, ob und welche Schwachstellen es in der räumlichen Erschließung der Siedlungsbereiche durch Bahnstationen oder durch Haltestellen für Tram und straßengebundenen ÖPNV gibt. Für den Regionalen Nahverkehrsplan wäre eine solch detaillierte Auflistung zu umfangreich. Daher werden nachfolgend exemplarische Schwachstellen in der Erschließungsqualität mit Bezug zu den Bedienungskorridoren der regionalen Verkehrsmittel Regionalzug, RegioTram, Stadt-Umland-Tram und Bus aufgezeigt.

Insgesamt sind in Nordhessen nur geringfügige Defizite bei der Abdeckung der Siedlungsbereiche durch Zugangsstellen des ÖPNV festzustellen. Die nach Strukturräumen gestaffelten Mindesterschließungsgrade sind nahezu durchgehend erfüllt.

Faktische Einschränkungen der Erschließungsradien von Bahnstationen bestehen vereinzelt im Hauptstreckennetz. Sofern dort Verkehrsstationen nur einseitig durch Fußgängerunter- oder -überführungen an den öffentlichen Verkehrsraum angebunden sind und es in unmittelbarer Nähe keine alternativen Querungsmöglichkeiten der Bahnstrecke gibt, ist dies mit deutlich längeren Zu- bzw. Abgangswegen verbunden, als es die Erschließungsradien vorsehen (z. B. in Borken oder in Schwalmstadt-Treysa).

Erschließungslücken im Verdichtungsraum

Die Mindesterschließungsgrade und die Einzugsradien sind im Anforderungsprofil für den Verdichtungsraum strenger angesetzt als für die beiden anderen Strukturräume. Daher können aufgrund der Linienführungen, der Lagen der Zugangsstellen und der suburbanen Siedlungsentstehung einzelne Bereiche außerhalb der eng gezogenen Einzugsradien von 500 m bzw. von 300 m (nur um Bushaltestellen in den Mittelzentren) fallen. Dies führt jedoch nicht dazu, dass der Mindesterschließungsgrad von 90 % für Einwohner (Quellverkehrspotenzial) oder für Arbeitsplätze (Zielverkehrspotenzial) eines Stadt- bzw. Ortsteils erkennbar unterschritten wird. Als Kompensation für räumliche Erschließungslücken ist die höhere Taktfrequenz der Verkehrsmittel zu sehen, die den Verdichtungsraum erschließen, insbesondere die Stadt-Umland-Tram.

Im Verdichtungsraum liegen einzelne Siedlungsbereiche außerhalb der im Anforderungsprofil definierten Einzugsradien um die Zugangsstellen (sofern es sich um Bedienungsgebiete regionaler Verkehrsmittel handelt):

- Baunatal-Altenbauna (südlicher Siedlungsrand),
- Edermünde-Grifte (nördlicher Siedlungsrand),

- Guxhagen (nördlicher Siedlungsbereich des Kernortes),
- Kaufungen-Niederkaufungen (nordwestlicher Siedlungsbereich „Am Sonnenberg“),
- Kaufungen-Oberkaufungen (südlicher Siedlungsrand),
- Kaufungen-Papierfabrik (östlicher Bereich entlang der Industriestraße),
- Schauenburg-Hoof (nordwestlicher Siedlungsrand),
- Vellmar-Obervellmar (nordwestlicher Siedlungsrand unterhalb der B7).

Erschließungslücken im Ordnungsraum

Das Rückgrat der ÖPNV-Bedienung im Ordnungsraum erfolgt überwiegend schienengebunden durch die Stadt-Umland-Tram (im Lossetal), die RegioTram (nach Hofgeismar, Wolfhagen, Melsungen) oder durch den konventionellen SPNV (künftig nach Schwalmstadt-Treysa).

In Einzelfällen liegen die Zugangsstellen zum Schienenverkehr aufgrund der Trassenführungen der Eisenbahnstrecken abseits der historischen Siedlungskerne oder der Neubaugebiete aus der Nachkriegszeit. Diese sind zwar durchgehend auch durch Bushaltestellen erschlossen, die im Status quo (2010) aber nur im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden. Für den Ausbildungsverkehr bestehen somit in der Regel keine räumlichen Erschließungslücken. Fahrgäste im Jedermann-Verkehr haben dafür einen längeren Vor- bzw. Nachlauf zum/vom SPNV. Beispiele hierfür sind

- Felsberg-Wolfershausen (Ortskern fällt zwar in den Erschließungsradius, wegen der Lage der Bahnstation nördlich der Fulda ist deren Erreichbarkeit de facto mit längeren Wegen verbunden),
- Felsberg-Neuenbrunslar (Nähe dem Ortsteil Altenbrunslar mit Bahnstation),
- Grebenstein (westliches Kernstadtgebiet entlang der Friedrichsthaler Straße und des Riethweges),
- Körle Kernort.

Eisenbahnstrecken und Hauptstraßen in den Tallagen der Mittelgebirge bewirken, dass besiedelte Seitentäler nicht mehr in den vordefinierten Einzugsradius der ÖPNV-Zugangsstellen fallen. Besonderes Fallbeispiel im Ordnungsraum ist die Gemeinde Helsa am Rand des Kaufunger Waldes (Ibachtal, Lautenbachtal, Hergesbachtal).

Erschließungslücken im ländlichen Raum

Durch die im ländlichen Raum Nordhessens außerhalb der Kleinstädte vorherrschende Siedlungsform der Haufendörfer mit geschlossener, kleinräumiger Bebauung ist eine vollständige ÖPNV-Abdeckung mit wenigen Haltestellen in der Regel gegeben. Die Einrichtung von Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV obliegt den Städten und Gemeinden.

Lediglich Teile von neu gebauten oder erweiterten Wohn- oder Gewerbegebieten kommen außerhalb der direkten Einzugsradien von 750 m bzw. 500 m (in Mittelzentren) um die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV zum Liegen. Dies ist beispielsweise der Fall in

- Friedewald (Gewerbegebiet entlang der B 62 zur BAB 4),

- Niederaula (Gewerbegebiet entlang der B62 zwischen Kernort und dem Ortsteil Niederjossa),
- Schwalmstadt-Treysa (Gewerbegebiete entlang der B 454 zwischen Treysa und Ziegenhain).

Vergleichbar den Bahnstationen im Ordnungsraum bestehen indirekte Erschließungslücken in Bezug auf den Jedermann-Verkehr, sofern die Regelfahrten regionaler Buslinien zwecks Beschleunigung auf der Hauptstraße verbleiben und nicht in die abseits gelegenen Stadt- bzw. Ortsteile hineinfahren. Die dort befindlichen Haltestellen werden oftmals nur von den schulrelevanten Fahrten bedient, weshalb sich daraus wiederum keine Erschließungslücken für den Ausbildungsverkehr ergeben. Die Möglichkeiten, die Haltestellenpositionen an der Hauptstraße von der Ortsmitte aus zu Fuß zu erreichen, fallen qualitativ unterschiedlich aus, je nachdem, ob ein beleuchteter/unbeleuchteter Geh-/Radweg vorhanden/nicht vorhanden ist.

Beispiele für indirekte Erschließungslücken beim Jedermann-Verkehr im ländlichen Raum sind (unabhängig der Einwohnerzahl der Stadt-/Ortsteile):

- Hauneck-Fischbach (Haltestelle im Ortsteil Bodes),
- Homberg-Berge (Haltestelle an der B 254),
- Kirchheim-Willingshain (Haltestelle an der B 454 im Ortsteil Gersdorf),
- Schrecksbach-Salmshausen (Haltestelle an der B 254),
- Spangenberg-Bergheim (Haltestelle an der B 487),
- Trendelburg-Wülmersen (Haltestelle an der B 83),
- Waldeck-Selbach (Haltestelle an der B 485).

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg relativieren sich Erschließungslücken dieser Art oftmals dahingehend, dass die Ortsmitte neben schulrelevanten Fahrten auch bei Bedarf durch das AST bedient werden (z. B. Allendorf-Heine, Allendorf-Osterfeld).

Gebiete mit besonderer Nutzung und hohem Zielverkehrsaufkommen (z. B. im Freizeitbereich, sog POI) liegen mitunter ebenfalls abseits der Haltestelleneinzugsbereiche regionaler Verkehrsmittel, so zum Beispiel:

- Feriendorf und Freizeitpark „Silbersee“ bei Frielendorf,
- Feriendorf Hohenroda,
- Freizeiteinrichtungen entlang des Werratalsees bei Eschwege und Meinhard.

3.2 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualitäten für den Jedermann-Verkehr durch regionale Verkehrsmittel richten sich gemäß dem Regionalplan für Nordhessen (vgl. auch Anforderungsprofil Kap. III 6.4.2) nach

- den Strukturräumen (Verdichtungsraum, Ordnungsraum, ländlicher Raum),
- dem Zuschnitt der zentralörtlichen Bereiche (Grund-, Mittel-, Oberbereiche) und
- der zentralörtlichen Einstufung der Stadt- und Ortsteile (NZ, GZ, MZ, OZ).

Für die Schwachstellenanalyse im vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplan wurden anhand des Jahresfahrplans 2010 Verbindungen ab den Grundzentren aufwärts zu und von den jeweils höherrangigen zentralen Orten abgefragt, d. h. zwischen

- Grundzentrum (GZ) und Mittelzentrum (MZ) und
- Mittelzentrum (MZ) und Oberzentrum (OZ).

Die Verbindungsqualitäten zwischen den Stadt- und Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) und den Grundzentren (GZ) sind in den Lokalen Nahverkehrsplänen detailliert aufbereitet und bewertet. Zum einen handelt es sich weitgehend um Verkehrsangebote in Verantwortung lokaler Aufgabenträger (ggf. unter Mitwirkung der Städte und Gemeinden), die diese kleinräumigen Relationen bedienen. Eine flächenhafte und detaillierte Betrachtung aller Relationen zu/von den Stadt- und Ortsteilen ohne zentralörtliche Funktionen (NZ) im Regionalen Nahverkehrsplan würde zu umfangreich ausfallen. Die in den Mängelanalysen der Lokalen Nahverkehrsplänen durchgeführten Prüfungen unterliegen den Anforderungen an die Verbindungsqualitäten, die vom jeweiligen Aufgabenträger definiert wurden. Die Anforderungen an die Verbindungsqualitäten in den Lokalen Nahverkehrsplänen (z. B. Schwalm-Eder-Kreis, Landkreis Waldeck-Frankenberg) können von jenen des Regionalen Nahverkehrsplans abweichen.

In → **Anlage IV-1** sind die Verbindungsqualitäten auf den abgefragten Relationen nach drei Stufen bewertet. Einbezogen sind Verbindungen ab den Grundzentren aufwärts. Nur im Fall der Gemeinde Staufenberg im Landkreis Göttingen sind alle Verbindungen unter der Maßgabe der Verbindungsqualitäten für den Ordnungsraum untersucht, da diese Gemeinde im straßengebundenen ÖPNV nur durch Linien in Aufgabenträgerschaft bzw. in planerischer Regie des NVV erschlossen wird.

Bei unzureichenden Verbindungsqualitäten sind gleichwertige Ersatzverbindungen zu anderen zentralen Orten geprüft und benannt. In Tab. IV-2 sind hervorzuhebende Mängel und Schwachstellen bei den Verbindungen je Landkreis im Fahrplanjahr 2010 stichwortartig zusammengestellt.

Stadt/Gemeinde (jeweilige GZ, MZ)	Mängel/Schwachstelle bei den Verbindungsqualitäten (GZ ↔ MZ ↔ OZ)
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	
Alheim	-
Bad Hersfeld	-
Bebra	-
Breitenbach am Herzberg	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität; keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Cornberg	Bedienzeitraum; Bedienungsintensität an Wochenenden, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Friedewald	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Samstagen
Hauneck	-
Haunetal	-
Heringen	Aufgrund verkehrsgeographischer Lage im Allgemeinen schwierig, ein Oberzentrum zu erreichen (zu lange Fahrzeiten nach Fulda, Kassel).

Stadt/Gemeinde (jeweilige GZ, MZ)	Mängel/Schwachstelle bei den Verbindungsqualitäten (GZ <-> MZ <-> OZ)
Hohenroda	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden (keine Anbindung an So/F), Anbindung GZ Oberbreitzbach nur an Schultagen
Kirchheim	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden (keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen), lange Fahrzeiten nach Bad Hersfeld
Ludwigsau	-
Nentershausen	Bedienzeitraum, keine Anbindung an Wochenenden
Neuenstein	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden
Niederaula	-
Philippsthal (Werra)	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden (keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen), lange Fahrzeiten nach Bad Hersfeld
Ronshausen	-
Rotenburg a. d. Fulda	-
Schenklengsfeld	Bedienungsintensität an Samstagen
Wildeck	-
Landkreis Kassel	
Ahnatal	Bedienzeiträume; Bedienungsintensität bei GZ Heckershausen
Bad Emstal	lange Fahrzeiten bei Verbindung nach/von Kassel, vor allem an Sonn-/Feiertagen
Bad Karlshafen	lange Fahrzeiten vom GZ Bad Karlshafen Kernort
Baunatal	Bedienungsintensität und Umsteigehäufigkeit beim MZ Kirchbauna
Breuna	-
Calden	Bedienzeiträume, Bedienungsintensität, Umsteigehäufigkeit, Fahrzeiten (bedingt durch die Zuordnung der Gemeinde Calden zum VR)
Espenau	Bedienzeiträume an Werktagen und Sonn-/Feiertagen
Fuldabrück	Bedienzeiträume und Fahrzeiten (bei allen OT außer Bergshausen)
Fuldatal	-
Grebenstein	-
Habichtswald	Fahrzeiten; Bedienzeiträume an Wochenenden
Helsa	-
Hofgeismar	-
Immenhausen	-
Kaufungen	-
Liebenau	Bedienungszeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden
Lohfelden	-

Stadt/Gemeinde (jeweilige GZ, MZ)	Mängel/Schwachstelle bei den Verbindungsqualitäten (GZ <-> MZ <-> OZ)
Naumburg	zu lange Fahrzeiten bei Verbindung nach/von Kassel
Nieste	lange Fahrzeiten bei Verbindung nach/von Kassel
Niestetal	-
Oberweser	Bedienzeitraum, Bedienungsintensität, keine Anbindung an So/F
Reinhardshagen	-
Schauenburg	zeitweise lange Fahrzeiten in/aus Kasseler Innenstadt
Söhrewald	lange Fahrzeiten in/aus Kasseler Innenstadt
Trendelburg	-
Vellmar	diverse geringfügige Abweichungen vom Anforderungsprofil
Wahlsburg	Bedienzeitraum, Bedienungsintensität, keine Anbindung an So/F
Wolfhagen	-
Zierenberg	-
Schwalm-Eder-Kreis	
Bad Zwesten	-
Borken	Bedienzeiträume und Bedienungsintensität (vor allem an Werktagen)
Edermünde	Mängel beim GZ Besse, beim GZ Grifte insbes. Bedienungsintensität
Felsberg	-
Frielendorf	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Fritzlar	-
Gilserberg	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Gudensberg	-
Guxhagen	-
Homberg	Bedienzeiträume (vor allem an Samstagen)
Jesberg	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Wochenenden
Knüllwald	-
Körle	-
Malsfeld	-
Melsungen	-
Morschen	-
Neuental	-

Stadt/Gemeinde (jeweilige GZ, MZ)	Mängel/Schwachstelle bei den Verbindungsqualitäten (GZ <-> MZ <-> OZ)
Neukirchen (Knüll)	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten an Wochenenden, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Niederstein	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Oberaula	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten an Wochenenden, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen, aus Lagegründen lange Fahrzeiten
Ottrau	keine Anbindung außerhalb von Schulwerktagen, zu lange Fahrzeiten
Schrecksbach	keine Anbindung an Wochenenden
Schwalmstadt	nur bei MZ Ziegenhain: Bedienzeiträume, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Schwarzenborn	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Spangenberg	-
Wabern	-
Willingshausen	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Landkreis Waldeck-Frankenberg	
Allendorf (Eder)	-
Bad Arolsen	-
Bad Wildungen	-
Battenberg (Eder)	-
Bromskirchen	-
Burgwald	-
Diemelsee	-
Diemelstadt	-
Edertal	-
Frankenau	-
Frankenberg (Eder)	-
Gemünden	-
Haina	-
Hatzfeld (Eder)	-
Korbach	Fahrzeiten in die Kasseler Innenstadt geringfügig zu lang
Lichtenfels	-
Rosenthal	-
Twistetal	-

Stadt/Gemeinde (jeweilige GZ, MZ)	Mängel/Schwachstelle bei den Verbindungsqualitäten (GZ <-> MZ <-> OZ)
Vöhl	-
Volkmarsen	-
Waldeck	-
Willingen	(mit Bus, AST zu lange Fahrzeiten)
Werra-Meißner-Kreis	
Bad Sooden-Allendorf	-
Berkatal	keine Anbindung an Wochenenden
Eschwege	-
Großalmerode	je nach MZ geringfügige Mängel bei Bedienzeitraum oder Fahrzeit
Herleshausen	-
Hessisch Lichtenau	-
Meinhard	geringfügige Abweichung der Bedienzeiträume an Wochenenden
Meißner	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden
Neu-Eichenberg	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Werktagen
Ringgau	Bedienzeitraum und Bedienungsintensität an Wochenenden
Sontra	-
Waldkappel	-
Wanfried	-
Wehretal	geringfügige Abweichung der Bedienzeiträume an Wochenenden
Weißborn	Bedienzeiträume und Bedienungsintensitäten, keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen
Witzenhausen	-
Landkreis Göttingen	
Hann. Münden	-
Staufenberg	diverse Mängel bei innergemeindlichen Verbindungen, lange Fahrzeiten nach Kassel

Tab. IV-2: Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Verbundgebiet (Stand: Fahrplanjahr 2010)

[eigene Zusammenstellung]

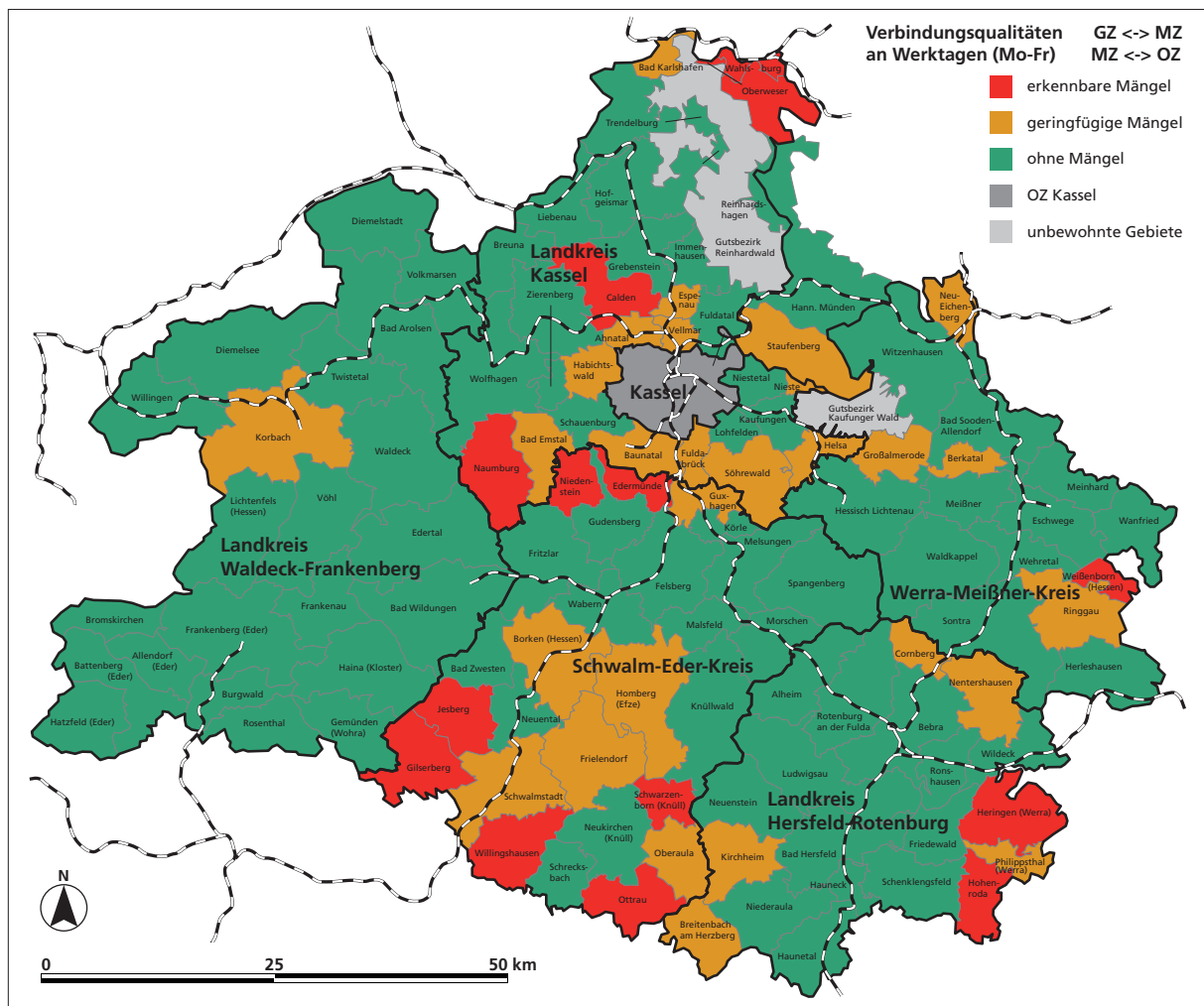


Abb. IV-1: Gesamtbewertung der Verbindungsqualitäten an Werktagen (Mo-Fr; 2010)
[eigener Entwurf]

Eine qualitative Gesamtbewertung der Verbindungsqualitäten im NVV-Gebiet von den Grundzentren aufwärts zeigen für das Fahrplanjahr 2010 die Flächendiagrammkarten in Abb. IV-1 (für Werktagen) und in Abb. IV-2 (für Wochenenden):

- Die (zumeist geringfügigen) Mängel im Umland der Stadt Kassel beruhen je nach Stadt bzw. Gemeinde (GZ, MZ) auf nicht ganz erfüllten Kriterien bei Bedienzeiträumen, Bedienungshäufigkeiten, Umsteigehäufigkeiten oder Fahrzeiten. Diese Defizite werden stellenweise durch andere Vorteile bei der ÖPNV-Bedienung ausgeglichen (z. B. Schienenverbindungen, Mehrfachanbindungen, dichteres Fahrtenangebot, kürzere Fahrzeiten).
- Bei den Stadt-Umland-Verbindungen, die über den Busverkehr abgewickelt werden, entstehen bei größeren Distanzen oder bei Umsteigeverbindungen längere Fahrzeiten in die bzw. aus der Kasseler Innenstadt, so bei den Gemeinden Habichtswald (Umsteigeverbindung), Schauenburg, Bad Emstal, Naumburg oder Söhrewald.

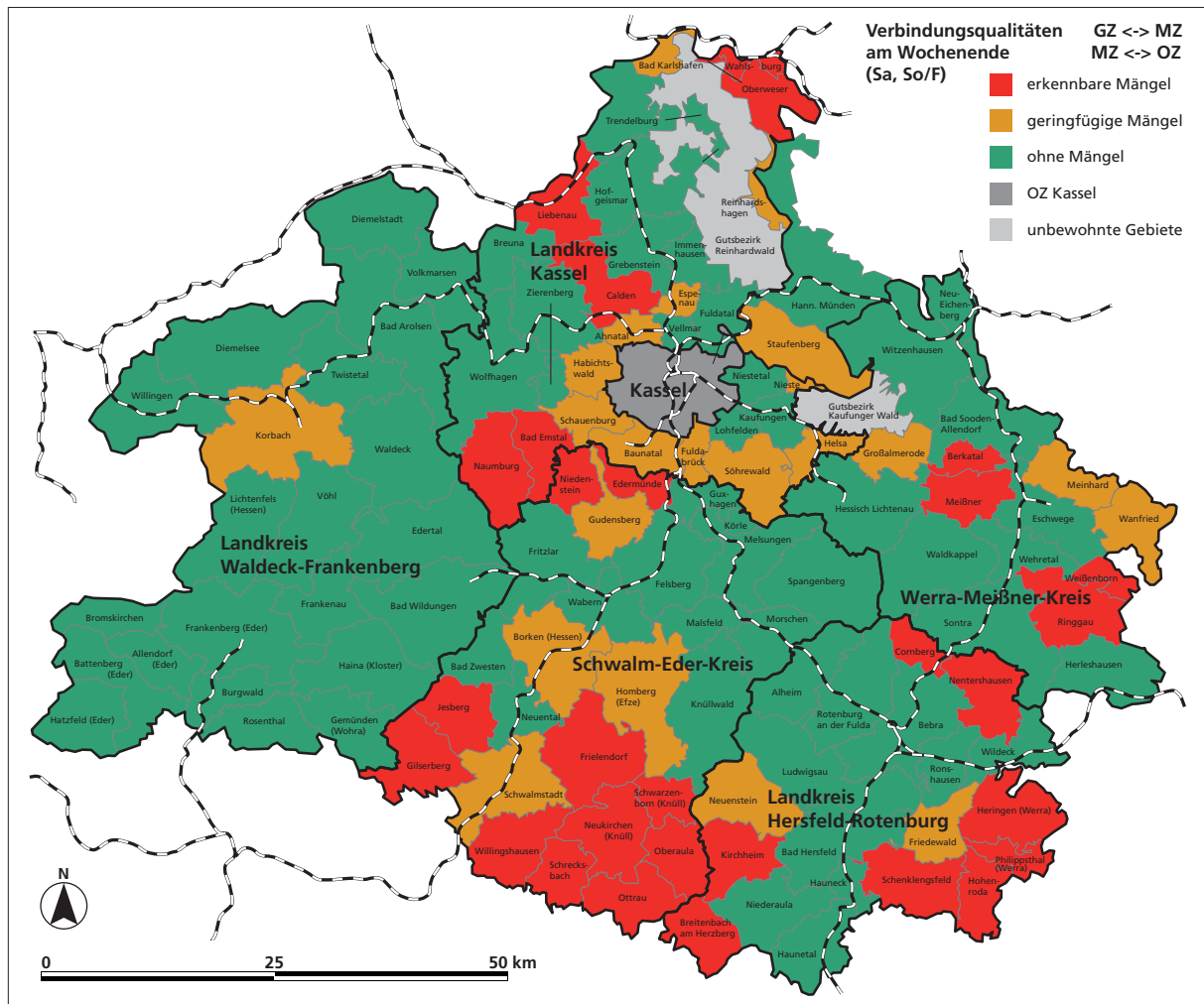


Abb. IV-2: Gesamtbewertung der Verbindungsqualitäten an Wochenenden (Sa, So/F; 2010) [eigener Entwurf]

- Die Gemeinde Calden wurde im Regionalplan für Nordhessen dem Verdichtungsraum zugeordnet. Daher dienen die strengeren Kriterien für die Verbindungsqualitäten im Verdichtungsraum als Bewertungsmaßstab, weshalb einige Mängel auftreten.
- Im Norden des Landkreises Kassel wird keine durchgehend mängelfreie Anbindung der Gemeinden Oberweser und Wahlsburg (hier nur GZ Lippoldsberg betroffen) an ein benachbartes Mittelzentrum (Hofgeismar, Hann. Münden oder Uslar) angeboten. Die Erreichbarkeit dieser Teilregion ist über den SPNV sichergestellt (Bahnhöfe in Bad Karlshafen, Bodenfelde, Wahlsburg-Vernawahlshausen, Uslar-Offensen).
- Die Herstellung einer mängelfreien Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Heringen (Werra) und einem Oberzentrum (Fulda, Kassel) ist aus Gründen der verkehrsgeographischen Lage Heringens sehr schwierig. Die Fahrzeiten (inkl. Umsteigezeiten) fallen sehr lang aus. Ein gewisser Ersatz für einen höherrangig zentralen Ort bieten Bad Hersfeld und Eisenach als Mittelzentren mit Teilfunktionen eines Oberzentrums.
- Eine unzureichende Anbindung an Mittelzentren betrifft auch einige Grundzentren in den dünner besiedelten Gebieten entlang der Landesgrenze zu Thüringen (Hohenroda, Ringgau, Weißenborn).

- Die Anforderungen an die gestellten Verbindungsqualitäten im ländlichen Raum kann das ÖPNV-Angebot im südlichen Teil des Schwalm-Eder-Kreises an Werktagen nicht erfüllen. Hiervon betroffen sind Gilserberg, Jesberg, Ottrau, Schwarzenborn und Ottrau. Diese Gemeinden werden nicht durch regionale Verkehrsmittel bedient.
- Das Mittelzentrum Schwalmstadt wird aus den beiden mittelzentralen Stadtteilen Treysa und Ziegenhain gebildet. Verbindungen von Treysa in die Oberzentren Marburg und Kassel sind aufgrund der Lage an der Main-Weser-Bahn ohne Mängel. Dagegen gibt es deutliche Schwachstellen bei der Anbindung Ziegenhains.
- Die Wochenendanbindung ist in Teilbereichen des Verbundgebietes nicht gegeben. Dies betrifft Städte und Gemeinden im ländlichen Raum, besonders im südlichen Teil des Schwalm-Eder-Kreises gelegen, vereinzelt auch in Teilen der übrigen Landkreise (außer dem Landkreis Waldeck-Frankenberg).

Insgesamt kann konstatiert werden, dass die im Regionalen Nahverkehrsplan aufgestellten Anforderungen in Bezug auf die Verbindungsqualitäten in weiten Teilen des Verbundgebietes gänzlich oder überwiegend als erfüllt gelten. Dazu trägt besonders das Angebot im SPNV bei (inkl. RegioTram und Stadt-Umland-Tram). Städte und Gemeinden mit SPNV-Anbindung weisen in der Regel kaum Defizite bei den Verbindungsqualitäten auf bzw. können an weitere zentrale Orte angebunden werden.

3.3 Bedienstandards im SPNV

Aufgrund der angebots- und nachfrageseitigen Bedeutung des Schienenverkehrs wurden zusätzliche Anforderungen an die Bedienung des Verbundgebietes im SPNV gestellt (vgl. Kap. III 6.6), die die allgemeinen Anforderungen an die Verbindungsqualitäten im Jedermann-Verkehr (vgl. Kap. III 6.3 und III 6.4.2) ergänzen. Die gesonderten Bedienstandards für den SPNV sind auch vor dem Hintergrund der langfristigen Ausrichtung der Angebotsplanungen und der langfristigen Kapitalbindung der Produktionsmittel im Schienenverkehr zu sehen (Infrastrukturen, Fahrzeuge).

Nachfolgend wird das im Anforderungsprofil vorgesehene Grundgerüst strecken- und produktbezogener Bedienstandards mit dem Bestandsangebot während des Status quo der Fahrplanjahre (2010-2013)³⁵ verglichen (vgl. Abb. IV-3).

Erhebliche Abweichungen vom Bedienungsstandard sind festzustellen:

- Das Bestandsangebot der RegioTram (2010-2013) erreicht hinsichtlich der Taktfrequenz nicht das angestrebte Niveau des Zielkonzepts, dessen Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 vorgesehen ist. Dies betrifft vornehmlich die Äste bis Zierenberg (RT4), nach Melsungen (RT5) und zwischen Hofgeismar und Hofgeismar-Hümme (RT3), wo noch kein (durchgehender) 30-Minuten-Takt an Werktagen angeboten wird. Die Abschnitte Kassel – Hofgeismar (RT3) und Zierenberg – Wolfhagen (RT4) weisen gegenüber dem Zielkonzept nur geringere Angebotslücken auf.
- Es fehlt eine vertaktete, umsteigefreie und somit verlässliche RE-Verbindung auf der Relation Kassel – Paderborn – Dortmund. Eine Fahrt zwischen Kassel und Paderborn mit Zügen des Nahverkehrs ist nur alle zwei Stunden möglich, dazu bedarf es einen Umsteigevorgang in Warburg zwischen den Zügen der Linien RE17 und RB89. Das

³⁵Während der Fahrplanjahre 2010-2013 gab es keine wesentlichen strukturellen Änderungen am Bestandsangebot im SPNV, weshalb sich der „Status quo“ auf diese Phase bezieht.

Angebot wird durch einzelne Fernverkehrszüge der DB AG ergänzt, die jedoch an den Verkehrstagen (Mo-Do, Fr, Sa, So/F) keinen einheitlichen Fahrplan haben.

- Des Weiteren fehlt eine schnelle, vertaktete und umsteigefreie Verbindung zwischen den fernverkehrsrelevanten Knotenbahnhöfen Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt Hbf. (über Bebra und Eisenach). Vergleichbar der Situation zwischen Kassel und Dortmund verkehren auf diesem Teilstück der „Mitte-Deutschland-Verbindung“ nur noch einzelne Fernverkehrszüge der DB AG. Bei einer Fahrt mit Regionalzügen zwischen Kassel und Erfurt muss entweder in Bebra und Eisenach umgestiegen werden oder auf einzelne Direktverbindung mit längerer Fahrzeit über Eichenberg, Leinefelde und Mühlhausen ausgewichen werden.
- Die technisch gesperrte Eisenbahnstrecke zwischen Vöhl-Herzhausen und Korbach Süd trennt das Nebenstreckennetz der „Kurhessenbahn“ in zwei voneinander unabhängig betriebene Teilnetze, dem Korbacher Netz im Norden und der Burgwaldbahn/Unteren Edertalbahn im Süden. Daher sind keine durchgehenden Personenzugfahrten zwischen dem Sauerland und Marburg möglich (und mit Umsteigen in Marburg weiter in/aus Richtung Frankfurt am Main). Die Schließung dieser Netzlücke fällt unter die Option der Weiterentwicklung des Streckennetzes in Nordhessen. Eine Wiedereröffnung ist für Dezember 2014 vorgesehen, womit auch eine durchgehende SPNV-Verbindung (R42) Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon (Wald/Stadt) wieder möglich ist.
- Für die RB85/R72 Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen („Oberweserbahn“ bzw. „Sollingbahn“) ist von den federführenden Aufgabenträgern LNVG und NWL an Werktagen ein Stundentakt vorgesehen, der ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 zum Tragen kommen wird.

Weniger gravierende Abweichungen vom angestrebten Bedienungsstandard entfallen auf folgende Verbindungen:

- Auf der Main-Weser-Bahn entspricht der zeitliche Versatz im 30-90-Minuten-Rhythmus der Züge der RE-Linie 30 und der IC-Linie 26 nicht der Intention des Anforderungsprofils, das für die Relation Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt am Main auf eine stündliche Schnellverbindung abzielt (unter Einbeziehung des IC).
- Die Nahverkehrsbedienung auf der Main-Weser-Bahn zwischen Kassel und Schwalmstadt-Treysa mit Halt an allen Unterwegsstationen wird im Status quo (2010-2013) durch die RT-Linie 9 wahrgenommen. Diese bietet zwar den Vorteil einer umsteigefreien Verbindung in die/aus der Kasseler Innenstadt, jedoch fallen Fahrzeiten und Fahrkomfort bei dieser 62 km langen Verbindung gegenüber einer „konventionellen“ Regionalzugbedienung mit E-Triebwagen, die nur für EBO-Strecken ausgelegt sind, zurück. In Verbindung mit dem Zielkonzept für die RegioTram wird die RT9 durch einen konventionellen Regionalzug (R9) ersetzt, da die auf der RT9 eingesetzten Fahrzeuge in das RT-Zielkonzept aufgehen.
- Im Status quo weist der Fahrplan des RE1 nach/von Erfurt (über Eichenberg, Leinefelde, Mühlhausen) mehrere Lücken des 2-Stunden-Taktes auf, so dass das Angebot eher Einzelfahrten (in Taktlagen) als einem konsequent vertakteten RE-Angebot gleicht.
- Auf einigen SPNV-Linien erfüllt das Angebot an Wochenenden nicht die Vorgaben aus den Bedienungsstandards. Dies sind die Linien R1 Kassel – Göttingen mit Lücken im Stundentakt an Samstagen und Sonntagen sowie die R6 Bebra – Eisenach mit ihrem 2-Stunden-Takt an Samstagnachmittagen.

Beim Stadt-Umland-Verkehr wurde ein Mangel bei den Verbindungsqualitäten im Verlauf der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans behoben:

- Die Straßenbahnlinie 1 wurde im Oktober 2011 von der Endhaltestelle Kassel Holländische Straße nach Vellmar-Nord verlängert, weshalb in diesem Punkt die Anforderungen an die strecken- und produktbezogenen Anforderungen für Verbindungen zwischen einem Mittelzentrum im Verdichtungsraum und dem Oberzentrum Kassel als erfüllt gelten.

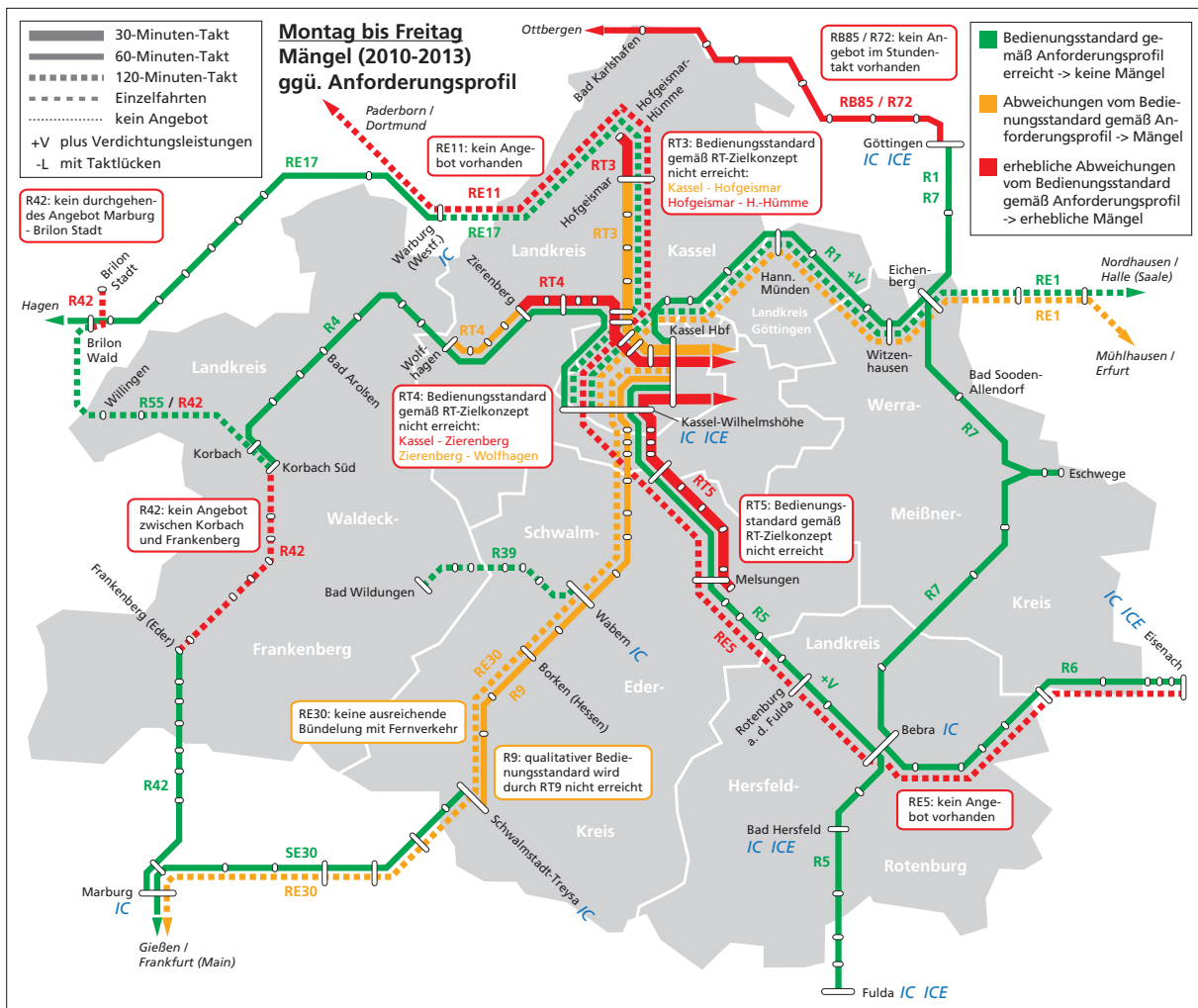


Abb. IV-3: Mängel bei den Bedienungsqualitäten im SPNV (an Mo-Fr während der Fahrplanjahre 2010-2013) gegenüber den Vorgaben des Anforderungsprofils

[eigener Entwurf]

4 Schwachstellen bei den Bahnstationen

4.1 Bahnstationen der Kategorien 2 bis 4

Den Bahn- bzw. Verkehrstationen der Kategorien 2, 3 und 4 (nach dem Stationspreissystem 2011 der DB Station & Service AG) kommt eine zentrale Bedeutung im Netz des schienengebundenen Personenverkehrs zu. Diese entsteht durch die Kombination aus nachfragestarken Zugangsstellen und wichtigen Verknüpfungspunkten im Nahverkehrssystem (auch zu anderen Verkehrsmitteln). Zusätzlich wird über eine ganze Reihe dieser Bahnhöfe die Anbindung an das überregionale Fernverkehrsnetz hergestellt.

Aufgrund der genannten verkehrlichen Funktionen steht daher die barrierefreie Ausgestaltung im Fokus der Schwachstellenprüfung im Regionalen Nahverkehrsplan. Eine unzureichende barrierefreie Zugänglichkeit für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte, Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck)

- vom öffentlichen Straßenraum aus,
- innerhalb der Verkehrstation sowie
- beim Ein- und Ausstieg in die Züge bzw. aus den Zügen

ist deshalb ausgesprochen nachteilig. Dies betrifft ebenfalls eine erschwerte oder gar mangelhafte Orientierung für Blinde und Sehbehinderte innerhalb der Verkehrstation (Bahnsteige, Unterführungen) wegen fehlender taktiler Leitsysteme. In Tab. IV-1 sind besondere Schwachstellen und Mängel für alle sieben Verkehrstationen der Kategorien 2, 3 und 4 im Aufgabenträgergebiet des NVV hervorgehoben. Die Angaben beziehen sich auf den Zustand der Bahnstationen im Juli 2012.

Bahnstation (Kategorien 2-4)	Schwachstelle / Mangel
Bad Hersfeld (3)	Die vorhandenen Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen des im SPNV überwiegend eingesetzten Rollmaterials (ET).
	Auf dem Hausbahnsteig (Gleis 1) ist kein taktiler Leitsystem vorhanden.
	(Der Mittelbahnsteig an den Durchgangsgleisen 4 und 5 ist nicht modernisiert, wobei dieser im Regelbetrieb nicht benötigt wird.)
Bebra (4)	Alle Bahnsteige und die Fußgängerunterführungen sind für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nicht barrierefrei erreichbar (keine Aufzüge, keine Rampen, nur Treppen).
	Es ist kein taktiler Leitsystem vorhanden.
	Die vorhandenen Bahnsteighöhen korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen des im SPNV überwiegend eingesetzten Rollmaterials (ET).
Eichenberg (4)	Alle Bahnsteige (außer Hausbahnsteig am Gleis 1) und die Fußgängerunterführung sind für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nicht barrierefrei erreichbar (keine Aufzüge, keine Rampen, nur Treppen).

Bahnstation (Kategorien 2-4)	Schwachstelle / Mangel
Eichenberg (4) (Forts.)	Ein taktiles Leitsystem ist nur teilweise vorhanden (Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 3 und 4).
	Die Bahnsteighöhen an den Gleisen 1, 5, 6, 10, 11 korrespondieren nicht mit den Einstiegshöhen des im SPNV überwiegend eingesetzten Rollmaterials (ET, VT).
	Das Empfangsgebäude steht leer und weist auffällige bauliche Mängel auf. Dieser Umstand wirkt sich auch auf das Bahnhofsumfeld aus, das einen tendenziell ungepflegten Gesamteindruck hinterlässt.
Kassel Hbf. (2)	Es ist kein taktiles Leitsystem auf den Bahnsteigen für die EBO-Strecken vorhanden (Gleise 7 bis 13 und Querbahnsteig).
Kassel-Wilhelmshöhe (2)	In der gesamten Verkehrsstation ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Sofern VT 646 auch an den Fernbahnsteigen halten, korrespondiert deren Einstiegshöhe nur bedingt mit der Bahnsteighöhe.
Schwalmstadt-Treysa (4)	Alle Bahnsteige (außer Hausbahnsteig am Gleis 1) und die Fußgängerunterführung sind für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nicht barrierefrei erreichbar (keine Aufzüge, keine Rampen, nur Treppen).
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).
	Die Fußgängerunterführung befindet sich in einem inakzeptablen optischen und ästhetischen Zustand.
	Die Verkehrsstation ist nur einseitig an die Stadt angebunden (Westseite), wodurch die räumliche Erreichbarkeit von Südosten erschwert ist.
Wabern (4)	Alle Bahnsteige (außer Hausbahnsteig am Gleis 1) und die Fußgängerunterführung sind für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte nicht barrierefrei erreichbar (keine Aufzüge, keine Rampen, nur Treppen).
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).

Tab. IV-3: Konkrete Schwachstellen und Mängel bei Verkehrsstationen der Kategorien 2 bis 4 [eigene Zusammenstellung; Angaben nach Stationskataster des NVV; Stand: 07/2012]

Nur wenige Bahnsteige der größeren Bahnstationen im Hauptstreckennetz Nordhessens korrespondieren in ihrer Systemhöhe mit den Einstiegshöhen der im SPNV eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Abb. IV-4). Sofern es keine stufenlosen und spaltfreien Übergänge zwischen Bahnsteig und Fahrzeug gibt, ist zumindest eine Zu- und Ausstiegsmöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für schwer gehbehinderte Fahrgäste mittels Einstiegshilfen wie Hubliften und Klapprampen an den größeren Bahnhöfen oder in den Fahrzeugen sichergestellt, die vom Betriebspersonal bedient werden.



Abb. IV-4: Nicht miteinander korrespondierende Bahnsteig- und Einstiegshöhen in Bebra (links) und in Wabern (rechts)

[Fotos: IGDB]

Hilfsmittel wie Klapprampen oder Hublifte sind – systemisch betrachtet – jedoch wirkungslos, solange Mittelbahnsteige im Hauptstreckennetz nur über Treppen und nicht über Aufzüge oder Rampen erreichbar sind, wie in Bebra, Eichenberg, Schwalmstadt-Treysa und Wabern (vgl. Abb. IV-5).

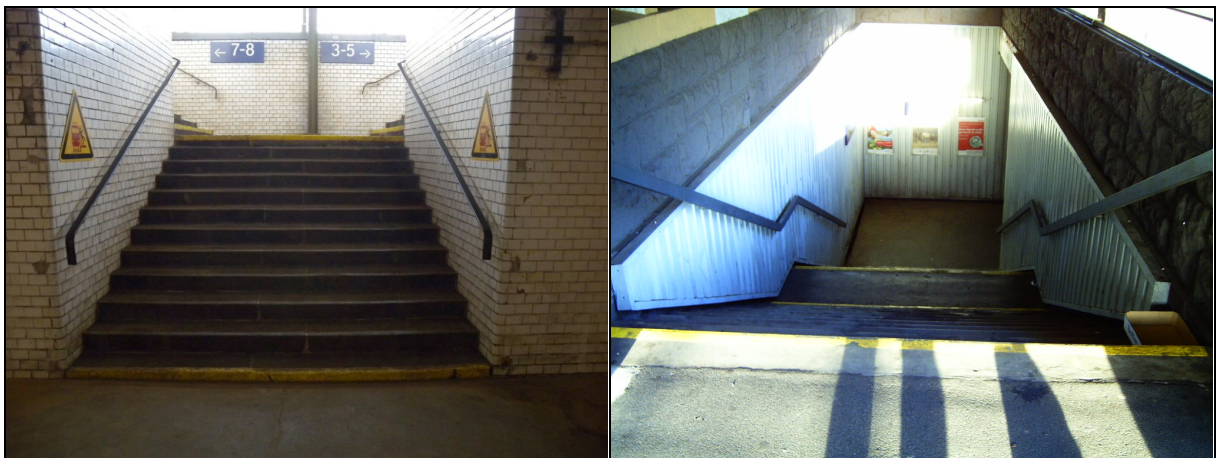


Abb. IV-5: Nicht barrierefrei erreichbare Bahnsteige und Bahnsteigunterführungen in Bebra (links) und in Schwalmstadt-Treysa (rechts)

[Fotos: NVV]

Bis auf einzelne modernisierte Mittelbahnsteige bei den Verkehrsstationen in Bad Hersfeld (zwischen den Gleisen 2 und 3) und in Eichenberg (zwischen den Gleisen 3 und 4) fehlen auf allen sieben Bahnhöfen taktile Leitsysteme entweder gänzlich oder in Teilen.

Alle Bahnsteige der EBO-Strecken in Kassel Hbf. können über den Querbahnsteig stufenlos erreicht werden. Für die Bahnsteige der RegioTram mit Durchbindung in die Innenstadt (BOStrab-Strecke) sind Aufzugsanlagen vorhanden. Taktile Leitsysteme befinden sich allerdings wiederum nicht an den Bahnsteigen für die EBO-Strecken (vgl. linkes Foto in Abb. IV-6) und dem dazugehörigen Querbahnsteig (außerhalb der Bahnhofshal-

le), sondern nur auf dem für die RegioTram erneuerten Bahnhofsteil. Auch der Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe verfügt über kein taktiles Leitsystem, lediglich über Warnlinien in weißer Farbe entlang der Bahnsteigkanten (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-6).



Abb. IV-6: Fehlende taktile Leitsysteme am Kasseler Hbf. (EBO-Bereich; links) und am Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (rechts)

[Fotos: IGDB]

Die abgeschlossenen Modernisierungsmaßnahmen im Bahnhof Bad Hersfeld betreffen den Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3. Der Hausbahnsteig am Gleis 1 und der nicht im Regelbetrieb genutzte Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5 wurden nicht modernisiert. Dennoch korrespondieren die Höhen des erneuerten Mittelbahnsteigs (76 cm) nicht mit den Einstiegshöhen des überwiegend im SPNV eingesetzten Rollmaterials (ET), die Systemhöhen von 55 cm für einen stufenlosen Einstieg benötigen. Der Mittelbahnsteig wurde für Fernverkehrszüge ausgelegt.

Die Zugänglichkeit von Bahnstationen von den Siedlungsbereichen beider Seiten der Schienenstrecken ist ein großer Vorteil (Wabern) – insbesondere, sofern sich diese in zentraler Stadtlage befinden (Bad Hersfeld, Bebra). Der Bahnhof in Schwalmstadt-Treysa ist lediglich von der westlich der Main-Weser-Bahn gelegenen Innenstadt direkt erreichbar. Fahrgäste aus dem südöstlichen Stadtgebiet von Treysa müssen dagegen einen Umweg von bis zu 800 m zurücklegen, um auf die Bahnsteige zu gelangen, da die Bahnsteigunterführung keinen „Durchstich“ hat.

Der weitaus größte Teil der Empfangsgebäude der Stationskategorien 2 bis 4 ist für Reisende zugänglich und dient verschiedenen Servicefunktionen (Aufenthalt, personenbedienter Fahrausweisvertrieb, Versorgung mit Reisebedarf, Gastronomie, Sanitäreinrichtungen). Allerdings ist seitens der DB Station & Service AG ein für Reisezwecke nutzbares Empfangsgebäude nicht zwingend als Ausstattungsbestandteil vorgesehen. Falls die Aufenthaltsqualität innerhalb der Verkehrsstation und in deren Umfeld bereits erkennbare Mängel aufweist, ist das Fehlen eines zugänglichen Empfangsgebäudes besonders problematisch, wie am Bahnhof in Eichenberg (vgl. Abb. IV-7).



Abb. IV-7: Leer stehendes Empfangsgebäude (links) und unzeitgemäße Bahnsteigunterführung (rechts) in Eichenberg

[Fotos: NVV]

Zur Zugänglichkeit der Verkehrsstationen gehört auch die Verknüpfung mit übrigen Individualverkehrsmitteln. Voraussetzung für den Umstieg zwischen Pkw bzw. Fahrrad und Zug ist das Vorhandensein einer ausreichenden Zahl von Stellplätzen. Besonders für Radfahrer sind diebstahl- und witterungsgeschützte Abstellflächen interessant. Unter den Bahnhöfen der Kategorien 2 bis 4 im NVV sind entsprechend ihrer Fahrgastfrequenz alle mit einer angemessenen Zahl an PKW-Stellplätzen verschiedener Form (P+R, Kurzzeitparkplätze etc.) ausgestattet. Von Seiten des NVV wurde kein wahrnehmbarer Stellplatzmangel dokumentiert. Lediglich in Eichenberg kann davon ausgegangen werden, dass die geringe Parkplatzzahl zu Interessenskollisionen durch Parksuchverkehre im angrenzenden Wohngebiet führen kann. Besonders die (inner-)städtischen Stationen mit hohem Radverkehrsanteil (Bahnhöfe in Kassel, aber auch Schwalmstadt-Treysa) weisen ein noch nicht nachfragegerechtes Maß an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder auf.

4.2 Mängel und Schwachstellen bei den Bahnstationen der Kategorien 5 bis 6 und im Netz der Kurhessenbahn³⁶

Durch die Strecken- und Bahnhofsmodernisierungsprogramme der Jahre 2000 bis 2012 konnten zahlreiche Qualitätsprobleme an kleineren Verkehrsstationen gelöst und in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden attraktive Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen werden (P+R, B+R, Bushaltestellen). Die bestehenden Schwachstellen, insbesondere bei der barrierefreien Erreichbarkeit und Orientierung, müssen in Beziehung zum Einwohnerpotenzial im Einzugsbereich und der mittelbar daraus resultierenden Fahrgastnachfrage gesehen werden (vgl. Kap. II 5.3.1). Für viele Verkehrsstationen im ländlich strukturierten Nordhessen können nur geringe Nachfragewerte nachgewiesen werden, was entsprechende Investitionen deutlich erschwert. Beispielsweise wurde aufgrund geringer Nachfragezahlen der der Modernisierung der

³⁶Alle Verkehrsstationen im Netz der Kurhessenbahn sind der Stationskategorie 6 gemäß dem Stationspreissystem „SPS 05“ zugeordnet und werden durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bewirtschaftet. Im NVV-Gebiet gibt es mit Wahlsburg-Vernawahlshausen nur eine Verkehrsstation der DB Station & Service AG, die der Kategorie 7 („Landhalt“) gemäß Stationspreissystem „SPS 11“ zugeordnet ist (vgl. Kap. II-2.3.2.1).

Signaltechnik durch die DB Netz AG keine barrierefreie Bahnsteigzuwegung im Bahnhof Baunatal-Guntershausen umgesetzt, obwohl sich der NVV dafür eingesetzt hatte.

Tab. IV-4 liefert einen Überblick über die Schwachstellensituation an den nachfragestärkeren Verkehrsstationen der Kategorie 5 sowie zwei der Kategorie 6 mit hoher Fahrgastfrequenz (Summe der werktäglichen Ein- und Aussteiger über 1.000).

Bahnstation (Kategorien 5-6)	Schwachstelle / Mangel
Baunatal-Guntershausen (5)	Trotz der Umbaumaßnahmen durch die DB Netz AG sind die Bahnsteige nicht barrierefrei erreichbar (Personenunterführung mit Treppen).
	Die Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV (zukünftig) eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).
	Das Empfangsgebäude („Fürstenbahnhof“) ist ungenutzt und verfällt.
Borken (Hessen) (5)	Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (Personenüberführung mit Treppen).
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV (zukünftig) eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).
	Die Bahnsteige sind nur einseitig von der Stadt- bzw. Südseite erreichbar, nicht jedoch von der Nordseite (Gewerbe-/Industriegebiet).
	Das Empfangsgebäude ist ungenutzt und gibt ein mangelhaftes Erscheinungsbild ab.
Espenau-Mönchehof (5)	Die Zugangsrampen und die Gleisquerung zum Inselbahnsteig sind nur eingeschränkt barrierefrei.
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
Gredenstein (5)	Der Mittelbahnsteig ist nicht barrierefrei erreichbar (Personenunterführung mit Treppen), der Hausbahnsteig über die Bushaltestelle dagegen schon.
	Auf den Bahnsteigen und auf den Zuwegungen ist kein taktiles Leitsystem vorhanden
Guxhagen (5)	Die Gleisquerung zum Inselbahnsteig ist nicht stufenfrei.
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).
	Das Empfangsgebäude ist ungenutzt und steht leer.
Hofgeismar (5)	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen korrespondieren nur bedingt mit den Einstiegshöhen des im SPNV eingesetzten Rollmaterials (für RT geeignet).
	Das Empfangsgebäude war ungenutzt und stand leer (bis 2013).

Bahnstation (Kategorien 5-6)	Schwachstelle / Mangel
Kassel-Harleshausen (5)	Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (Treppe von Eisenbahnüberführung).
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen (55 cm) korrespondieren nicht mit der Einstieghöhe der RT-Fahrzeuge (38 cm).
Korbach Hbf. (KHB)	Der Mittelbahnsteig (Gleise 1 und 2) ist nicht barrierefrei erreichbar (Personenunterführung mit Treppen), jedoch nur einzelne Zugfahrten.
Melsungen (6)	Die Bahnsteighöhen (55 cm) korrespondieren nicht mit der Einstieghöhe der RT-Fahrzeuge (38 cm).
Sontra (5)	Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (Personenunterführung mit Treppen).
	Es ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.
	Die Bahnsteighöhen (38 cm) korrespondieren nicht mit der Einstieghöhe der Regionaltriebzüge (55 cm).
	Es ist zwar eine beidseitige Anbindung der Verkehrsstation gegeben, jedoch erfolgt der hauptsächliche Zugang von der Stadtseite aus über einen unscheinbaren Hintereingang (mit Treppenstufen).
	Das Empfangsgebäude ist ungenutzt und steht leer.
Rotenburg a. d. Fulda (6)	Die Außenbahnsteige sind nur bedingt barrierefrei erreichbar (Verbindung über Personenunterführung mit Treppen).
	Der Außenbahnsteige am Gleis 2 verfügt über kein taktiles Leitsystem.
	Die Bahnsteighöhe am Gleis 2 (38 cm) korrespondiert nicht mit der Einstieghöhe der eingesetzten Regionaltriebzüge (55 cm).
Vellmar-Obervellmar (5)	Die Bahnsteige sind nicht barrierefrei erreichbar (Treppen von Eisenbahnüberführung).
Witzenhausen (5)	-

Tab. IV-4: Konkrete Schwachstellen und Mängel bei Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6 (Kat. 6 nur dargestellt für Stationen mit über 1.000 Fahrgästen pro Werktag)

[eigene Zusammenstellung; Angaben nach Stationskataster des NVV; Stand: 07/2012]

Von den ca. 50 Verkehrsstationen der Kategorien 5 bis 6 der DB Station & Service AG im Verbundgebiet sind über die Hälfte barrierefrei für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer zugänglich, entlang der Nebenstrecken der Kurhessenbahn sind es rund 90 %. Eine Ausnahme bei der barrierefreien Erreichbarkeit ist der Mittelbahnsteig an den Gleisen 1 und 2 im Korbacher Hauptbahnhof, an dem jedoch bisher nur vereinzelt Züge halten.

Im Folgenden werden idealtypische Mängel und Schwachstellen, die bei Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6 im Verbundgebiet häufig anzutreffen sind, benannt, kurz beschrieben und um Beispiele ergänzt. Dabei handelt es sich überwiegend um nachfrageschwächere Bahnstationen ohne (bedeutsame) Verknüpfungsfunktionen im ÖV-Netz.

Defizite der räumlichen Lage und Erreichbarkeit

Eine periphere Lage der Verkehrsstation zu den Siedlungen ist ein Grund für eine erschwerte Erreichbarkeit und geringe Inanspruchnahme durch die Wohnbevölkerung (vgl. Kap. IV 3.1). Beispiel hierfür sind die Bahnstationen in bzw. bei Baunatal-Rengershausen, Felsberg-Wolfershausen, Neuental-Schlierbach, Volkmarsen-Külte/Bad Arolsen-Wetterburg. Für die sichere Erreichbarkeit spielt es auch eine entscheidende Rolle, ob beleuchtete Fuß- und Radwege zur Bahnstation vorhanden sind, die vom Kfz-Verkehr baulich getrennt sind. Die Behebung dieser räumlichen Erreichbarkeitsdefizite obliegt den Straßenbaulastträgern bzw. den Städten und Gemeinden.

Bahnsteigzugänge mit Barrieren

Mängel bei der Zugänglichkeit von Bahnsteigen finden sich im NVV-Gebiet an Verkehrsstationen im zweigleisigen Hauptstreckennetz mit Mittelbahnsteigen, die nur über Unter- oder Überführungen und Treppen erreichbar sind. Die Reisendenunterführungen entsprechen oftmals nicht mehr den zeitgemäßen Anforderungen an soziale Kontrolle, Ästhetik und somit an die subjektive Sicherheit der Fahrgäste. Die Unterführungen sind schwer einsehbar, schlecht beleuchtet und außerhalb der Hauptverkehrszeiten zudem nur gering frequentiert.

Andere Verkehrsstationen wiederum verfügen zwar über Außenbahnsteige, sind somit ohne eine eigene Reisendenunterführung erreichbar, jedoch besteht die Zuwegung oftmals nur aus Treppen, sofern aus topographischen Gründen keine Rampen angelegt sind. Wegen der geringeren Fahrgastfrequenz (Summe der werktäglichen Ein- und Aussteiger unter 1.000) werden Verkehrsstationen mit baulich bedingten Barrieren auch nicht mit Aufzügen ausgerüstet. Beispiele für Verkehrsstationen dieser Art sind Edermünde-Grifte, Malsfeld oder Wildeck-Bosserode (vgl. Abb. IV-8). Deren Bahnsteige sind für Rollstuhlfahrer gar nicht, für Gehbehinderte nur mit Hilfe Dritter erreichbar. Dies trifft auch auf Reisende mit Kinderwagen zu, falls keine zweispurigen Schieberampen (Kinderwagenrampen) in die Treppen eingebaut sind.



Abb. IV-8: Hürden bei der Erreichbarkeit der Bahnsteige: Treppe zur Reisendenunterführung in Malsfeld (links) und lange, steile Treppe in Wildeck-Bosserode (rechts)

[Fotos: NVV]

Unzeitgemäßer Zustand der Bahnsteiganlagen

Auf kleineren Verkehrsstationen, die noch keine Modernisierung erfahren haben, besteht der Bahnsteigbelag vereinzelt nur aus Schotter oder Gras (vgl. Abb. IV-9). Die Beschaffenheit bietet sehbehinderten Fahrgästen kaum Orientierung. Taktile Leitsysteme sind nicht vorhanden und können auch nur bei einer Modernisierung eingebaut werden. Für Fahrgäste mit Rollatoren oder Kinderwagen ist ein unebener Belag mit höheren Rollwiderständen verbunden.

Darüber hinaus korrespondieren die Höhen älterer Bahnsteige nicht mit den Einstiegshöhen der eingesetzten Fahrzeuge. Beispielweise benötigen die E-Triebzüge im Nordost-Hessen-Netz (NOH) Bahnsteighöhen von 55 cm, um einen stufenlosen Übergang zu ermöglichen. Die nicht-modernisierten Bahnstationen verfügen jedoch oftmals noch über Bahnsteighöhen, die den aktuellen Mindestanforderungen der EBO nicht mehr genügen (unter 38 cm) und somit nur noch dem Bestandsschutz unterliegen. Damit sind die Qualitätsanforderungen an einen zeitgemäßen SPNV erkennbar unterschritten.



Abb. IV-9: Beispiele für unzeitgemäße Bahnsteige: Felsberg-Altenbrunlar (links), Körle (rechts)
[Fotos: NVV]

Nicht zum Bahnsteig korrespondierende Einstiegshöhen

Bei bereits modernisierten Bahnsteigen stellt sich eine Schwachstelle hinsichtlich eines stufenlosen Übergangs dann ein, wenn dort SPNV-Produkte Systemhalte einlegen, deren Fahrzeuge unterschiedliche Einstiegshöhen haben. Beim SPNV in Nordhessen ist dies vor allem bei den Mischverkehrsstrecken von RegioTram (Einstiegshöhe 38 cm) und Regionalzügen (Einstiegshöhe 55 cm) der Fall. Für eines der Fahrzeugtypen wird die für die Modernisierung gewählte Bahnsteighöhe nicht passen, z. B. Ahnatal-Weimar, Mellungen, Wolfhagen (vgl. linkes Foto in Abb. IV-10).

An Verkehrsstationen, an denen nur die RegioTram Systemhalte einlegt, werden Bahnsteige mit einer Höhe von 38 cm errichtet. Dazu gehören die in jüngerer Zeit eröffneten Stationen in Ahnatal-Casselbreite, Kassel-Jungfernkopf und Kassel-Kirchditmold.

Unabhängig von der Stationskategorie und der Bahnsteighöhe sind keine stufenlosen Einstiege möglich, sofern noch Altbaureihen mit Trittstufen im Eingangsbereich planmäßig eingesetzt werden. Dies trifft zum Beispiel zu auf

- den RE3 Kassel – Warburg – Hagen mit VT 612,

- die R42 Marburg – Frankenberg mit VT 628 (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-10).

Je niedriger die Bahnsteighöhe ist, desto schwieriger ist der Übergang in das Fahrzeug für Gehbehinderte und Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck. Rollstuhlfahrer sind auf die Hilfe des Bahnpersonals angewiesen, die mobile Hublifte einsetzen müssen. Dies ist nur auf Bahnstationen möglich, die mit örtlichem Servicepersonal besetzt sind (Kassel-Wilhelmshöhe, Kassel Hbf.).



Abb. IV-10: Nicht zur RT korrespondierende Bahnsteighöhe in Melsungen (links) und Einsatz von Altbaureihen mit Trittstufen im Eingangsbereich in Frankenberg (rechts)

[Fotos: IGDB]

Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität auf den Bahnsteigen wird beeinträchtigt durch

- unzureichende Beleuchtung,
- fehlenden Wetterschutz bzw. fehlende Überdachung (vgl. linkes Foto in Abb. IV-11),
- funktional unbrauchbare oder nicht mehr zeitgemäße Wartehallen und Unterstände (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-11).



Abb. IV-11: Beispiele für fehlende Bahnsteigüberdachungen in Edermünde-Grifte (links) und unzureichende Wetterschutzbauten in Vellmar-Niedervellmar (rechts)

[Fotos: NVV]

Leerstehende, ungenutzte Empfangsgebäude

An mehreren Bahnstationen stehen Empfangsgebäude, die weder

- bahnbetriebliche (Fahrdienstleiter),
- verkehrliche (Fahrkartenschalter, Warteraum),
- publikumswirksame (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie) noch
- private Nutzungen (Wohngebäude)

haben. Die leeren Gebäude werden von den Eigentümern oftmals dem Verfall preisgegeben. Die Gestaltungsmöglichkeiten durch den NVV als Aufgabenträger für den SPNV oder durch die Städte und Gemeinden sind in solchen Fällen begrenzt.

Der Leerstand geht mit der Verschlechterung des baulichen und optischen Zustands des Gebäudes einher, wodurch das Gesamterscheinungsbild der Bahnstation und die Aufenthaltsqualität in deren Umfeld stark beeinträchtigt ist (vgl. Beispiele in Abb. IV-12). Es besteht die latente Gefahr, dass auch das Bahnhofsumfeld verwahrlost, wenn noch Nebengebäude und Freiflächen ohne eine adäquate Nutzung sind.



Abb. IV-12: Bauspiele für leer stehende und ungenutzte Empfangsgebäude: Baunatal-Gunthershausen (links oben), Sontra (rechts oben), Wolfhagen (links unten), Zierenberg-Oberelsungen (rechts unten)

[Fotos: NVV]

Bahnhofsumfelder mit Funktionsbeeinträchtigungen

Das Umfeld von Bahnstationen (z. B. Bahnhofsvorplatz) befindet sich in kommunaler Planungshoheit, weshalb Städte und Gemeinden direkten Einfluss darauf haben, Mängel und Schwachstellen zu beseitigen. Dazu gehören insbesondere

- schlechte und unbeleuchtete Zuwegungen zur Verkehrsstation (zum Bahngelände);
- fehlende oder keine lagegerechte Verknüpfung zum straßengebundenen ÖPNV oder vorhandene Haltestellen sind ihrer Umsteigefunktion entsprechend nicht hinreichend ausgebaut (vgl. obere Fotoreihe in Abb. IV-13);
- fehlende oder in ihrer Anzahl unzureichende P+R-Plätze, die zu einem ungeordneten Abstellen von Kraftfahrzeugen führen („wildes“ P+R);
- mangelhafte oder unzeitgemäße B+R-Anlagen, die z. B. ohne Überdachung oder ohne abschließbare Abstellmöglichkeiten (vgl. untere Fotoreihe in Abb. IV-13);
- vorhandene, aber nicht funktionstüchtige Serviceeinrichtungen (z. B. Sanitäranlagen).



Abb. IV-13: Beispiele für Bahnhofsumfelder mit Funktionsbeeinträchtigungen: unzureichend ausgebautе Verknüpfungshaltestellen (obere Fotoreihe) sowie unzeitgemäße B+R-Anlagen in Hofgeismar (unten links) und Neuental-Zimmersrode (unten rechts)

[Fotos: NVV]

5 Typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV

Auf dem Gebiet des NVV wurden bis 2005 sukzessive nahezu alle Haltestellenmasten des straßengebundenen ÖPNV modernisiert. 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 der Bestandsaufnahme). Im Zuge dessen wurde auch die Fahrgastinformation an den Haltestellen systematisiert.

Auf den Gebieten der Städte und Gemeinden steht an jeder Bahnstation sowie an mindestens einer (zentralen) Bushaltestelle eine Fahrgastinformationsvitrine, die umfangreiche Auskünfte zum ÖPNV enthält (vgl. Kap. II 3.3 der Bestandsaufnahme). Die meisten Umsteigehaltestellen und die aufkommensstärkeren Haltestellen sind mit Wartehallen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. Während die Oberfläche eines Haltestellenbereichs in die Verantwortung des Straßenbaulastträgers fällt (der ggf. mit der Kommune identisch ist), kommen die Städte und Gemeinden für alle Komfortausstattungen an den Haltestellen auf.

Allerdings sind die Modernisierungsmaßnahmen an der Haltestelleninfrastruktur noch nicht voll umfänglich durchgeführt. Hinzu kommen Anforderungen aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan an einen „weitgehend barrierefreien ÖPNV“. Die nachfolgenden Ausführungen zeigen daher – angesichts von rund 5.350 Haltestellenpositionen auf dem Gebiet des NVV (ohne Stadt Kassel) – noch vorhandene typische Schwachstellen und Mängel bei Haltestellen exemplarisch auf, die von regionalen Buslinien bedient werden.

5.1 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-14). 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-14: Beispiele für einfache Haltestellen an anbaufreien Außerortsstraßen entlang regionaler Buslinien

[Fotos: NVV]

5.2 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 des Anforderungsprofils). Konkret beziehen sich die Defizite bei der Aufenthaltsqualität oftmals auf vorhandene Fahrgastunterstände (vgl. Abb. IV-15),

- 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 über keine Sitzgelegenheiten verfügen,
- die für den Busfahrer beim Heranfahren nicht einsehbar sind.



Abb. IV-15: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität entlang regionaler Buslinien

[Fotos: NVV]

5.3 Fehlende Barrierefreiheit

Zur Schaffung eines weitgehend barrierefreien ÖPNV im Verbundgebiet ist es erforderlich, dass für den Großteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste die Nutzbarkeit des ÖPNV ermöglicht wird (vgl. Kap. III-4 im Anforderungsprofil). Auf der infrastrukturellen Seite gehören dazu Bushaltestellen mit nachweisbarer oder anzunehmender Bedeutung für Personen mit Mobilitätseinschränkungen (im Rollstuhl sitzend, mit Geh- und Sehbehinderungen). Demzufolge stellen nachfolgende Haltestellengruppen ohne niederflurgerechte Hochborde³⁷ und ohne taktile Leiteinrichtungen (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) eine Systemschwachstelle dar:³⁸

³⁷Hochborde 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 zugeordnete Funktion unter Umständen nicht voll erfüllen.

³⁸Ausnahmen sind Haltestellen, die nur durch das AST oder vereinzelt im schulbezogenen Linienverkehr angefahren werden.

- zentrale Omnibusbahnhöfe;
- Umsteigehaltestellen an Bahnstationen;
- Umsteigehaltestellen zwischen regionalen (und lokalen) Buslinien;
- stark frequentierte Haltestellen in Innenstadtbereichen oder an Schulzentren;
- Haltestellenpositionen an sozialen und anderen publikumswirksamen Einrichtungen (z. B. an Krankenhäusern, Einrichtungen für Behinderte und Senioren, Schwimmbädern, Einkaufszentren, Veranstaltungshallen; vgl. obere Fotoreihe in Abb. IV-16).



Abb. IV-16: Beispiel für Haltestellen an publikumswirksamen Einrichtung (obere Fotoreihe) und für zentrale Umsteigehaltestellen (untere Fotoreihe) in ausbaufreiem Zustand

[Fotos: NVV]

Auf dem Gebiet des NVV sind einige zentrale Omnibusbahnhöfe und Umsteigehaltestellen zum Zeitpunkt der Erstellung der Schwachstellenanalyse (I. Quartal 2012) noch gar nicht oder noch nicht durchgehend niederflurgerecht bzw. barrierefrei gestaltet:

- Frankenberg Bahnhof (vgl. Foto unten links in Abb. IV-16),
- Fritzlar Allee (vgl. Foto unten rechts in Abb. IV-16),
- Korbach ZOB (ausgenommen der gemeinsame Bus-Bahn-Steig),
- Schwalmstadt-Treysa Bahnhof (2012 im Umbau befindlich, 2013 abgeschlossen),

- Witzenhausen ZOB.

Einige der im Verbundgebiet bereits niederflurgerecht ausgebauten Haltestellenpositionen verfügen nicht über taktile Leiteinrichtungen, so dass die barrierefreie Nutzbarkeit für einen Teil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste nur bedingt gewährleistet ist (vgl. Kap. IV 5.4).

5.4 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 gesamten Verbundgebiet wurden in den Jahren vor 2010 Haltestellenpositionen sukzessive erneuert. 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:

- 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 RASt 06 an ausgebaute Haltestellenpositionen nicht entsprechen.
- Die erforderliche Mindestbreite des ausgebauten Bussteigs von 2,5 m wird durchgängig oder punktuell (z. B. durch Einbauten) deutlich unterschritten (vgl. Foto oben links in Abb. IV-17). Auf solchen Bussteigen ist auf der Höhe der zweiten Bustür eine Wendemöglichkeit für Rollstuhlfahrer oder für Kinderwagen daher nicht mehr gegeben.
- Die Länge des Hochbordes ist für die dort verkehrenden Fahrzeuge (z. B. für Solo- oder Gelenkbusse), für eine dichte Fahrzeugfolge oder für das Abwarten von Anschlüssen an einer Haltestellenposition nicht ausreichend ausgelegt. Der ausgebaute Bussteig ist vom öffentlichen Straßenraum aus nicht stufenfrei erreichbar (vgl. Foto oben rechts in Abb. IV-17).
- 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-17).
- 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 wurden zwar richtlinienkonform neu angelegt oder ausgebaut, dennoch fehlen taktile Elemente für sehbehinderte Fahrgäste (vgl. Foto rechts unten in Abb. IV-17).
- Haltestellen wurden mit taktilen Elementen versehen, die jedoch nicht durchgehend als eine geschlossene Kette ausgebildet sind.



Abb. IV-17: Beispiele für ausgebaute Haltestellen entlang regionaler Buslinien mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

[Fotos: NVV]

5.5 Eingeschränkte verkehrliche Funktionalität

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. linkes Foto in Abb. IV-18).
- Die Zuwegungen im öffentlichen Straßenraum zu einer Haltestelle sind weder behinderten- noch gendergerecht, weil Gehwege fehlen, Gehwegbreiten zu schmal sind, Fußwege keine Beleuchtung haben, Treppenstufen Hürden darstellen, Unterführungen (Fußgängertunnel) zu subjektiven oder tatsächlichen Hindernisse werden (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-18).

- Eine Haltestelle kann die ihr zugewiesene verkehrliche Funktion nicht erfüllen, da diese beispielsweise fußläufig nur durch Umwege erreichbar ist, sich nicht in räumlicher Nähe ihres Bestimmungsorts befindet oder nur einseitig vorhanden ist.
- Haltestellen sind – zum Teil jahreszeitlich bedingt – durch Vegetation verdeckt und vom öffentlichen Straßenraum kaum mehr als solche zu erkennen.



Abb. IV-18: Beispiele für Haltestellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität entlang regionaler Buslinien

[Fotos: NVV]

5.6 Kein durchgängiges Erscheinungsbild

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 5.2). Im NVV-Gebiet folgt ein Großteil der Haltestellenmasten einem verbundweit standardisierten System mit hohem Wiedererkennungswert für Fahrgäste und Öffentlichkeit (vgl. Kap. 7.4 des Anforderungsprofils).

Uneinheitliche Haltestellenmasten und -beschilderungen erschweren ein durchgehendes Erscheinungsbild im Corporate Design. In diesem Zusammenhang sind zu erwähnen:

- Haltestellenpositionen haben weder Haltestellenschild (Zeichen 224 StVO), Haltestellennamensschild noch Fahrplankasten, obwohl eine fahrplanmäßige Bedienung vorgenommen wird.
- Haltestellenpositionen werden nur mit provisorischen Masten markiert, obwohl es sich um reguläre und fahrplanmäßig angefahrene Haltestellen handelt (vgl. linkes Foto in Abb. IV-19).
- Haltestellenpositionen des allgemeinen Linienverkehrs sind nicht im NVV-Design gehalten.³⁹ Etliche davon lassen sich noch an Schulen antreffen, die aus Zeiten des freigestellten Schülerverkehrs herrühren (vgl. rechtes Foto in Abb. IV-19).

³⁹Von der Einstufung als „undeutliche Außendarstellung“ im Sinne einer Schwachstelle ausgenommen sind Haltestellen, die noch kurz vor der flächendeckenden Modernisierung des Haltestellennetzes aufgestellt wurden, z. B. in Bad Wildungen oder in Schwalmstadt.



Abb. IV-19: Beispiele für Haltestellen ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design entlang regionaler Buslinien

[Fotos: NVV]

5.7 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. 4 und 7.10.1 des Anforderungsprofils).



Abb. IV-20: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten

[Fotos: NVV]

Die Informationsmöglichkeiten an Haltestellen sind dann als unzureichend oder gar als mangelhaft einzustufen, wenn

- haltestellen- oder linienbezogene Fahrpläne fehlen oder nicht lesbar sind (vgl. linkes Foto in Abb. IV-20);

- 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-20);
- 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 und Fahrplankästen zerstört oder anderweitig unbrauchbar sind;
- Wegeleitungen (Beschilderungen) fehlen oder unbrauchbar sind.

V Angebotskonzept

Originärer Gegenstand des Angebotskonzepts für den regionalen bzw. verbundweiten Nahverkehrsplan ist

- der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und
- der regionale straßengebundenen ÖPNV (Bus, ersatzweise AST)

in Regie der Aufgabenträgerorganisation NVV (vgl. § 7 Abs. 1 HÖPNVG). Außerdem sind im Angebotskonzept jene Linien des regionalen straßengebundenen ÖPNV benannt, denen die Rolle von Verbundbuslinien zukommt (vgl. Kap. V 3.7).

Die lokalen Nahverkehrspläne der fünf Verbundlandkreise, die zeitparallel zum Regionalen Nahverkehrsplan aufgestellt wurden, behandeln originär den lokalen straßengebundenen ÖPNV (Bus, AST). In die lokalen Nahverkehrspläne nachrichtlich übernommen sind die Angebotskonzepte für den SPNV und den regionalen Busverkehr, um das Territorialprinzip zu wahren sowie um darauf die Planungen zu den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise aufzusetzen.

Im Gegenzug enthält der regionale Nahverkehrsplan jedoch keine nachrichtlichen Übernahmen der Angebotskonzepte aus den einzelnen lokalen Nahverkehrsplänen⁴⁰. Die konzeptionellen Planungen zum regionalen straßengebundenen ÖPNV sind zwischen NVV und den einzelnen Landkreisen bzw. LNO abgestimmt. Die Forderung nach einem Gegenstromprinzip bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen in Hessen (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG), nachdem lokale Nahverkehrspläne aus den regionalen bzw. verbundweiten Nahverkehrsplänen zu entwickeln sind, während diese die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen haben, ist damit vollumfänglich erfüllt (integrierte Fortschreibung).

1 Ineinandergreifen des projektierten Verkehrsangebotes

Das im Regionalen Nahverkehrsplan des NVV und in den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise projektierte ÖPNV-Angebot setzt sich aus unterschiedlichen öffentlichen Verkehrssystemen bzw. Angebotsformen zusammen, die

- verkehrliche Funktionen übernehmen,
- konzeptionell abgestimmt ineinandergreifen,
- sich zur Erfüllung der dem ÖPNV zugewiesenen Aufgaben gegenseitig ergänzen.

Die überregionale Erreichbarkeit des Verbundgebietes erfolgt – neben den Fernverkehrszügen, die nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplans sind, jedoch nachrichtlich (mit ihren Zeitlagen) Berücksichtigung finden – durch lang laufende SPNV-Linien aus den Richtungen Frankfurt/Rhein-Main, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im Angebotskonzept für den SPNV wird ein besonderer Fokus auf die Verbindungen nach/aus Nordrhein-Westfalen gelegt, vor allem die Relation Kassel – Paderborn – Dortmund betreffend (vgl. Kap. V 2).

⁴⁰ Im Kap. VIII zur Linienbündelung sind lokale Linien und deren Linienwege aufgeführt, sofern diese zu sog. Mischbündeln gehören (NVV, LNO).

Über eine ganze Reihe von SPNV-Linien ist das Verbundgebiet an den ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe sowie an die benachbarten Fernbahnhöfe in Göttingen, Fulda und Eisenach angebunden. Im Verbundgebiet gibt es mit Bad Hersfeld, Schwalmstadt-Treysa und Wabern drei weitere Bahnhöfe mit regelmäßigen Fernverkehrshalten. Der Bahnhof in Bebra wird nur noch durch einzelne Fernverkehrszüge angefahren, so dass ein Systemcharakter des Fernverkehrsangebotes nicht mehr gegeben ist.

Bei der Eisenbahninfrastruktur im Verbundgebiet handelt es sich einerseits um zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecken, andererseits um eingleisige, nicht-elektrifizierte Nebenstrecken (Netz der Kurhessenbahn).

Entlang der eingleisigen, nicht-elektrifizierten Nebenstrecken befindet sich eine dichte Abfolge an Zugangsstellen – auch an einwohnerschwächeren Orten ohne zentralörtliche Funktionen –, so dass die Züge einen Teil der inneren Erschließung längs dieser Korridore in den Landkreisen Kassel und Waldeck-Frankenberg wahrnehmen (R4, RT4, R42).

Hinsichtlich der zweigleisig, elektrifizierten Hauptstrecken ergibt sich ein differenziertes Bild:

Im Großraum Kassel können die RT-Linien 3 (Kassel – Hofgeismar-Hümme) und 5 (Kassel – Melsungen) als Bestandteil eines S-Bahn-ähnlichen Nahverkehrssystems auf ein dichtes Netz an Zugangsstellen zurückgreifen, deren Anzahl mit Inbetriebnahme der Regio-Tram im Dezember 2006 erhöht wurde und künftig auch noch erhöht wird.

Entlang der

- Main-Weser-Bahn Kassel – Schwalmstadt-Treysa – Marburg,
- Fuldatalbahn Kassel – Bebra – Bad Hersfeld und
- Strecke Bebra – Eisenach

gibt es in relativ kurzen Abständen Zugangsstellen, ebenso an Orten ohne zentralörtliche Funktionen, so dass die dort verkehrenden Regionalzüge (R5, R6, R9) außerdem die verkehrlichen Aufgaben der inneren Erschließung der Kreisgebiete mit übernehmen.

Die Hauptstreckenabschnitte

- Fulda – Bad Hersfeld (R5) und
- Göttingen – Eichenberg – Bebra (R7)

weisen hingegen deutlich größere Haltestellenabstände auf, so dass die Regionalzüge hauptsächlich Verbindungsfunktionen zwischen den Bahnknotenpunkten und den größeren Orten wahrnehmen. Die innere Erschließung entlang dieser Korridore erfolgt mittels des straßengebundenen ÖPNV.

Die regionalen Buslinien (vgl. Kap. V 3) übernehmen auf den nachfragestärkeren Verkehrsachsen und überwiegend abseits der Schienenlinien Aufgaben der

- Stadt-Umland-Verbindungen im Großraum Kassel,
- Verbindung zwischen Mittelzentren,
- Bedienung von Grundzentren,
- Herstellung vertakteter Anschlüsse an Netzknoten (vgl. Kap. V 3.8),
- Verbindung zu Orten und Netzknoten außerhalb des Verbundgebietes.

Abschnittsweise ergänzen einzelne regionale Buslinien den SPNV in schienenparallelen Korridoren, z. B. aufgrund vormals aufgelassener Bahnstationen und somit geringer Erschließungswirkung der Bahn (s. o.). Eine Konkurrenzierung zum SPNV liegt nicht vor.

Durch Regelfahrten mindestens im Stunden- oder 2-Stunden-Takt an allen Verkehrstagen auf der Mehrzahl der regionalen Buslinien außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel wird – vergleichbar dem Angebotsniveau im SPNV – in Gebieten ohne Bahnlinien eine dem Ordnungsraum und dem ländlichen Raum angemessene Bedienung der Städte und Gemeinden sowie der touristischen Ziele sichergestellt. Die Bedienung erfolgt vorwiegend mit fest bedienten Busfahrten; zu Zeiten und auf Abschnitten geringer Nachfrage ist eine Umstellung der Fahrten auf Bedarfsbetrieb (AST) möglich.

Die lokalen Buslinien in Aufgabenträgerschaft der Verbundlandkreise haben ihre Bedienegebiete mehrheitlich in den Zwischenräumen der nachfragestärkeren Verkehrsachsen oder teilen sich – abgestimmt – die korridorbezogene Bedienung mit Bahnlinien und regionalen Buslinien. Mehrere Grundzentren im Verbundgebiet werden nur über lokale Bus- und AST-Linien mit ihren Mittelzentren bzw. mit den nächstgelegenen Netzknoten verbunden. Das Angebot vieler lokaler Buslinien ist erkennbar auf die größte Kundengruppe im Nahverkehr außerhalb des Verdichtungsraumes ausgerichtet, dem Ausbildungsverkehr zu/von den Standorten aller Schulformen.

Lokale AST-Linien bzw. flächenhafte AST-Systeme ergänzen die zuvor beschriebenen schienen- und straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel. Im Landkreis Waldeck-Frankenberg beispielsweise verdichtet das kreisweite AST-System die Fahrtmöglichkeiten für die Fahrgäste bedarfsorientiert auf einen Stundentakt.

Die Vorhaltung lokaler AST-Linien in Gebieten mit schwachem Fahrgastaufkommen außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs ermöglicht eine nachfrageorientierte Angebotsplanung vor allem im (lokalen) Busverkehr. Dadurch fällt eine wohnortabhängige Benachteiligung je nach verkehrsgeographischer Lage an einer Bahn- oder an einer regionalen Buslinie weniger ins Gewicht, da die AST-Linien oftmals mindestens Fahrten im 2-Stunden-Takt bieten.

2 Angebotskonzept für den SPNV

2.1 Planungshorizonte und Handlungsspielräume

Ein Nahverkehrsplan deckt mit einer vorgesehenen Laufzeit von zunächst fünf Jahren nur einen Ausschnitt des Planungshorizontes und der Vertragsbindungen im SPNV ab. Aus mehreren Gründen reichen diese deutlich darüber hinaus und engen den Handlungsrahmen des Aufgabenträgers ein:

- Laufzeiten der Verkehrsverträge von bis zu 15 Jahren;
- hohe Kapitalbindung im Schienenverkehr;
- Nutzungsbindungen nach getätigten Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur.

Die wirtschaftlich-technische Lebensdauer des Rollmaterials im Schienenverkehr richtet sich nach den Einsatzzyklen, die durch die Fristen für die Hauptuntersuchungen nach oben hin begrenzt sind (vgl. § 32 Abs. 3 EBO). Das im SPNV mehrheitlich eingesetzte „leichte“ Rollmaterial hat eine Nutzungsdauer von ca. 22 bis maximal 30 Jahren. Abstellungen von Leistungen im SPNV bringen angesichts des hohen Fixkostenanteils (Fahrzeugabschreibungen) verhältnismäßig geringe Einsparungen. Ein planerischer Handlungs- und Anpassungsbedarf kann innerhalb der Verkehrsverträge jedoch vollzogen werden.

Investitionen in die Eisenbahninfrastrukturen für den SPNV werden von der öffentlichen Hand (Bund, Land) nur dann gefördert bzw. vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur dann getätigt, wenn deren Nutzung auch für einen entsprechend langen Zeitraum sichergestellt ist. Im Vorfeld muss sich der Aufgabenträger für den SPNV verpflichten, für die Nutzung der zu tätigen Investitionen langfristige Bestellgarantien abzugeben (z. B. für 20 Jahre). Ansonsten wird der Restwert der Investitionen von ihm zurückgefordert.

Weite Teile der Eisenbahninfrastruktur in Nordhessen wurden durch den NVV (Nebennstreckennetz, Verkehrsstationen) oder durch die DB Netz AG modernisiert. Weitreichende Kürzungen in den Leistungsbestellungen würden die getätigten Investitionen infrage stellen. Die Nachteile, die über die in den Verkehrsverträgen vereinbarten Abbestellmöglichkeiten hinausgehen, liegen somit offen auf der Hand.

Der NVV ist federführender Aufgabenträger für vier Teilnetze im SPNV. Darin liegen auch seine größten Ausgestaltungsspielräume. Die Kernverträge des NVV beziehen sich auf das

- RegioTram-Netz (Mischtraktion),
- Nordost-Hessen-Netz (E-Traktion),
- Nordwest-Hessen-Netz (Dieseltraktion) sowie auf die
- Einzellinie R9 (E-Traktion).

Für die übrigen SPNV-Linien, die in das Aufgabenträgergebiet des NVV hineinreichen, sind die benachbarten Aufgabenträger(-organisationen) federführend. Die Ausgestaltung der SPNV-Angebote unter deren Leitung kann der NVV in Abhängigkeit vom Leistungsumfang (auf dem NVV-Gebiet) in unterschiedlicher Tiefe beeinflussen:

- Abstimmungen zu den Angebotsplanungen,
- gemeinsame Leistungsbestellungen,
- Finanzierungsregelungen und -verträge,
- Geltendmachung von Belangen bei der Aufstellung benachbarter Nahverkehrspläne.

Maßgebendes Ziel des NVV für das laufende Jahrzehnt ist die Sicherung der in der letzten Dekade (2000-2010) getätigten Investitionen durch Leistungsbestellungen im ursprünglich vorgesehenen Umfang (Konsolidierungsphase). Die Konzeptionen zum SPNV im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans bestehen im Wesentlichen in der Fortschreibung des Angebotes im Status quo (2010). Eine besondere Ausnahme bildet das Zielkonzept für die RegioTram, das zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt wird.

Die Ausführungen im NVP zum SPNV sind mehrstufig gegliedert, da die Umsetzungshorizonte für eine Reihe von Anforderungen an die Bedienung die Laufzeit des NVP überschreiten:

- Das Anforderungsprofil (vgl. Kap. III 6.6) definiert die Bedienungsstandards für den SPNV im Verbundgebiet, die aus Sicht des NVV vom Grundsatz her als verkehrlich sinnvoll erachtet werden. Das Verkehrsangebot im Status quo (2010) ist mit einem Großteil der Vorgaben zwar bereits konform, jedoch noch nicht hinreichend ausgestaltet.
- In Kap. V 2.3 ist dargelegt, welche Angebote zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt werden. Der Angebotszustand „2013+“ fällt mit der Laufzeit des NVP zusammen.
- In Kap. V 2.4 wird der verbleibende Handlungsbedarf zur Umsetzung der langfristigen Bedienungsstandards umrissen. Bei diesen ist noch nicht absehbar, ob sie noch im Rahmen des vorliegenden NVP zur Umsetzung gelangen werden.
- In Kap. V 2.5 ist das Angebot im SPNV korridorweise detailliert beschrieben, das für den Gültigkeitszeitraum des NVP Relevanz besitzt.

2.2 Ableitungen aus den Bedienungsstandards

Die im Anforderungsprofil (vgl. Kap. III 6.6) ausführlich dargelegten Bedienungsstandards für den SPNV stellen die verkehrspolitische Grundlagen für das Angebotskonzept dar hinsichtlich

- der räumlichen Bedienung (Strecken),
- dem Produkt (RE, R, RT),
- der Fahrtenfolge (Taktung) und
- der Haltesystematik.

Gegenüber dem Angebot im Status quo (2010) besonders hervorzuheben ist die Anforderung an eine Bedienung der durchgehenden RE-Relation 30 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Gießen – Frankfurt am Main im Stundentakt an allen Verkehrstagen. Hintergrund hierfür bildet die von der DB Fernverkehr AG zum Dezember 2009 vorgenommene Verschiebung der Fahrlagen der IC-Züge auf der Main-Weser-Bahn um ca. 30 Minuten, so dass sich die Fahrlagen der beiden Produkte RE und IC nicht mehr zu einem Stundenrhythmus ergänzen. Die Fahrten finden stattdessen in einem

Rhythmus von wechselweise 30 und 90 Minuten statt. Aufgrund von Anschlussbindungen wurde die Zeitlage des RE30 nicht um 30 Minuten mitverschoben.

Die Verdichtung des Fahrtenangebotes im SPNV auf der Main-Weser-Bahn ist unter Verweis auf das besonders hohe Fahrgastaufkommen zu werten. Der RE30 bildet mit Abstand die nachfragestärkste SPNV-Linie im NVV-Gebiet (vgl. Anlage II-19), obwohl diese derzeit nur im 2-Stunden-Takt verkehrt.

Der künftige Bedienungsstandard aus dem Anforderungsprofil enthält auch eine SPNV-Verbindungen von Dortmund über Paderborn nach Kassel sowie von Kassel über Bebra nach Thüringen (Eisenach, Erfurt). Auf dem Abschnitt zwischen Warburg und Kassel soll der RE11 den aus dem Sauerland einbrechenden RE17 als Rückgrat der überregionalen Bedienung ablösen.

2.3 Angebotskonzept 2013+

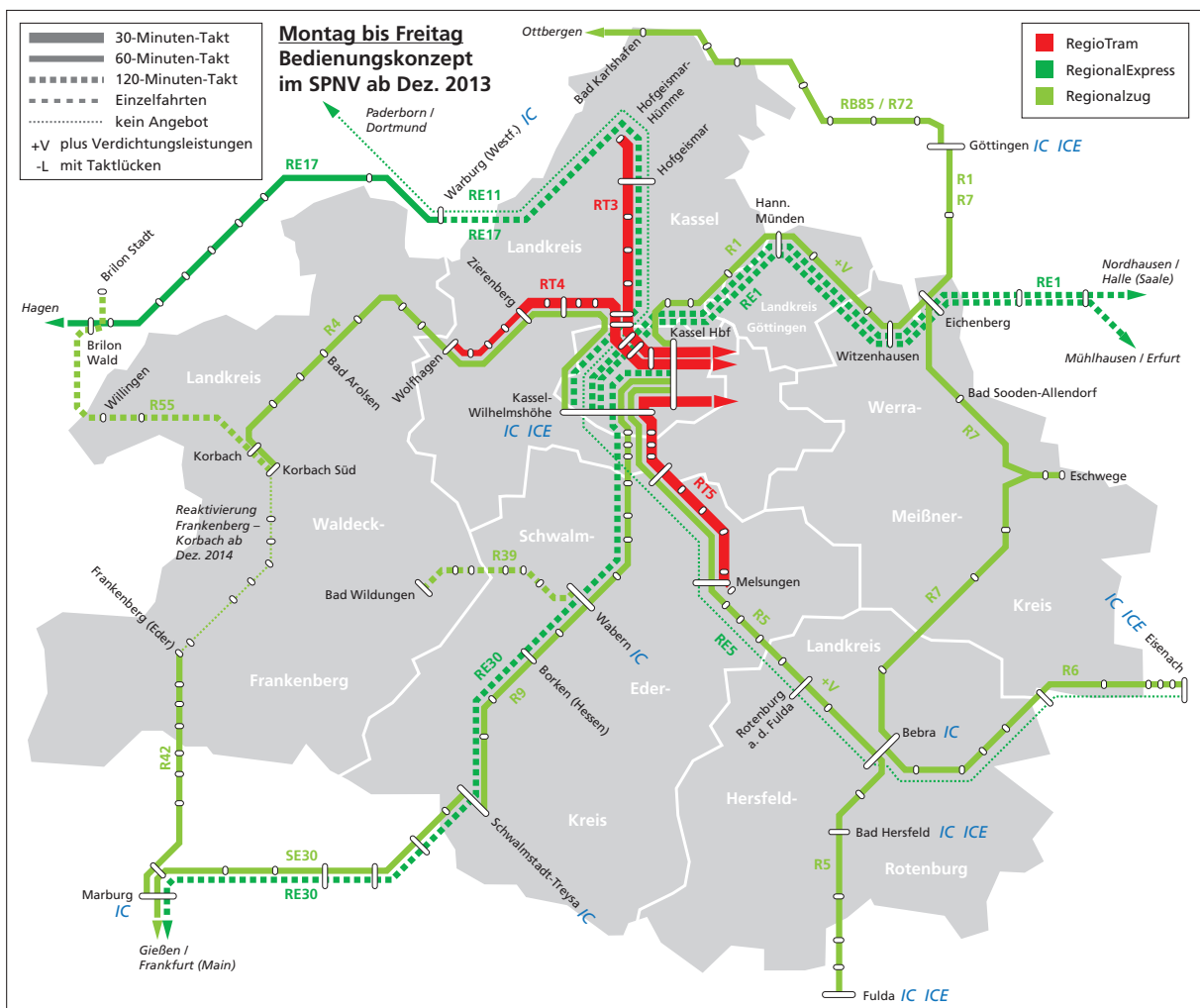


Abb. V-1: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Montagen bis Freitagen [NVV; verändert]

Das Angebotskonzept wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 umgesetzt. In den beigefügten schematisierten Karten ist dieses ausdifferenziert dargestellt nach den Verkehrstagen

- Montag bis Freitag (vgl. Abb. V-1),
- Samstag (vgl. Abb. V-2),
- Sonn- und Feiertag (vgl. Abb. V-3).

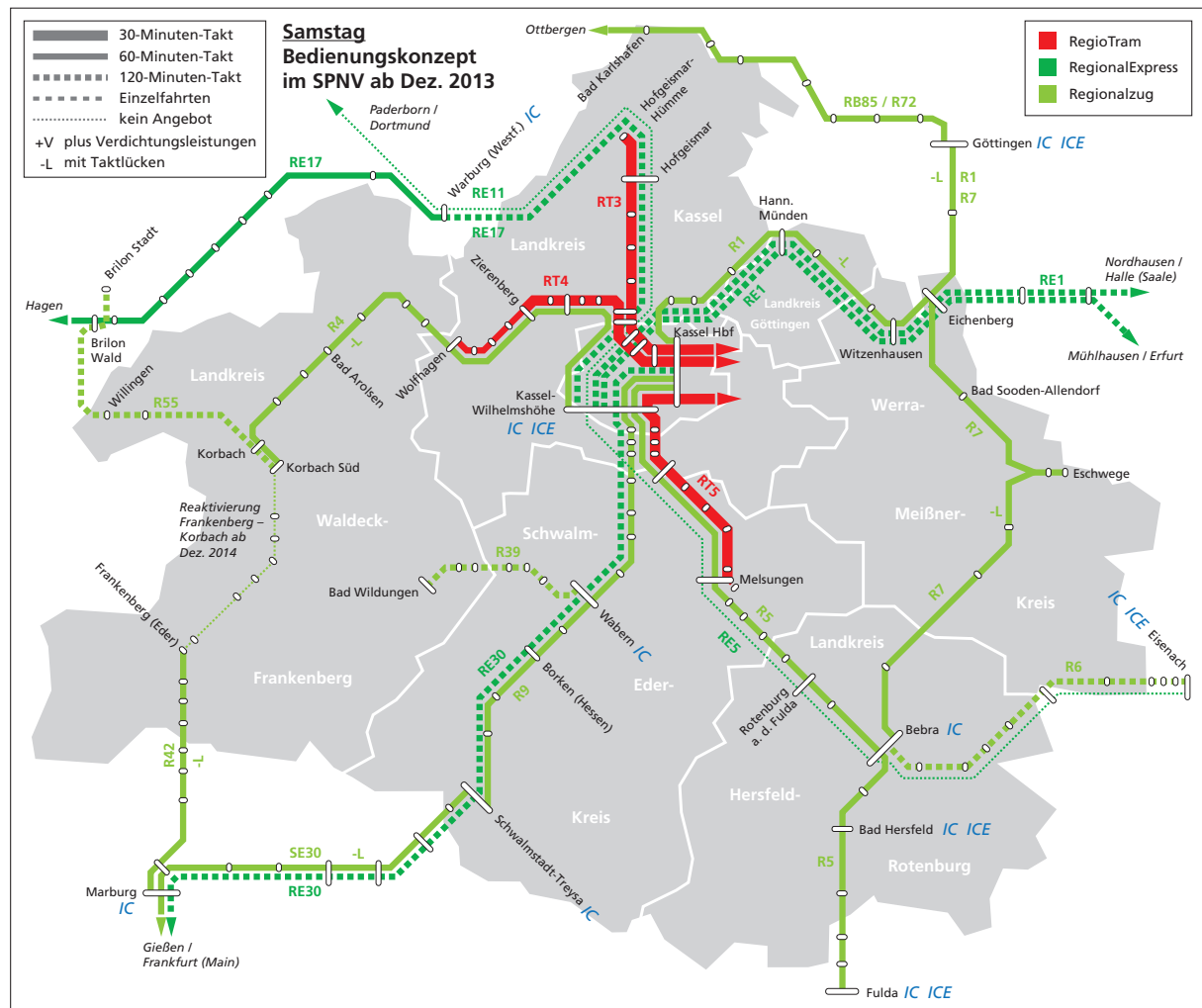


Abb. V-2: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Samstagen
[NVV; verändert]

Die Veränderungen gegenüber dem in der Bestandsaufnahme berücksichtigten Fahrplanstand (2010) bzw. dem der Umsetzung vorausgegangenem Fahrplanjahr (2013) entfallen im Wesentlichen auf:

- Die RT9 Kassel – Schwalmstadt-Treysa wird ab Dezember 2014 durch die R9 ersetzt. In dem Zusammenhang wird das Fahrtenangebot erweitert, indem Taktlücken geschlossen und mehr Verbindungen in Tagesrandlagen und an Wochenenden angeboten werden. Dafür entfällt die umsteigefreie Durchbindung in die Kasseler Innenstadt.

- Die frei werdenden Fahrzeuge der RT9 gehen in das RegioTram-Zielkonzept über, dessen Netz sich aus den Linien RT3, RT4 und RT5 zusammensetzt.
- Die Taktlücken auf dem Erfurter Ast des RE1 Kassel – Eichenberg werden geschlossen.
- Die RB85 (R72) Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen wird an Werktagen und an Samstagen zu einem Stundentakt verdichtet, was nahezu einer Verdoppelung des Fahrtenangebotes gleichkommt.
- Das Mittelzentrum Borken ist bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 Systemhalt des RE30 Kassel – Marburg – Frankfurt am Main.

Ohne schnelle, umsteigefreie und getaktete SPNV-Angebote bleiben vorerst die Verbindungen von Kassel in die benachbarten Oberzentren Dortmund und Paderborn einerseits sowie Eisenach und Erfurt andererseits.

Die Eisenbahnstrecke Korbach – Frankenberg (Eder) befindet sich 2013 und 2014 in der Phase der Reaktivierung. Die Betriebsaufnahme einer durchgehenden Bahnverbindung Marburg – Brilon (Wald) mit der R42 ist für Dezember 2014 vorgesehen.

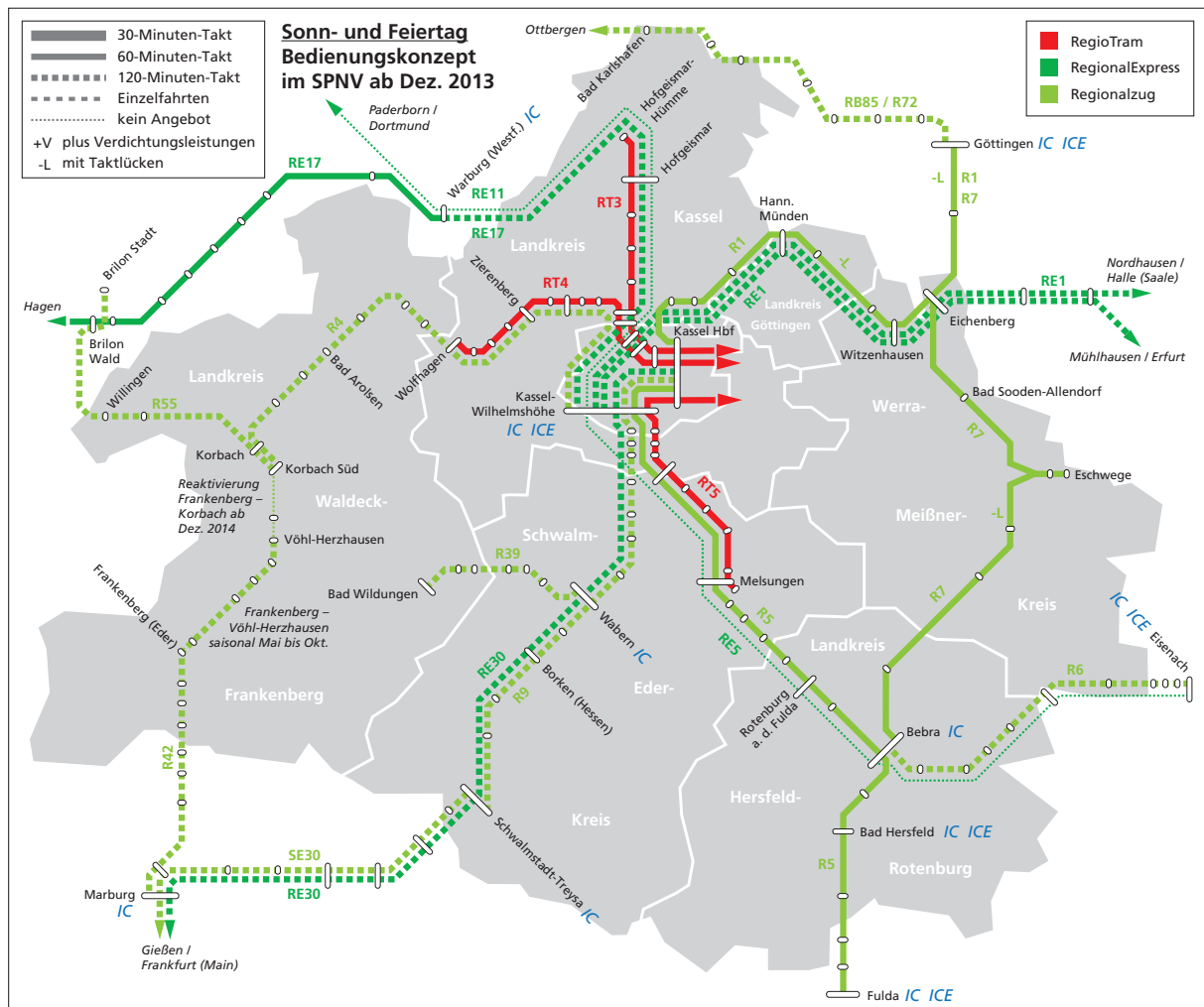


Abb. V-3: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Sonn- und Feiertagen [NVV; verändert]

Hoher Handlungsbedarf für die Relation Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt

Für die Relation Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt kann bis auf weiteres keine schnelle Zugverbindung angeboten werden. Für einen zweistündlich verkehrenden RE5, der die Fernverkehrsknoten in Kassel-Wilhelmshöhe und Erfurt umsteigefrei miteinander verbindet, gab es zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans keine realistischen Finanzierungsperspektiven, obwohl ein hinreichend hohes Fahrgastpotenzial unterstellt werden kann und somit aus Sicht des NVV ein hoher Handlungsbedarf besteht. Fahrten zwischen Kassel und Erfurt werden daher weiterhin nur wie folgt möglich sein:

- umsteigefreie, zweistündliche SPNV-Verbindungen Kassel – Erfurt über Leinefelde und Mühlhausen/Thüringen (RE1),
- SPNV-Verbindungen mit Umsteigevorgängen in Bebra (R5/R6) und Eisenach (R6/RB20), die an Werktagen (durchgehend) und an Samstagen (zeitweise) stündlich angeboten werden,
- einzelne Fernverkehrszüge (IC).

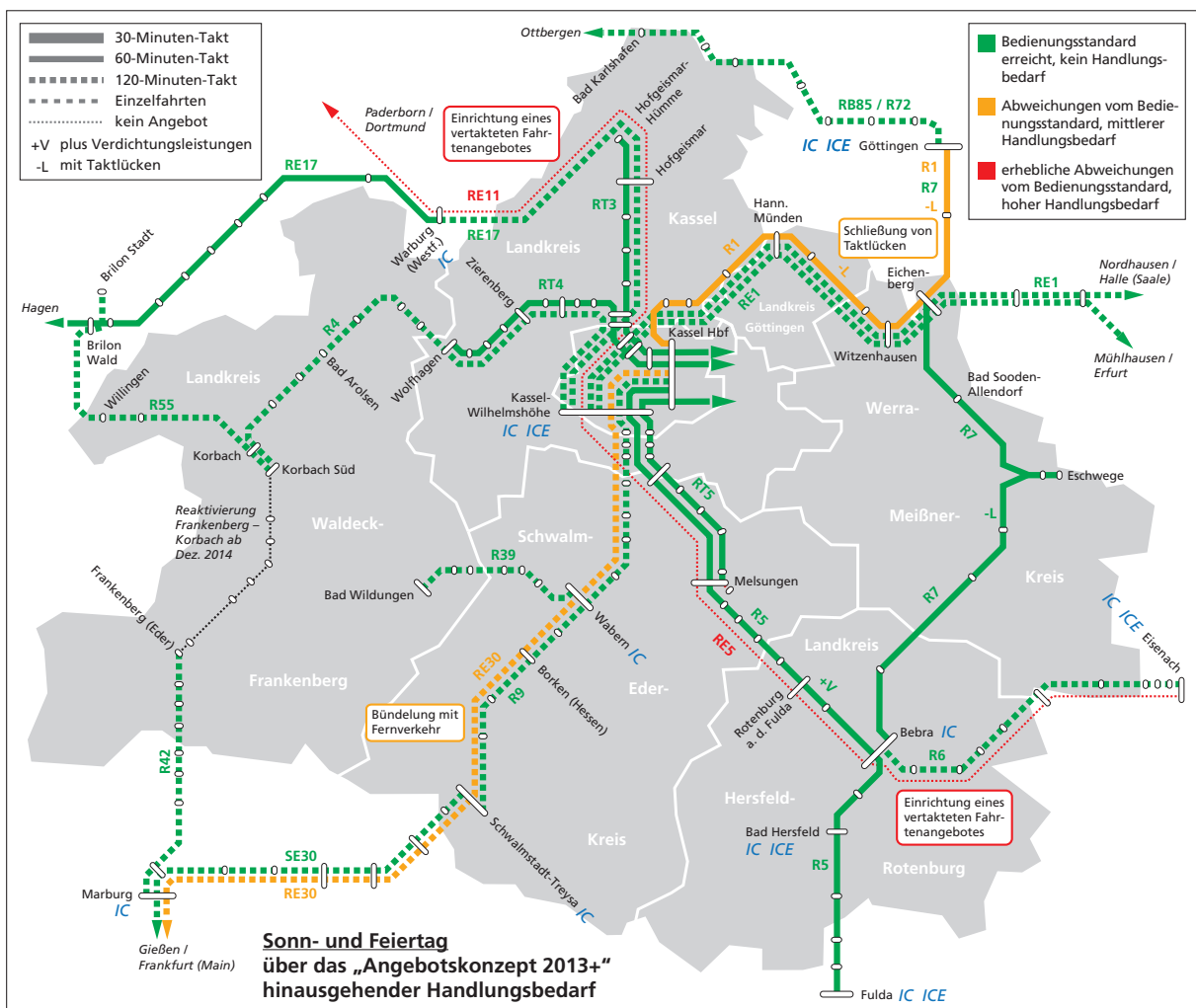


Abb. V-6: Über das „Angebotskonzept 2013+“ hinausgehender Handlungsbedarf zur Umsetzung der Bedienungsstandards an Sonn- und Feiertagen

[NVV; verändert]

Mittlerer Handlungsbedarf für die Main-Weser-Bahn

Auf der Main-Weser-Bahn sind seit dem Fahrplanjahr 2010 (dem Bezugsjahr der Bestandsaufnahme) die Zeitlagen der Linien RE30 und IC26 in beiden Fahrtrichtungen zueinander versetzt (vgl. Kap. V 2.2), so dass seit dem Fahrplanjahr 2010 mit dem 30-90-Minuten-Rhythmus keine stündliche Verkehrsbedienung mehr vorliegt. Eine angebotsseitige – und optional auch tarifliche – Integration der IC-Linie 26 in die Systematik des SPNV ist zwar auch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 nicht (wieder) gegeben, dennoch besteht aus Sicht des NVV – trotz der hohen Inanspruchnahme des RE30 – noch kein dringender Handlungsbedarf für die Relation Kassel – Marburg – Frankfurt am Main.

Sonstiger mittlerer Handlungsbedarf

Ausgehend vom „Angebotskonzept 2013+“ ergibt sich außerdem ein mittlerer Handlungsbedarf für zwei SPNV-Linien:

- R1 Kassel – Eichenberg – Göttingen: Schließung von Taktlücken an Wochenenden und an Feiertagen zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes.
- R6 Bebra – Eisenach: Die Schließung von Taktlücken zur Herstellung eines durchgehenden Stundentaktes auch an Samstagnachmittagen wird wegen geringer tatsächlicher Nachfrage bis auf weiteres zurückgestellt.

2.5 Korridorbezogene Angebotskonzepte

Das im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden Nahverkehrsplans (2013-2018) vorzuhaltende bzw. umzusetzende Angebot im SPNV wird nachfolgend für jeden Bedienkorridor detailliert beschrieben. Der gesamte SPNV wird im NVV-Gebiet zehn Hauptkorridoren (1-10) und einem Nebenkorridor (2.1) räumlich zugeordnet (vgl. Abb. V-7):

- 1 Kassel – Eichenberg – Leinefelde/Göttingen;
- 2 Kassel – Wabern – Schwalmstadt-Treysa – Marburg;
- 2.1 Wabern – Bad Wildungen;
- 3 Kassel – Hofgeismar – Warburg;
- 4 Kassel – Wolfhagen – Korbach;
- 5 Kassel – Melsungen – Bebra – Fulda;
- 6 Bebra – Eisenach;
- 7 Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra;
- 8 Bestwig – Brilon Wald – Korbach – Frankenberg – Marburg;
- 9 Göttingen – Bodenfelde – Ottbergen;
- 10 Kassel – Hessisch Lichtenau.

Die Korridore werden von einer SPNV-Linie oder von mehreren (Teil-)Linien bedient. Einige wenige SPNV-Linien verkehren korridorübergreifend (RE5, R7).

Das Bedienschema für jeden Korridor wird für Werkstage (Mo-Fr) mittels der fortfolgend dargestellten Perlschnurgrafiken vermittelt. Die Bedienung der Halte ist an Samstagen, Sonn- an Feiertagen mit jener an Werktagen i. d. R. identisch. Die Abweichungen in der Fahrtenfolge zwischen den Verkehrstagsgruppen gehen aus den tabellarischen Aufstellungen hervor. In der konkreten Umsetzung ergeben sich für die Tagesrandlagen vereinzelte Abweichungen (z. B. Mitbedienung von RegioTram-Halte durch Regionalzüge).

Der „Tram“-Korridor 10 wird nur im Abschnitt außerhalb des Kasseler Stadtgebietes betrachtet, da bei dieser Stadt-Umland-Tram dort der NVV als Aufgabenträger fungiert (Ausnahme: Im Fall der Einführung einer RT2 würde der NVV auch für die innerstädtische Bedienung als Aufgabenträger verantwortlich zeichnen).

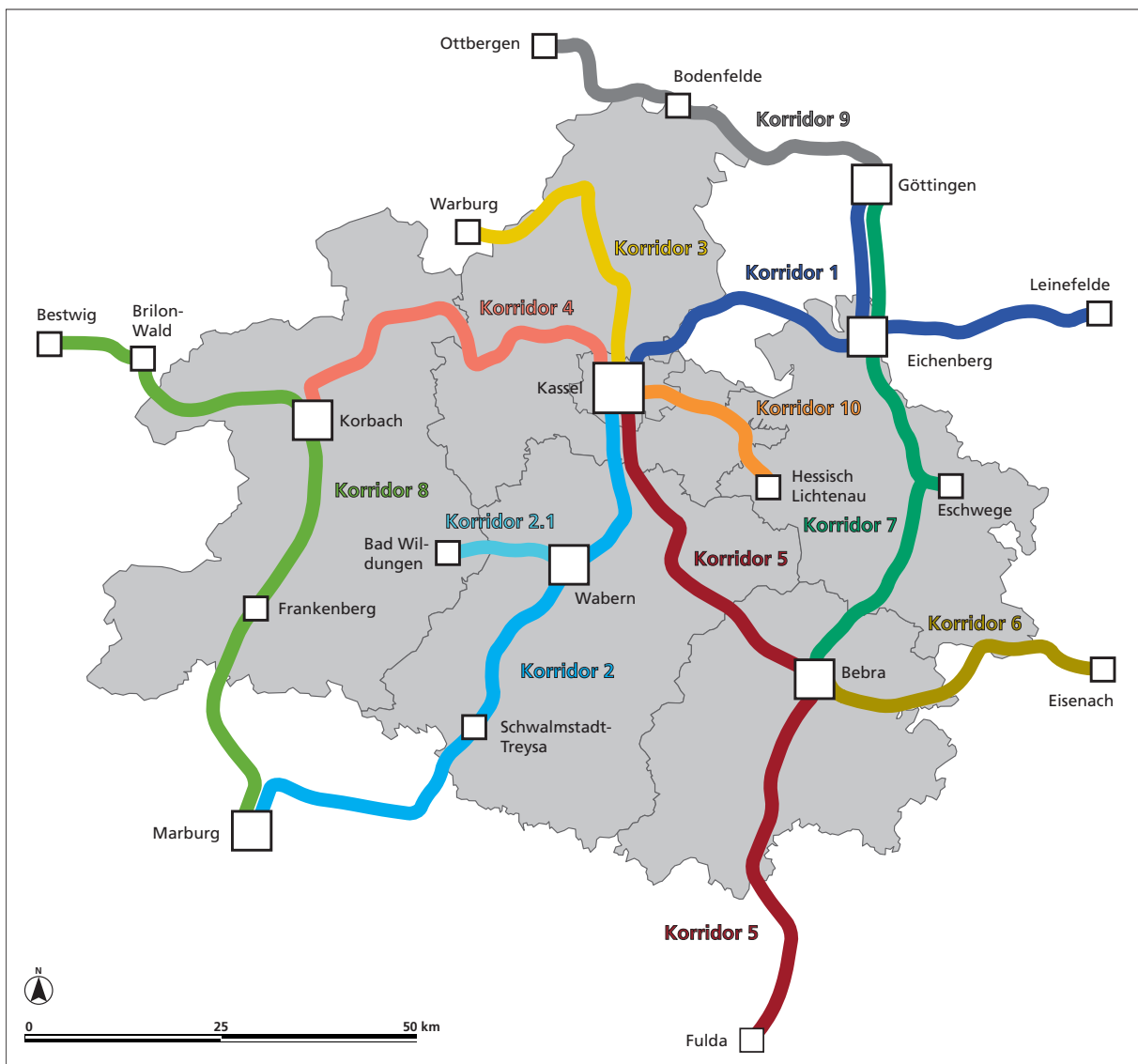


Abb. V-7: Übersicht über die Bedienkorridore für das Angebotskonzept im SPNV
[eigener Entwurf]

Die Anschlüsse an den Knotenbahnhöfen sind im Sinne eines Integralen-Taktfahrplans (ITF) entworfen. In Tagesrandzeiten sind aufgrund geänderter Bedienschemata vereinzelte Abweichungen bei den nachfolgend aufgeführten Anschlussbeziehungen möglich.

Die Korridorsteckbriefe enthalten keine Aussagen zur Bedienung des Verbundgebietes im Schienenpersonenfernverkehr (ICE, IC), da sich dieser der Gestaltung durch den Aufgabenträger für den SPNV entzieht. Der SPFV wird eigenwirtschaftlich durch die DB Fernverkehr AG betrieben.

Lediglich bei den Anschlüssen an den Knotenbahnhöfen sind ICE- und IC-Züge mit aufgeführt. Bei Verschiebungen von deren Fahrlagen durch die DB Fernverkehr AG können sich andere Anschlussbeziehungen ergeben. Daher sind letztere zwischen den Zügen des Nah- und des Fernverkehrs vorbehaltlich der Fortführung Fernverkehrsfahrlagen aus dem Fahrplanjahr 2012 zu sehen.

Die textlichen Erläuterungen zu den einzelnen Korridoren behandeln u. a.

- Veränderungen beim Verkehrsangebot gegenüber dem Status quo (hier: Fahrplanjahr 2012),
- Veränderungen bei den Anschlussbeziehungen an den Knotenbahnhöfen gegenüber dem Status quo (hier: Fahrplanjahr 2012),
- Abweichungen in den Verkehrszeiten,
- erforderliche Infrastrukturmaßnahmen als Voraussetzung, um das projektierte Verkehrsangebot und die damit einhergehenden Umsteigebeziehungen auch umsetzen zu können.

Erläuterungen und Legende zu den Korridorsteckbriefen

Die Angaben über die jährlichen Zugkilometerzahlen beziehen sich auf das Wirkungsgebiet des Aufgabenträgers NVV (bzw. bei der Tram außerhalb der Stadt Kassel).

Die RegioTram-Fahrzeuge werden wie folgt differenziert:

- „RT E/E“ bezeichnet RegioTram-Fahrzeuge mit Elektrohybridantrieb (15 kV~ für das Eisenbahnnetz und 600 V= für das Straßenbahnnetz).
- „RT D/E“ bezeichnet RegioTram-Fahrzeuge mit Diesel- und Elektrohybridantrieb (dielelektrischer Antrieb für das Eisenbahnnetz und 600 V= für das Straßenbahnnetz).

Der Zeitbegriff „abends“ umfasst den abendlichen Tagesrandverkehr vor Betriebschluss unabhängig des Verkehrstages. Dieser Zeitbegriff ist nicht starr definiert, sondern fällt je nach korridorbezogener Fahrgastnachfrage verschieden lang aus und deckt unterschiedlich lange Zeiträume ab. Erst in der konkreten Angebotsplanung wird festgelegt, wie weit die Verkehrszeit „abends“ ausgedehnt wird. Dies ist besonders für jene SPNV-Linien relevant, deren Fahrtenangebot „abends“ geringer ausfällt als „tagsüber“.

Bei der Fahrtenhäufigkeit (30', 60', 120') handelt es sich um ein vertaktetes Angebot oder um eine rhythmisierte Fahrtenfolge (z. B. bei der RegioTram). Außerdem sind Abweichungen vom Taktschema aufgrund lokaler oder zeitlicher Besonderheiten möglich (Trassenbelegungen, Anschlüsse, Infrastruktur).

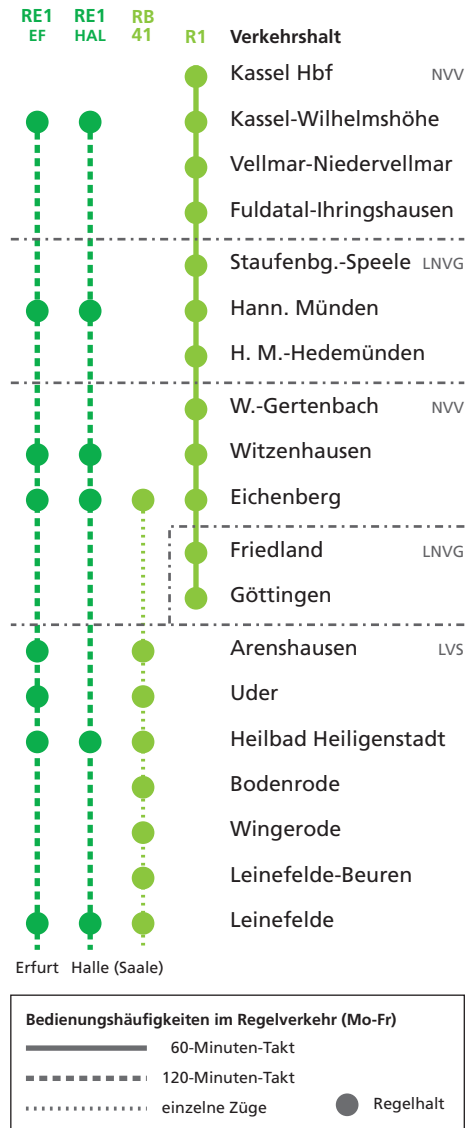
Die Zeichenkombination „+V“ steht für einzelne Verstärkerzüge, die nicht notwendigerweise mit dem angegebenen Grundtakt kompatibel sein müssen. Bei „60'+V“ wird der 60'-Minuten-Grundtakt um einzelne Züge ergänzt (z. B. in der HVZ, zu schulrelevanten Zeiten), ohne dass dabei ein 30'-Minuten-Takt entsteht.

Die Zeichen „+“ und „-“ stehen für ein Angebot, bei dem im Verlauf des Verkehrstages die angegebene Fahrtenfolge zusätzlich verdichtet oder ausgedünnt wird:

- „120'+“ ist ein 2-Stunden-Takt mit zeitweiser Verdichtung zum Stundentakt.
- „60'-“ ist ein Stundentakt mit zeitweiser Reduzierung auf einen 2-Stunden-Takt.
- „30+/-“ bedeutet überwiegend Halbstundentakt, aber mit Verdichtungen zum 15'-Minuten-Takt in der HVZ und mit Reduzierungen auf einen Stundentakt in der NVZ.
- „E“ steht für (unvertaktete) Einzelfahrten.

Korridor 1

Kassel – Hann. Münden – Witzenhausen – Eichenberg – Göttingen bzw. Leinefelde



Leistungsangebot im Korridor 1

Merkmale	Linie:	RE1		RB41	R1
		EF	HAL		
Fahrzeug		VT	ET	ET	ET
Sitzplätze (mind.)		140	200	k. A.	260
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		143	135	1	329
Anzahl Fahrten					
Montag bis Freitag		16	16	6	42 ¹
Samstag		16	16	-	32
Sonn- und Feiertag		16	16	-	28
Fahrtenfolgen (Takt)					
Kassel Hbf ↕ Hann. Münden	Mo-Fr				60'+V
	Sa				60'-
	So/F				60'-
	abends				60'-
Kassel-Wilhelmshöhe ↕ Hann. Münden	Mo-Fr	60'			
	Sa	60'			
	So/F	60'			
	abends	60'			
Hann. Münden ↕ Eichenberg	Mo-Fr	60'			60'+V
	Sa	60'			60'-
	So/F	60'			60'-
	abends	60'			60'-
Eichenberg ↕ Göttingen	Mo-Fr				60'+V
	Sa				60'-
	So/F				60'-
	abends				60'-
Eichenberg ↕ Leinefelde	Mo-Fr	60'		E	
	Sa	60'		-	
	So/F	60'		-	
	abends	60'		-	

¹ einzelne Fahrten nur auf Teilrelationen

Verknüpfungen im Korridor 1

Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Kassel Hbf	R1	Göttingen <> Frankfurt (M.) RE30
	R1	Göttingen <> Zierenberg RT4
	R1	Göttingen <> Melsungen RT5
Kassel-Wilhelmshöhe	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Frankfurt (M.) ICE
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Würzburg – München ICE
	RE1	Erfurt <> Frankfurt (M.) IC26
	RE1	Erfurt <> Dortmund RE11
	RE1	Halle (S.) <> Hagen RE17
	RE	Erfurt – Eichenberg <> Eisenach – Erfurt RE5
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Fulda R5
Eichenberg	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Kassel R1
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Eschwege (– Bebra) ¹ R7
	RE1	Kassel <> Eschwege (– Bebra) ¹ R7
	R1	Kassel <> Eschwege (– Bebra) ¹ R7
Göttingen	R1	Kassel <> Hannover ICE
	R1	Kassel <> Hannover X5
	R1	Kassel <> Ottbergen R72
¹ Teillinie 7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.		

Erläuterungen zum Korridor 1

- Das Angebot des Linienastes des RE1 nach/aus Erfurt wird ab Dezember 2013 auf einen durchgehenden 2-Stunden-Takt angehoben. Hierdurch entsteht eine stündliche RE-Verbindung zwischen Nordwestthüringen und Kassel-Wilhelmshöhe, wohin die Linie RE1– von einzelnen Fahrten von/nach Kassel Hbf. in Tagesrandlagen abgesehen – immer fährt.
- Durch die zusätzlichen Fahrten auf der RE-Linie 1 (Erfurt) und durch die neue RE-Linie 11 (Dortmund) sowie aufgrund der beschleunigten Führung des RE17 direkt nach/aus Kassel-Wilhelmshöhe kann letztgenannter Bahnhof zu einem Knoten mit mindestens zweistündlichen Anschlüssen in der Relation Thüringen – Westfalen entwickelt werden.
- Es besteht ein mittlerer Handlungsbedarf in der Schließung von Taktlücken an Wochenenden auf der Linie R1.
- Zur Stabilisierung der Fahrzeiten im Korridor 1 sieht der NVV infrastrukturseitige Geschwindigkeitserhöhungen zwischen Kassel und Eichenberg als sinnvoll an, die jedoch seitens des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG bislang nicht vorgesehen sind.

Korridor 2

Kassel – Wabern – Borken – Schwalmstadt-Treysa – Marburg



Bedienungshäufigkeiten im Regelverkehr (Mo-Fr)

— 60-Minuten-Takt

- - - - - 120-Minuten-Takt

● Regelhalt

Leistungsangebot im Korridor 2

Merkmale	Linie:	RE30	R9	SE30
Fahrzeug		Dosto	ET	ET
Sitzplätze (mind.)		700	150	200
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		513	750	70
Anzahl Fahrten				
Montag bis Freitag		22 ¹	38	40
Samstag		20	34	30
Sonn- und Feiertag		18	18	18
Fahrtenfolgen (Takt)				
Kassel Hbf ∧ ∨	Mo-Fr	120'	60'+V	
	Sa	120'	60'	
	So/F	120'	120'	
Schwalmstadt-Treysa ∧ ∨	Mo-Fr	120'		60'+V
	Sa	120'		60'-
	So/F	120'		120'
Marburg	Mo-Fr	120'		120'
	Sa	120'		
	abends	120'		

¹ einzelne Fahrten nur auf Teilrelationen

Verknüpfungen im Korridor 2

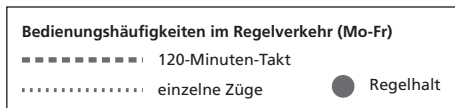
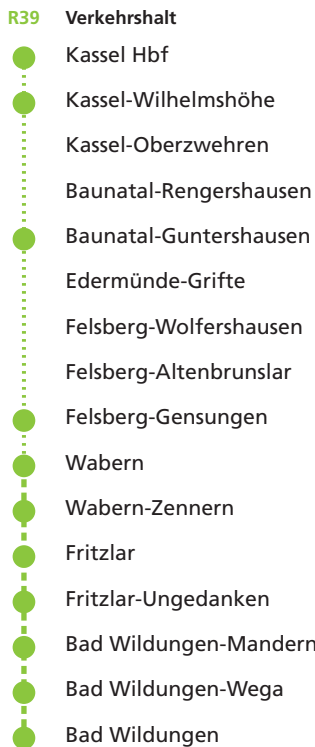
Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Kassel Hbf	RE30	Frankfurt (M.) <> Göttingen R1
	RE30	Frankfurt (M.) <> H.-Hümme RT3
	R9	Schw.-Treysa <> Zierenberg RT4
Kassel-Wilhelmshöhe	RE30	Frankfurt (M.) <> Berlin ICE
	RE30	Frankfurt (M.) <> Hannover ICE
	RE30	Frankfurt (M.) <> Korbach R4
	R9	Schw.-Treysa <> Hamburg ICE
	R9	Schw.-Treysa <> Würzburg – München ICE
B.-Guntershausen	R9	Schw.-Treysa <> Melsungen RT5
Wabern	RE30	Frankfurt (M.) <> Bad Wildungen R39
	R9	Kassel <> Bad Wildungen R39
Schw.-Treysa	R9	Kassel <> Frankfurt (M.) IC26
	R9	Kassel <> Frankfurt (M.) SE30
Marburg	RE30 R30	Frankfurt (M.) <> Frankenberg (- Bestwig) R42

Erläuterungen zum Korridor 2

- Die Linie RT9 wird durch die Linie R9 ersetzt, die dann mit konventionellen E-Triebzügen gefahren wird. Damit entfällt zwar die durchgehende RegioTram-Verbindung in die Kasseler Innenstadt, auf der Gesamtstrecke können jedoch deutlich kürzere Fahrzeiten realisiert werden. Die bisher zweistündlich erforderliche Überholung der RT9 durch den IC26 in Wabern wird mit Einführung der R9 nach Schwalmstadt-Treysa verlegt.
- Der Anschluss zwischen R9 und IC26 in/aus Richtung Frankfurt (Main) wird nun am Linienende in Schwalmstadt-Treysa hergestellt (anstatt Wabern). Hiermit erhalten Fahrgäste mit Start/Ziel an den Bahnstationen von Borken und Neuental zusätzliche, schnelle Umsteigeverbindungen in/aus Richtung Frankfurt (Main).
- Bereits seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 hält die Linie RE30 in Borken und bietet für das Mittelzentrum schnelle, umsteigefreie Anbindungen in/aus Richtung Kassel, Marburg, Gießen und Frankfurt (Main).
- Es besteht die Option, die R9 umlauftechnisch mit Zugeinheiten der RMV-Linie R30 gleicher Baureihe zu verknüpfen, die im Status quo (2012) – aus Frankfurt kommend – in Marburg enden und nach Schwalmstadt-Treysa verlängert werden würden. Dadurch entstünde eine weitere Verbindung Kassel – Marburg – Frankfurt (Main) im 2-Stunden-Takt, so dass für diese Relation ein Stundenrhythmus mit Zügen des Nahverkehrs auf der Main-Weser-Bahn angeboten werden könnte.
- Dieses Angebotskonzept würde im Gegenzug ein „Aufweichen“ des Stundentakt-Prinzips auf der R9 zwischen Wabern und Schwalmstadt-Treysa bedeuten, da die ebenfalls zweistündlichen „Kurzläufer“ der R9 aus Gründen der zur Verfügung stehenden Fahrzeugumlaufzeit nur zwischen Kassel und Wabern verkehren könnten.
- Eine stündliche Bedienung des RE30 – als Alternative zur Verlängerung der R9 nach Frankfurt (Main) – ist nur unter Einbeziehung der IC-Linie 26 umsetzbar.
- Ein dringlicher Handlungsbedarf könnte in Zukunft dann entstehen, falls die DB Fernverkehr AG die IC-Linie 26 ausdünnen oder entfallen lassen sollte. Der Aufgabenträger NVV bekennt sich dazu, die IC-Linie 26 in ihrem Bedienungsumfang zu erhalten und plädiert für die Wiederherstellung der stündlichen Bedienung Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt (Main) in einer abgestimmten Kombination aus RE30 und IC26.
- Eine Anerkennung der Verbundtarife des NVV und des RMV liegt derzeit bei der IC-Linie 26 nur für Verbundzeitkarten (gegen Aufpreis) vor. Aus Sicht des NVV erscheint eine weiterreichende Integration von Verbundtarifen wünschenswert.

Korridor 2.1

Wabern – Fritzlar – Bad Wildungen



Leistungsangebot im Korridor 2.1

Merkmale	Linie:	R39
Fahrzeug		VT
Sitzplätze (mind.)		100
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		125
Anzahl Fahrten		
Montag bis Freitag		20 ¹
Samstag		14
Sonn- und Feiertag		14
Fahrtenfolgen (Takt)		
Kassel Hbf ∧ ∨ Wabern	Mo-Fr	E
	Sa	-
	So/F	-
Wabern ∧ ∨ Fritzlar	Mo-Fr	120'+V
	Sa	120'
	So/F	120'
Fritzlar ∧ ∨ Bad Wildungen	Mo-Fr	120'
	Sa	120'
	So/F	120'
	abends	E

¹ einzelne Fahrten nur auf Teilrelationen

Verknüpfungen im Korridor 2.1

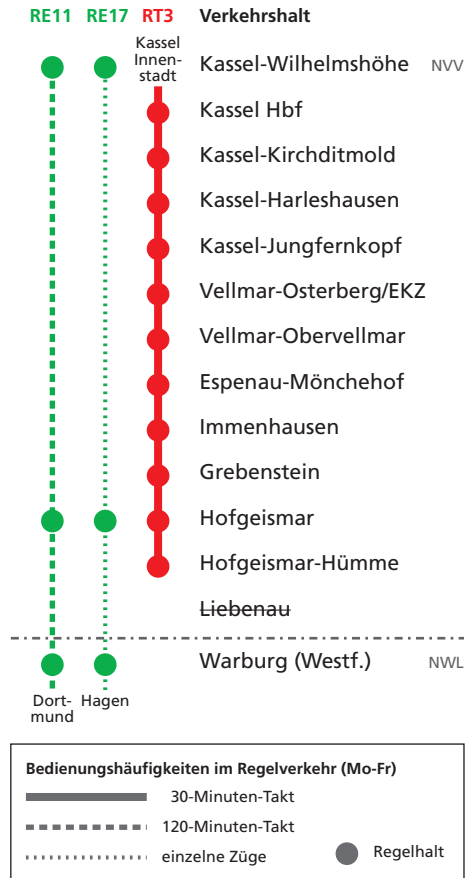
Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Wabern	R39	Bad Wildungen <> Hamburg IC26
	R39	Bad Wildungen <> Frankfurt (M.) RE30
	R39	Bad Wildungen <> Kassel R9

Erläuterungen zum Korridor 2.1

- Gegenüber dem Verkehrsangebot im Status quo (2010) sind keine Änderungen vorgesehen.
- Bedingt durch die geplanten Fahrzeitverkürzungen auf der Linie R9 verlängert sich der Übergang zwischen den Linien R9 und R39 in Wabern. Die Gesamtreisezeit zwischen Kassel und Fritzlar bzw. Bad Wildungen ist davon jedoch nicht betroffen.
- Maßgebende Anschlüsse der R39 in Wabern sind zu/von den Linien IC26 und RE30.

Korridor 3

Kassel – Hofgeismar – Warburg



Leistungsangebot im Korridor 3

Merkmale	Linie:	RE11	RE17	RT3
Fahrzeug		(E-Fz.)	VT	RT E/E
Sitzplätze (mind.)		400	300	90
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		243	139	868
Anzahl Fahrten				
Montag bis Freitag		14	8	70
Samstag		14	8	54
Sonn- und Feiertag		14	8	32
Fahrtenfolgen (Takt)				
Kassel-Wilhelmshöhe ∧ Hofgeismar	Mo-Fr	120'+V		
	Sa	120'+V		
	So/F	120'+V		
	abends	120'+V		
Kassel Hbf ∧ Hofgeismar	Mo-Fr			30'
	Sa			30'
	So/F			60'
	abends			60'
Hofgeismar ∧ Hofgeismar-Hümme	Mo-Fr			30'
	Sa			30'
	So/F			60'
	abends			60'
Hofgeismar ∧ Warburg	Mo-Fr	120'+V		
	Sa	120'+V		
	So/F	120'+V		
	abends	120'+V		

Verknüpfungen im Korridor 3

Knotenbf.	Anschlussrelationen		
Kassel Hbf	RT3	H.-Hümme <> Frankfurt (M.)	RE30
Kassel-Wilhelmshöhe	RE17	Hagen <> Frankfurt (M.)	ICE
	RE11	Dortmund <> Frankfurt (M.)	ICE
	RE17	Hagen <> Würzburg – München	ICE
	RE11	Dortmund <> München	ICE
	RE17	Hagen <> Halle (S.)	RE1
	RE11	Dortmund <> Frankfurt (M.)	IC26
	RE11	Dortmund <> Erfurt	RE1
Obervellmar	RE11	Dortmund <> Eisenach – Erfurt	RE5
	RE17	Hagen <> Fulda	R5
Hofgeismar	RT3	H.-Hümme <> Zierenberg (– Wolfhagen)	RT4
	RE17	Hagen <> Kassel Innenst.	RT3
Warburg	RE11	Dortmund <> Kassel Innenst.	RT3
	RE17	Kassel <> Münster	RB89
	RE17	Hagen <> Münster	RB89
	RE11	Kassel <> Hagen	RE17
	RE11	Dortmund <> Hagen	RE17

Erläuterungen zum Korridor 3:

- Gemeinsam mit den Aufgabenträgern für den SPNV in Nordrhein-Westfalen wird im Rahmen der dortigen Konzepte für ein qualitativ hochwertiges RE-Netz die Durchbindung einer aus dem Ruhrgebiet kommenden RE-Linie (RE11) über Paderborn hinaus bis nach Kassel-Wilhelmshöhe vorgesehen. Diese Linie soll in Kassel-Wilhelmshöhe beginnen bzw. enden und dort in den Anschlussknoten um die Minute „hh:00“ eingebunden werden. Die Durchbindung einzelner Fahrten des RE11 bis nach Erfurt über Bebra und Eisenach wäre aus Sicht des NVV zwar wünschenswert (als Linie RE5; s. auch Korridor 5), wird aber aus Gründen des Fahrzeugeinsatzes und -umlaufes über drei Bundesländer nur schwerlich zu realisieren sein.
- Die Linie RE11 soll zusammen mit der auf einzelne Fahrtenpaare reduzierte Linie RE17 (Hagen –) Warburg – Kassel ein zweistündliches SPNV-Angebot mit einzelnen Taktverdichtungen in nachfragestarken Zeiten bilden. Synergien mit den verbleibenden Fernverkehrsleistungen auf der Relation Ruhrgebiet – Paderborn – Kassel werden angestrebt, um zeitparallele Abfahrten zu vermeiden. Durch die konzeptionell abgestimmte Verteilung der Leistungen von RE11, RE17 und ICE/IC wird es wieder nahezu stündliche Fahrtmöglichkeiten zwischen Kassel und Paderborn geben. Der Wunsch nach Einrichtung einer frühmorgendlichen Verbindung Kassel – Paderborn wird im Rahmen künftiger Fahrplangestaltungen berücksichtigt.
- Das Angebot der Linie RE17 Hagen – Kassel soll im Abschnitt zwischen Warburg und Kassel auf einzelne Fahrtenpaare reduziert und ansonsten durch Anschlussverbindungen mit Umsteigen in Warburg ersetzt werden (s. o.). Die Linie RE17 verkehrt wie

auch die Linie RE11 grundsätzlich direkt von und nach Kassel-Wilhelmshöhe. Der RE17 wird beschleunigt geführt und hält im NVV-Gebiet – analog zum Bedienkonzept des RE11 – nur noch im Mittelzentrum Hofgeismar.

- Durch zusätzliche Fahrten auf den Linien RE1 (Erfurt), RE5 (Erfurt), RE11 (Dortmund) und aufgrund der beschleunigten Führung des RE17 (Hagen) direkt nach Kassel-Wilhelmshöhe kann dieser Bahnhof zu einem Knoten mit mindestens zweistündlichen Anschlüssen in der Relation zwischen Thüringen und Westfalen entwickelt werden.
- Das Angebot der Linie RT3 wird ab Dezember 2013 montags bis freitags sowie samstags tagsüber auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Am Sonntag wird ein stündliches Angebot vorgehalten. Die RT3 verkehrt nur noch bis Hofgeismar-Hümme; die verbleibenden Einzelfahrten bis Warburg werden eingestellt. Dafür soll der RE11 zusätzliche Fahrtmöglichkeiten zwischen Kassel, Hofgeismar und Warburg schaffen. Die Verkehrsstation Liebenau wird nicht mehr im SPNV bedient.
- Die Linie RT3 erhält in der Kasseler Innenstadt eine geänderte Führung über Rathaus und Königsplatz zur Holländischen Straße und bildet gemeinsam mit der Linie RT4 im Abschnitt Obervellmar – Kassel Innenstadt (über die Harleshäuser Kurve) ein Angebot im 15-Minuten-Takt, abends und sonntags alle 30 Minuten. Um den entsprechenden Zeitversatz von 15 Minuten zwischen der RT3 und der RT4 herzustellen, wird der RT3 eine geänderte Zeitlage zugewiesen.
- Mit der Linie RT3 werden in Hofgeismar neue Anschlüsse nach/aus Warburg (RE11, RE17) hergestellt. In Kassel Hbf. werden mit der RT3 alle zwei Stunden auch Anschlüsse nach Kassel-Wilhelmshöhe (dort zum/vom ICE) und weiter in Richtung nach Frankfurt am Main (RE30) erreicht (und umgekehrt).

Korridor 4

Kassel – Zierenberg – Wolfhagen – Bad Arolsen – Korbach



Bedienungshäufigkeiten im Regelverkehr (Mo-Fr)

— 60-Minuten-Takt ● Regelhalt

* im Fall einer Streckenverlängerung

Leistungsangebot im Korridor 4

Merkmale	Linie:	R4	RT4
Fahrzeug		VT	RT D/E
Sitzplätze (mind.)		90	90
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		742	839
Anzahl Fahrten			
Montag bis Freitag		34	a: 39 b: 30
Samstag		29	a: 38 b: 15
Sonn- und Feiertag		21	a: 32 b: 0
Fahrtenfolgen (Takt)			
Kassel Hbf ↕ Ahnatal-Weimar	Mo-Fr		30'
	Sa		30'
	So/F		60'
	abends		60'
Kassel-Wilhelmshöhe ↕ Ahnatal-Weimar	Mo-Fr	60'	
	Sa	60'-	
	So/F	120'+	
	abends	60' (Sa 120')	
Ahnatal-Weimar ↕ Zierenberg	Mo-Fr	60'	30'
	Sa	60'-	30'
	So/F	120'+	60'
	abends	60' (Sa 120')	60'
Zierenberg ↕ Wolfhagen	Mo-Fr	60'	60'
	Sa	60'-	60'
	So/F	120'+	60'
	abends	60' (Sa 120')	60'
Wolfhagen ↕ Korbach ¹	Mo-Fr	60'	
	Sa	60'-	
	So/F	120'+	
	abends	60' (Sa 120')	

¹ bis zu einer Reaktivierung Korbach – Frkbg. bis Korbach Süd

Verknüpfungen im Korridor 4

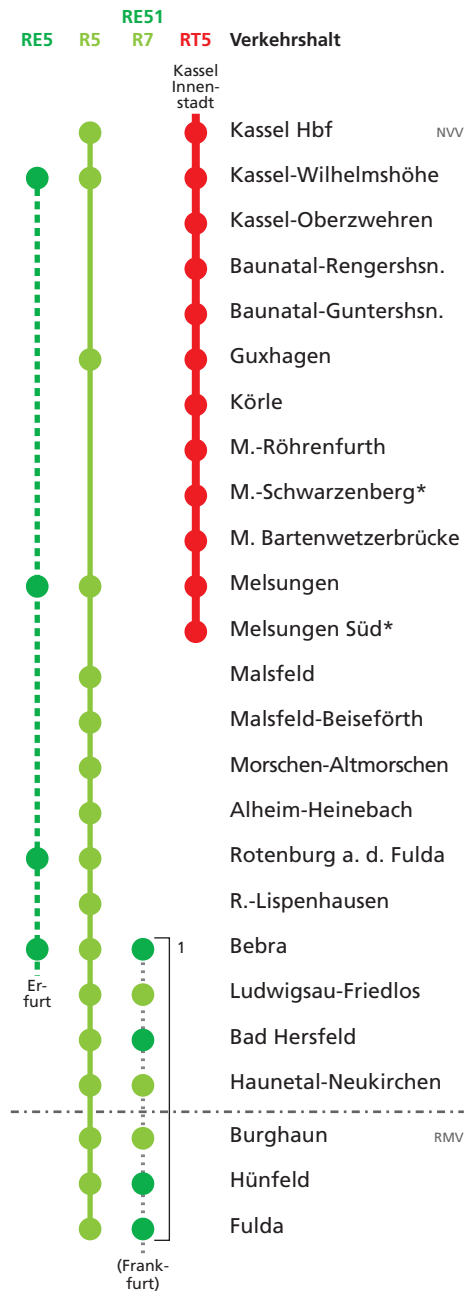
Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Kassel Hbf	RT4	Zierenberg <> Göttingen R1
	RT4	Wolfhagen <> Fulda R5
	RT4	Zierenberg <> Schw.-Treysa R9
Kassel-Wilhelmshöhe	R4	Korbach <> Berlin ICE
	R4	Korbach <> Hamburg ICE
	R4	Korbach <> Frankfurt (M.) ICE
	R4	Korbach <> Frankfurt (M.) RE30
	R4	Korbach <> Melsungen RT5
Obervellmar	RT4 (Wolfhagen –) Zierenberg	<> H.-Hümme RT3
Zierenberg	R4	Korbach <> Kassel Innenst. RT4
Korbach	R4	Kassel <> Bestwig R42
	R4	Kassel <> Marburg R42

Erläuterungen zum Korridor 4

- Sowohl die R4 als auch die RT4 erhalten ab Dezember 2013 geänderte Zeitlagen.
- Die Linie R4 wird nach Abschluss der Modernisierungsarbeiten beschleunigt und zu allen Verkehrszeiten nach Kassel-Wilhelmshöhe geführt. In Zierenberg werden Anschlüsse in der Relation Korbach (R4) – Kassel Innenstadt (RT4) hergestellt.
- Das Angebot der Linie RT4 wird ab Dezember 2013 im Abschnitt Kassel – Zierenberg auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.
- Die Umsteigezeiten zwischen der Linie R4 und den Zügen des Fernverkehrs in Kassel-Wilhelmshöhe werden länger, wodurch Anschlussverluste reduziert werden.
- Nach Inbetriebnahme der reaktivierten Strecke Frankenberg – Korbach ab Dezember 2014 werden in Korbach systematische Anschlüsse in/aus Richtung Marburg bzw. Brilon Wald und Bestwig hergestellt (R42).
- Die Linie RT4 erhält in der Kasseler Innenstadt eine geänderte Führung über Rathaus und Königsplatz zur Holländischen Straße und bildet gemeinsam mit der Linie RT3 im Abschnitt Obervellmar – Kassel Innenstadt (über die Harleshäuser Kurve) ein Angebot im 15-Minuten-Takt, abends und sonntags im 30-Minuten-Takt.
- Voraussetzung für alle Maßnahmen ist der Abschluss der Ertüchtigung der Strecke Korbach – Obervellmar und der dreigleisige Ausbau im Bereich des Bahnhofs Obervellmar.
- Die RT4 könnte perspektivisch ohne Fahrzeugmehrbedarf als dieselbetriebene Straßenbahn in die Wolfhager Innenstadt verlängert werden. Dafür gibt es im bisherigen Betriebskonzept des RegioTram-Systems hinreichend lange Wendezeiten am Bahnhof Wolfhagen (ca. 30 Minuten). Die RT4 könnte ca. 10 Minuten in die Innenstadt bis zur Wilhelm-Filchner-Schule und wieder zurück fahren, so dass noch ca. 10 Minuten als Wendezeit an der Endhaltestelle zur Verfügung stünden.

Korridor 5

Kassel – Melsungen – Rotenburg a. d. F. – Bebra – Bad Hersfeld – Fulda



Leistungsangebot im Korridor 5

Merkmale	Linie:	RE5	R5	R7	RE50	RT5
Fahrzeug		(E-Fz.)	ET	ET	Dosto	RT E/E
Sitzplätze (mind.)		300	260	160	700	90
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		340	1.238	49	31	747
Anzahl Fahrten						
Montag bis Freitag		16	46	7 ¹	4	70
Samstag		16	36	3 ¹	-	54
Sonn- und Feiertag		16	36	3 ¹	-	32
Fahrtenfolgen (Takt)						
Kassel Hbf ↕ KS-Wilhelmsh.	Mo-Fr		60'+V			30'
	Sa		60'			30'
	So/F		60'			60'
	abends		120'			60'
KS-Wilhelmsh. ↕ Melsungen	Mo-Fr	120'	60'+V			30'
	Sa	120'	60'			30'
	So/F	120'	60'			60'
	abends	120'	120'			60'
Melsungen ↕ Bebra	Mo-Fr	120'	60'+V			
	Sa	120'	60'			
	So/F	120'	60'			
	abends	120'	120'			
Bebra ↕ Bad Hersfeld	Mo-Fr			E	E	
	Sa			E	E	
	So/F			E	E	
	abends			E	E	
Bad Hersfeld ↕ Fulda	Mo-Fr		60'+V	E	E	
	Sa		60'	E	E	
	So/F		60'	E	E	
	abends		120'	E	E	

¹ einzelne Fahrten nur auf Teilrelationen

1 Einzelzüge der Linien RE51 und R7 auf dem Abschnitt Bebra – Bad Hersfeld – Fulda sind aus Gründen der Übersichtlichkeit in einer Perlschnur zusammengefasst.

Bedienungshäufigkeiten im Regelverkehr (Mo-Fr)

30-Minuten-Takt * geplante Verkehrsstation
 60-Minuten-Takt
 120-Minuten-Takt
 einzelne Züge

● Regelhalt

Verknüpfungen im Korridor 5

Knotenbf.	Anschlussrelationen		
Kassel Hbf	R5	Fulda <> Wolfhagen	RT4
	RT5	Melsungen <> Göttingen	R1
Kassel-Wilhelmshöhe	RE5	Erfurt – Eisenach <> Hamburg	ICE
	RE5	Erfurt – Eisenach <> Eichenberg – Erfurt	RE1
	RE5	Erfurt – Eisenach <> Dortmund	RE11
	R5	Fulda <> Hamburg	IC26
	R5	Fulda <> Dortmund	RE11
	R5	Fulda <> Erfurt / Halle (S.)	RE1
	R5	Fulda <> Hagen	RE17
	RT5	Melsungen <> Berlin	ICE
	RT5	Melsungen <> Hamburg	ICE
	RT5	Melsungen <> Korbach	R4
B.-Guntershausen	RT5	Melsungen <> Schw.-Treysa	R9
Melsungen	RE5	Erfurt – Eisenach <> Kassel Innenst.	RT5
	R5	Fulda <> Kassel Innenst.	RT5
Bebra	RE5	Kassel <> Göttingen	R7a
	R5	Fulda <> Eisenach	R6
	R5	Fulda <> Eschwege (– Göttingen) ¹	R7
	R5	Kassel <> Eisenach	R6
	R5	Kassel <> Eschwege (– Göttingen) ¹	R7
Bad Hersfeld	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	ICE
Fulda	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	ICE
	R5	Kassel <> Würzburg – München	ICE
	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	RE50
¹ Teillinie R7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.			

Erläuterungen zum Korridor 5

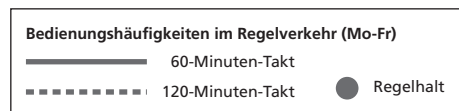
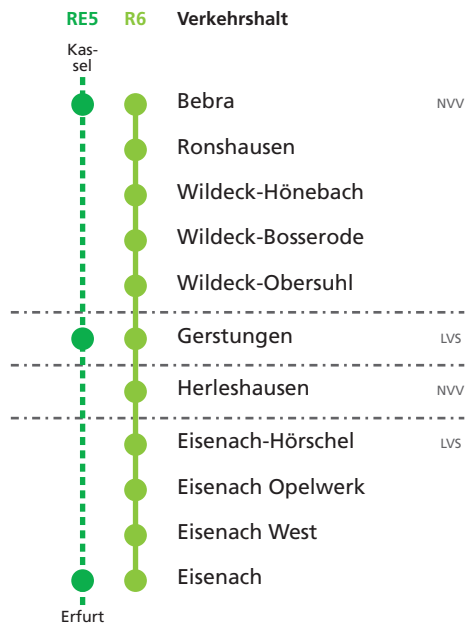
- Zusätzlich zu den bereits bestehenden Verkehrsangeboten (R5, RT5) sind 8 Fahrtenpaare einer neuen Linie RE5 perspektivisch vorgesehen, die – ggf. gemeinsam mit bestehenden und zusätzlichen, in den NVV-Tarif zu integrierenden Fernverkehrsleistungen – ein schnelles Angebot zwischen Kassel und Erfurt über Bebra und Eisenach herstellen. Mit dieser Linie werden die beiden Fernverkehrsknoten Kassel und Erfurt

miteinander verbunden. Am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe werden Anschlüsse im Zeitknoten zur Minute „hh:00“ erreicht.

- Perspektivisch ist zwar eine Durchbindung des RE5 mit dem RE11 nach/aus Dortmund wünschenswert, jedoch wird der RE5 in Kassel enden bzw. beginnen. Eine durchgehende SPNV-Verbindung ist aus Gründen des Fahrzeugeinsatzes und -umlaufes über drei Bundesländer tendenziell mit größerem Aufwand zu realisieren.
- Für die Gesamtrelation des RE5 Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt im 2-Stunden-Takt gibt es zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans jedoch keine realistische Finanzierungsperspektive.
- Neben der R5 gibt es keinen zusätzlichen Bedarf für eine RE-Verbindung Fulda – Bebra – Kassel. Mit der Aufnahme des E-Netzes Osthessen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurden die ehemaligen RE- und RB-Leistungen zusammengefasst. Die R5 weist gegenüber dem früheren RE nur eine geringfügige Fahrzeitverlängerung auf. Eine RE-Verbindung Kassel – Fulda über die Schnellfahrstrecke „kannibalisiert“ aus Sicht des NVV die Nachfrage in den Fernverkehrszügen und wird daher im NVP nicht projiziert.
- Das Angebot der Linie RT5 wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 auf einen Halbstundentakt ausgeweitet (montags bis freitags und samstags tagsüber). Bedingt durch die Fahrlagen der Fernverkehrszüge können einzelne Taktausnahmen bei der Linie RT5 erforderlich werden.
- Um das beschriebene Bedienungskonzept umsetzen zu können, muss wegen der kurzen Zugfolgezeiten zwischen RT5 und R5 im Bahnhof Melsungen die Einfahrt in die Abstellanlage und zum geplanten neuen Haltepunkt „Melsungen Süd“ als Zugfahrt erfolgen. Hierfür ist die Leit- und Sicherungstechnik im Bahnhof Melsungen im Rahmen der Inbetriebnahme der zweiten Stufe des ESTW Baunatal-Gunthershausen 2015 anzupassen.
- Im Stadtteil Melsungen-Schwarzenberg ist die Anlage eines neuen Haltepunktes für die RT5 vorgesehen.

Korridor 6

Bebra – Eisenach



Leistungsangebot im Korridor 6

Merkmale	Linie:	RE5	R6
Fahrzeug		(E-Fz.)	ET
Sitzplätze (mind.)		300	160
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		144	268
Anzahl Fahrten			
Montag bis Freitag		16	35
Samstag		16	21
Sonn- und Feiertag		16	16
Fahrtenfolgen (Takt)			
Bebra	Mo-Fr	120'	60'
↕	Sa	120'	120'+
	So/F	120'	120'
Eisenach	abends	120'	60' / 120'

Verknüpfungen im Korridor 6

Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Bebra	RE5	Erfurt – Eisenach <> Göttingen R7a
	R6	Eisenach <> Fulda R5
	R6	Eisenach <> Kassel R5
	R6	Eisenach <> Eschwege (- Göttingen) ¹ R7
Eisenach	R6	Bebra <> Leipzig – Dresden ICE
	R6	Bebra <> Erfurt RB20

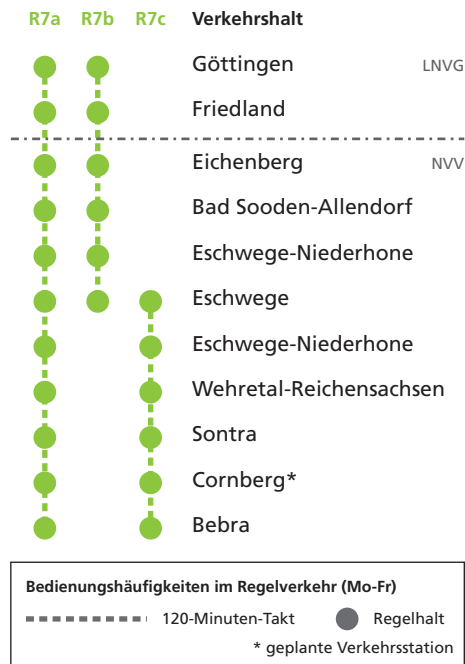
¹ Teillinie R7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.

Erläuterungen zum Korridor 6:

- Zusätzlich zu den bereits bestehenden Verkehrsangeboten (R5, RT5) sind 8 Fahrtenpaare einer neuen Linie RE5 perspektivisch vorgesehen, die – ggf. gemeinsam mit bestehenden und zusätzlichen, in den NVV-Tarif zu integrierenden Fernverkehrsleistungen – ein schnelles Angebot zwischen Kassel und Erfurt über Bebra und Eisenach herstellen. Mit dieser Linie werden die beiden Fernverkehrsknoten Kassel und Erfurt miteinander verbunden. Am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe werden Anschlüsse im Zeitknoten zur Minute „hh:00“ erreicht.
- Für die Gesamrelation des RE5 Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt im 2-Stunden-Takt gibt es zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Nahverkehrsplans jedoch keine realistische Finanzierungsperspektive.

Korridor 7

Göttingen – Eichenberg – Eschwege – Bebra



Leistungsangebot im Korridor 7

Merkmale	Linie:	R7a	R7b	R7c
Fahrzeug		ET		
Sitzplätze (mind.)		160		
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		869		
Anzahl Fahrten				
Montag bis Freitag		26	11	10
Samstag		17	12	13
Sonn- und Feiertag		14	11	12
Fahrtenfolgen (Takt)				
Göttingen ∧ ∨ Eschwege	Mo-Fr	120'+	120'	
	Sa	120'-	120'	
	So/F	120'-	120'	
	abends	120'	-	
Eschwege ∧ ∨ Bebra	Mo-Fr	120'+		120'
	Sa	120'-		120'
	So/F	120'-		120'
	abends	120'		-

Verknüpfungen im Korridor 7

Knotenbf.	Anschlussrelationen		
Göttingen	R7	(Bebra -) ¹ Eschwege <> Hannover	ICE
	R7	(Bebra -) ¹ Eschwege <> Hannover	MET
	R7	(Bebra -) ¹ Eschwege <> Ottbergen	R72
Eichenberg	R7	(Bebra -) ¹ Eschwege <> Erfurt / Halle (S.)	RE1
	R7	(Bebra -) ¹ Eschwege <> Kassel	RE1 R1
Bebra	R7	(Göttingen -) ¹ Eschwege <> Fulda	R5
	R7	(Göttingen -) ¹ Eschwege <> Kassel	R5
	R7	(Göttingen -) ¹ Eschwege <> Eisenach	R6
	R7a	Göttingen <> Eisenach - Erfurt	RE5
	R7a	Göttingen <> Kassel	RE5

¹ Teillinie R7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.

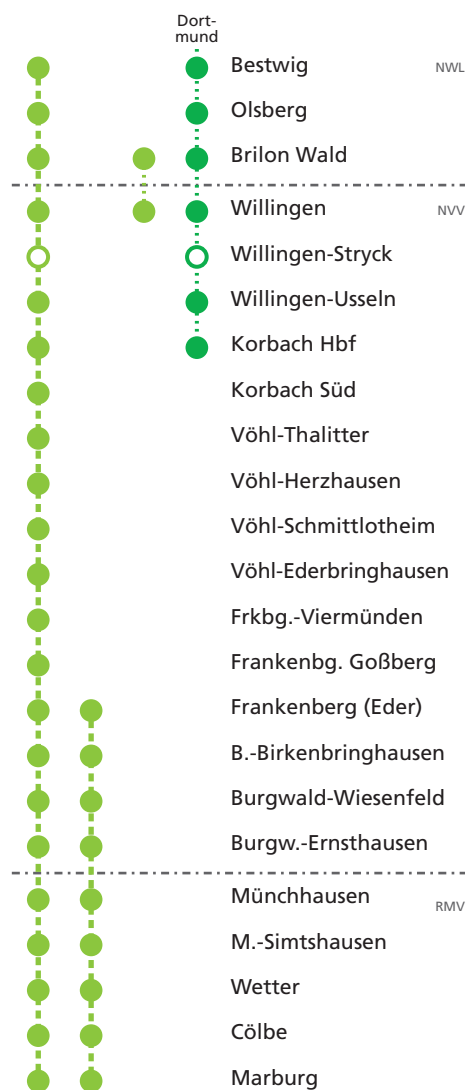
Erläuterungen zum Korridor 7:

- Es sind keine Änderungen an der Bediensystematik gegenüber dem Status quo (2010) geplant. Auf der Linie R7 wird das Bedienungskonzept mit Taktversatz beibehalten: Dieses besteht zum einen aus den beiden kurzen Teillinien Göttingen – Eschwege (R7b) und Eschwege – Bebra (R7c), deren Zeitlagen optimal auf die Umsteigeknoten Göttingen und Bebra (und in Folge Bad Hersfeld und Fulda) ausgerichtet sind. Zum anderen besteht das Bedienungskonzept aus durchgehenden Fahrten Göttingen – Eschwege – Bebra (R7a), die an den Linienenden dagegen keine Rundumanschlüsse, sondern nur lastrichtungsbezogene Umsteigebeziehungen herstellen können. Eine Abkehr von diesem Konzept würde zwar mehr durchgehende Fahrten zwischen Bebra und Göttingen und eine klarere Vertaktung bringen, jedoch nur zum Preis der Aufgabe wichtiger Umsteigebeziehungen, auch zum Fernverkehr.
- Durch Schließung der Taktlücken auf der Linie RE1 (Erfurt) bestehen in Eichenberg zusätzliche Anschlüsse in/aus Richtung Mühlhausen/Thüringen und Erfurt. Ebenso sollen diese Fahrten für zusätzliche Anschlüsse von bisher nicht verknüpften Fahrten der Teillinie R7a in/aus Richtung Kassel-Wilhelmshöhe genutzt werden.
- Durch die neue RE-Linie 5 sollen in Bebra für bisher nicht verknüpfte Fahrten der Teillinie R7a Anschlüsse auf der Relation Kassel – Erfurt hergestellt werden. Ob jedoch der Anschluss von der R7a zum RE5 nach Kassel mit den zur Verfügung stehenden Fahrlagen auch erreicht werden kann, muss anhand von detaillierten Fahrzeitrechnungen geprüft werden.
- Sollte es im deutschlandweiten Fernverkehrsnetz der DB AG zu anderen Fahrlagen kommen, besteht die Notwendigkeit der zweistündlichen Laufbrechung in Eschwege vermutlich nicht mehr; die R7 könnte dann einen klaren Stundentakt erhalten.

Korridor 8

Bestwig – Brilon – Willingen – Korbach – Frankenberg – Marburg

R42a R42b R55 RE55 Verkehrshalt



Bedienungshäufigkeiten im Regelverkehr (Mo-Fr)

----- 120-Minuten-Takt

..... einzelne Züge

● Regelhalt ○ Halt nur bei Veranstaltungen

Leistungsangebot im Korridor 8

Merkmale	Linie:	R42a	R42b	R55	RE55
Fahrzeug		VT	VT	VT	VT u. a.
Sitzplätze (mind.)		140	140	90	280
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		xxx	xxx	xxx	xxx
Anzahl Fahrten					
Montag bis Donnerstag		18	10	-	-
Freitag		18	10	10 ¹	4 ¹ +2 ²
Samstag		16	10	4 ¹	-
Sonn- und Feiertag		16	-	4 ¹	4 ¹ +2 ²
Fahrtenfolgen (Takt)					
Bestwig ∧ ∨	Mo-Fr	120'			
	Sa	120'			
	So/F	120'			
Brilon Wald	abends	E			
	Brilon Wald ∧ ∨	Mo-Do	120'+V	-	-
		Fr	120'+V	120'-	E
	Willingen	Sa	120'	E	-
So/F		120'	E	E	
abends		E	-	-	
Willingen ∧ ∨	Mo-Do	120'+V			-
	Fr	120'+V			E ²
	Sa	120'			-
	So/F	120'+V			E ²
	abends	E			-
Korbach ∧ ∨	Mo-Fr	120'+V			
	Sa	120'			
	So/F	120'			
	abends	E			
Frankenberg ∧ ∨	Mo-Fr	60'+V			
	Sa	60'-			
	So/F	120'			
	abends	E			
Marburg ∧ ∨	Mo-Fr	60'+V			
	Sa	60'-			
	So/F	120'			
	abends	E			

¹ nur Brilon Wald – Willingen

² Brilon Wald – Willingen – Korbach nur saisonal

Verknüpfungen im Korridor 8

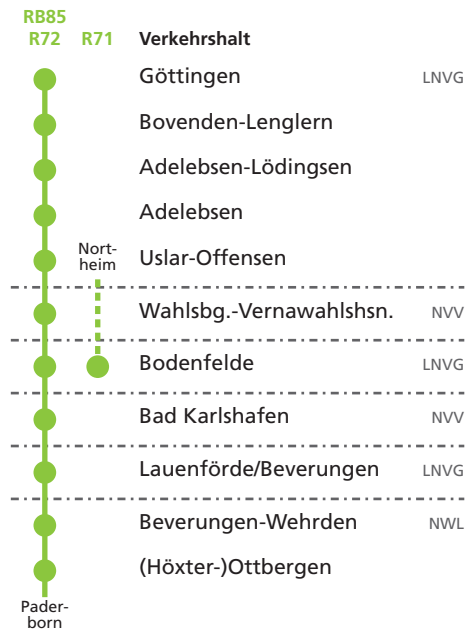
Knotenbf.		Anschlussrelationen	
Bestwig	R42	Marburg <> Dortmund	RE57
Brilon Wald	R55	Willingen <> Hagen bzw. Dortmund	RE17 RE57
Korbach	R42a	Marburg <> Kassel	R4
	R42a	Bestwig <> Kassel	R4
Cölbe	R42	(Bestwig –) Frankenberg <> Erndtebrück	R43
	R42	(Bestwig –) Frankenberg <> Schw.-Treysa	SE30
Marburg	R42	(Bestwig –) Frankenberg <> Frankfurt (M.)	RE30 R30

Erläuterungen zum Korridor 8:

- Nach der Reaktivierung des Abschnittes Korbach – Frankenberg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die Züge der Linie R42a vorerst zweistündlich zwischen Marburg und Bestwig via Korbach und Brilon Wald verkehren. Aus Gründen der Anschlusssymmetrien in Brilon Wald kann die R42a nicht – wie ursprünglich beabsichtigt – nach Brilon Stadt geführt werden. Seitens des NVV wird aber weiterhin die Intention verfolgt, dass Brilon Stadt zum Start- und Endbahnhof der Linie R42a wird.
- Mit einem Infrastrukturausbau in Olsberg-Bigge (Strecke Bestwig – Winterberg) besteht die Möglichkeit, ein geändertes Angebotskonzept auf der Sauerlandstrecke Hagen – Warburg sowie auf den Nebenstrecken nach Winterberg und Korbach umzusetzen. Dadurch kann ein durchgehender 2-Stunden-Takt Marburg – Bestwig auf der R42a und ein Integraler Taktknoten zur Minute „hh:00“ in Korbach eingerichtet werden (zu/von der R4 nach/aus Kassel). Ohne den Infrastrukturausbau in Olsberg-Bigge sind die Züge von/nach Brilon Wald in Korbach nicht in den Nullknoten einzubinden und müssten dort „gebrochen“ werden, denn die Anschlüsse zum RE57 in/aus Richtung Dortmund sind konzeptionell für die R42a maßgebend.
- Voraussetzung für alle Maßnahmen ist die Wiederinbetriebnahme bzw. Ertüchtigung der Strecke Korbach – Frankenberg. Vorstehend beschriebene Maßnahmen auf Seiten des Landes Nordrhein-Westfalen in Olsberg-Bigge sind vordringlich (vgl. auch NWL 2011, S. 264 ff.), um sowohl in Korbach abgestimmte Anschlüsse als auch durchgehende und vertaktete Züge Brilon – Marburg anbieten zu können.
- An Freitagen, Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird das Angebot auf der „Uplandbahn“ im Abschnitt Brilon Wald – Willingen durch die Linien R55 und RE55 ergänzt. Einige Leistungen des RE55 verkehren auch künftig nur saisonal.
- Der Angebotsumfang auf der „Burgwaldbahn“ im Abschnitt Marburg – Frankenberg wird weitgehend dem Status quo (2012) entsprechen. Das Fahrtenangebot wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 jedoch um einzelne Fahrten aufgestockt.

Korridor 9

Göttingen – Bodenfelde – Bad Karlshafen – Ottbergen



Leistungsangebot im Korridor 9

Merkmale	Linie:	R72 / RB85
Fahrzeug		VT
Sitzplätze (mind.)		120
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		55
Anzahl Fahrten		
Montag bis Freitag		32
Samstag		24
Sonn- und Feiertag		20
Fahrtenfolgen (Takt)		
Göttingen	Mo-Fr	60'
\wedge \vee	Sa	60'-
	So/F	120'
Ottbergen	abends	E

Verknüpfungen im Korridor 9

Knotenbf.	Anschlussrelationen	
Göttingen	R72	(Paderborn –) ¹ Ottbergen <> Kassel R1
	R72	(Paderborn –) ¹ Ottbergen <> Eschwege (– Bebra) R7
Bodenfelde	R72	(Paderborn –) ¹ Ottbergen <> Northeim R71
Ottbergen	RB85	Göttingen <> Paderborn ¹ RB84
	RB85	Göttingen <> Kreiensen RB84

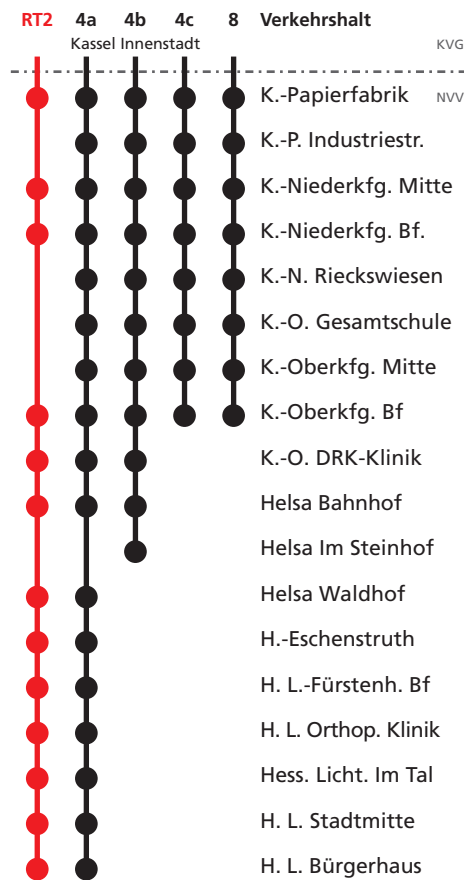
¹ in der 2. Betriebsstufe Linienverlängerung bis/aus Paderborn



Erläuterungen zum Korridor 9:

- „R72“ ist die Linienbezeichnung der LNVG in Niedersachsen, die jedoch nur Planungszwecken dient und nicht in der Marktkommunikation verwendet wird. „RB85“ ist die Linienbezeichnung des NWL in Nordrhein-Westfalen, die sowohl für Planung als auch für Marktkommunikation Verwendung findet.
- Im Rahmen der Neuvergabe der Leistungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erfolgen stufenweise Angebotsverbesserungen, worunter auch die Einführung eines Stundentaktes an Werktagen fällt. In einer 2. Ausbaustufe wird die Linie RB85 ab Dezember 2017 durch Flügelung und Vereinigung mit der Linie RB84 (Paderborn – Ottbergen – Holzminden – Kreiensen) über Ottbergen hinaus bis Paderborn verlängert.
- Die Zeitlage der Linie RB85 wird geändert, so dass in Göttingen günstigere Anschlüsse in/aus Richtung Kassel zur R1 entstehen.

Korridor 10

Kassel – Kaufungen – Helsa – Hessisch Lichtenau



	60-Minuten-(Grund-)Takt (teilweise nur zu den HVZ)
	Regelhalt

Leistungsangebot im Korridor 10

Merkmale	Linie:	RT2	4a	4b	4c	8
Fahrzeug		RT E/E	Tram (600 V=)			
Sitzplätze (mind.)		90	85	85	85	85
Zugkm/a (ca.) [in Tsd.]		xxx ¹	xxx ¹			xxx ¹
Anzahl Fahrten (ca.)						
Montag bis Freitag		42	24	40	6	42
Samstag		40	-	20	16	40
Sonn- und Feiertag		34	-	22	10	34
Fahrtenfolgen (Takt)						
KS Innenstadt ² ∧ ∨	Mo-Fr	60' ³	15'			
	Sa	60' ³	-	30'	-	
	So/F	60' ³	-	30'	-	
	Oberkaufg. (Bf.) abends	60' ³	-	30'	-	
Oberkaufg. (Bf.) ∧ ∨ Helsa	Mo-Fr	15'-30' ⁴				
	Sa	60'	-	60'		
	So/F	60'	-	60'		
	abends	60'	-	-		
Helsa ∧ ∨ Hess. Lichtenau	Mo-Fr	30' / 60'				
	Sa	60'	-			
	So/F	60'	-			
	abends	60'	-			

¹ Tram- bzw. Zugkm außerhalb der Stadt Kassel.
² Das Angebot zwischen Kassel Innenstadt und Papierfabrik ist der Übersichtlichkeit halber nicht mit abgebildet.
³ beschleunigte Führung über Umfahungsstrecke Kaufungen.
⁴ Durch Überlagerung der 60-Minuten-(Grund-)Takte der Linien RT2, 4a, 4b zwischen Oberkaufungen Bf. und Helsa entsteht (in den HVZ) ein „Wechseltakt“ von 15 bzw. 30 min.

Verknüpfungen im Korridor 10

Knotenbf.	Anschlussrelationen		
Oberkaufungen (Bf.)	RT2	Hessisch Lichtenau <> Kassel	8

Erläuterungen zum Korridor 10:

- Um für Hessisch Lichtenau und Helsa eine schnellere Anbindung an Kassel herzustellen, wird eine neue Teillinie mit beschleunigter Führung über die Güterzugstrecke in Kaufungen eingerichtet, die im Übrigen nur an ausgewählten Haltestellen hält. Die künftige „Express“-Leistung soll die überwiegende Anzahl der durchgehenden Fahr-

ten der Tramlinie 4 im Status quo (2010) zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau ersetzen.

- Die „Express“-Leistung erhält im Nahverkehrsplan den Arbeitstitel „RT2“. Diese wird entweder mit RT-Fahrzeugen oder – als beschleunigte Stadt-Umland-Tramlinie – 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. Ansonsten endet bzw. beginnt die Tramlinie 4 je nach Verkehrstag bzw. nach Verkehrszeit in Helsa, Oberkaufungen oder Papierfabrik.
- Kaufungen erhält montags bis freitags zu den Hauptverkehrszeiten ein verdichtetes Angebot durch zusätzliche Fahrten der Tramlinie 8, die über Papierfabrik hinaus bis Oberkaufungen „Bahnhof“ verlängert werden.
- In Oberkaufungen „Bahnhof“ sollen abgestimmte Anschlüsse zwischen der „RT2“ und der Tramlinie 8 hergestellt werden (montags bis freitags), die alle Unterwegshaltestellen im Gemeindegebiet von Kaufungen bedient.
- Um das dargestellte Bedienungskonzept realisieren zu können, sind die Elektrifizierung der nach EBO klassifizierten Umfahungsstrecke in Kaufungen und ggf. weitere, kleinere Infrastrukturmaßnahmen erforderlich.⁴¹
- Im Fall des Einsatzes von RT-Fahrzeugen auf der „RT2“ wird eine alternative innerstädtische Führung über die Haltestelle „Lutherplatz“ und Kassel Hbf. (tief) zum Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe geprüft. Diese Variante bietet deutliche Fahrzeivorteile gegenüber der derzeitigen Linienführung der Tramlinie 4 zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof Wilhelmshöhe (über Friedrich-Ebert-Straße und Bebelplatz).

⁴¹ Die Detailplanungen zu dem projektierten Bedienungskonzept waren zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans noch in Prüfung.

2.6 Anschlusskonzept für den Schienenverkehr

Die in den korridorbezogenen Angebotskonzepten (vgl. Kap. V 2.5) bereits aufgeführten Anschlussbeziehungen zwischen den Schienenlinien an den Knotenbahnhöfen sind im vorliegenden Unterkapitel zusammenfassend dargestellt. Tab. IV-1 führt je Knotenbahnhof die Schienenlinien und deren Fahrtziele auf, zwischen denen vertaktete Anschlussbeziehungen in beide Richtungen bestehen (Matrix ist einseitig aufgebaut).

Der mit Abstand wichtigste Knotenbahnhof im NVV-Gebiet ist Kassel-Wilhelmshöhe, da dort auch Übergänge zu allen Fernverkehrszügen (ICE, IC) möglich sind.

Kassel Hbf., Bebra, Eichenberg, Korbach und Wabern sind weitere wichtige Umsteigebahnhöfe, an denen mehrere Eisenbahnstrecken zusammenlaufen. Von nachrangiger Bedeutung hingegen sind die „Über-Eck-Anschlüsse“ in Baunatal-Guntershausen und Obervellmar.

An folgenden Bahnstationen im Verbundgebiet kann zwischen verschiedenen Produktgattungen desselben Korridors umgestiegen werden (z. B. IC <> R oder R <> RT): Bad Hersfeld, Hofgeismar, Melsungen, Schwalmstadt-Treysa, Zierenberg, Oberkaufungen (Bf.).

Relevante Knotenbahnhöfe außerhalb des Verbundgebietes sind Bestwig, Bodenfelde, Brilon Wald, Cölbe, Eisenach, Fulda, Göttingen, Marburg, Ottbergen und Warburg. Dort werden abgestimmte Anschlüsse zu/von den SPNV-Linien des NVV-Gebietes hergestellt.

Eine räumliche Darstellung des Anschlusskonzepts für die Linien des Schienenverkehrs befindet sich in → **Anlage V-1**. Die Anschlüsse zum regionalen Busverkehr werden in Kap. V 3.7 behandelt.

Knotenbahnhof	beidseitige Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien und deren Fahrtziele		
Kassel-Wilhelmshöhe	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Frankfurt (M.)	ICE
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Würzburg – München	ICE
	RE1	Erfurt <> Frankfurt (M.)	IC26
	RE1	Erfurt – Eichenberg <> Eisenach – Erfurt	RE5
	RE1	Erfurt <> Dortmund	RE11
	RE1	Halle (S.) <> Hagen	RE17
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Fulda	R5
	RE5	Erfurt – Eisenach <> Hamburg	ICE
	RE5	Erfurt – Eisenach <> Dortmund	RE11
	RE11	Dortmund <> Frankfurt (M.)	ICE
	RE11	Dortmund <> Würzburg – München	ICE
	RE11	Dortmund <> Frankfurt (M.)	IC
	RE11	Dortmund <> Fulda	R5
	RE17	Hagen <> Frankfurt (M.)	ICE
	RE17	Hagen <> Würzburg – München	ICE

Knotenbahnhof		beidseitige Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien und deren Fahrtziele	
Kassel-Wilhelms- höhe (Forts.)	RE17	Hagen <> Fulda	R5
	RE30	Frankfurt (M.) <> Berlin	ICE
	RE30	Frankfurt (M.) <> Hannover	ICE
	RE30	Frankfurt (M.) <> Korbach	R4
	R4	Korbach <> Berlin	ICE
	R4	Korbach <> Hamburg	ICE
	R4	Korbach <> Frankfurt (M.)	ICE
	R4	Korbach <> Melsungen	RT5
	R5	Fulda <> Hamburg	IC26
	R9	Schwalmstadt-Treysa <> Hamburg	ICE
	R9	Schwalmstadt-Treysa <> Würzburg – München	ICE
	RT5	Melsungen <> Berlin	ICE
	RT5	Melsungen <> Hamburg	ICE
Kassel Hbf.	RE30	Frankfurt (M.) <> Göttingen	R1
	RE30	Frankfurt (M.) <> Hofgeismar-Hümme	RT3
	R1	Göttingen <> Zierenberg	RT4
	R1	Göttingen <> Melsungen	RT5
	R5	Fulda <> Wolfhagen	RT4
	R9	Schwalmstadt-Treysa <> Zierenberg	RT4
	RE, R	div. Fahrtrichtungen <> Kassel Innenstadt	RT
Bad Hersfeld	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	ICE, IC
B.-Guntershausen	R9	Schwalmstadt-Treysa <> Melsungen	RT5
Bebra	RE5	Kassel <> Göttingen	R7a
	RE5	Erfurt – Eisenach <> Göttingen	R7a
	R5	Fulda <> Eisenach	R6
	R5	Kassel <> Eisenach	R6
	R5	Fulda <> Eschwege (– Göttingen) ¹	R7
	R5	Kassel <> Eschwege (– Göttingen) ¹	R7
	R6	Eisenach <> Eschwege (– Göttingen) ¹	R7
	¹ Teillinie R7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.		
Eichenberg	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Kassel	R1
	RE1	Erfurt / Halle (S.) <> Eschwege (– Bebra) ¹	R7
	RE1	Kassel <> Eschwege (– Bebra) ¹	R7
	R1	Kassel <> Eschwege (– Bebra) ¹	R7
Hofgeismar	RE11	Dortmund <> Kassel Innenstadt	RT3

Knotenbahnhof	beidseitige Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien und deren Fahrtziele		
Hofgeismar (Forts.)	RE17	Hagen <> Kassel Innenstadt	RT3
Korbach	R4	Kassel <> Bestwig	R42
	R4	Kassel <> Marburg	R42
Melsungen	RE5	Erfurt – Eisenach <> Kassel Innenstadt	RT5
	R5	Fulda <> Kassel Innenstadt	RT5
Schwalmstadt-Treysa	R9	Kassel <> Frankfurt (M.)	IC26
	R9	Kassel <> Frankfurt (M.)	SE30
Wabern	RE30	Frankfurt (M.) <> Bad Wildungen	R39
	R9	Kassel <> Bad Wildungen	R39
	R39	Bad Wildungen <> Hamburg	IC26
Zierenberg	R4	Korbach <> Kassel Innenstadt	RT4
Oberkaufungen Bf.	RT2	Hessisch Lichtenau <> Kassel	8
Knotenbahnhöfe außerhalb des NVV-Gebietes			
Bestwig	R42	Marburg <> Dortmund	RE57
Bodenfelde	R72	(Paderborn –) ¹ Ottbergen <> Northeim	R71
Brilon Wald	R55	Willingen <> Hagen / Dortmund	RE17 / RE57
Cölbe	R42	(Bestwig –) Frankenberg <> Erndtebrück	R43
	R42	(Bestwig –) Frankenberg <> Schwalmstadt-Treysa	SE30
Eisenach	R6	Bebra <> Leipzig – Dresden	ICE
	R6	Bebra <> Erfurt	RB20
Fulda	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	ICE, IC
	R5	Kassel <> Würzburg – München	ICE
	R5	Kassel <> Frankfurt (M.)	RE50
Göttingen	R1	Kassel <> Hannover	ICE
	R1	Kassel <> Hannover	X5
	R1	Kassel <> Ottbergen (– Paderborn) ²	R72
	R7	(Bebra –) ¹ Eschwege <> Hannover	ICE
	R7	(Bebra –) ¹ Eschwege <> Hannover	X5
	R7	(Bebra –) ¹ Eschwege <> Ottbergen (– Paderborn) ²	R72
¹ Teillinie 7a erfüllt diese Funktion nur eingeschränkt.			
² in der 2. Betriebsstufe Linienverlängerung bis/aus Paderborn			
Marburg	RE30 R30	Frankfurt (M.) – Gießen <> Frankenberg (– Bestwig)	R42
Ottbergen	RB85	Göttingen <> Paderborn ¹	RB84
	RB85	Göttingen <> Kreiensen	RB84
¹ in der 2. Betriebsstufe Linienverlängerung bis/aus Paderborn			

Knotenbahnhof	beidseitige Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien und deren Fahrtziele		
Warburg (Westf.)	RE11	Kassel <> Hagen	RE17
	RE11	Dortmund <> Hagen	RE17
	RE17	Kassel <> Münster	RB89
	RE17	Hagen <> Münster	RB89

Tab. V-1: Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien an den Knotenbahnhöfen
[eigene Zusammenstellung]

2.7 Innerstädtische Führung der RegioTram in Kassel

Der NVV ist Aufgabenträger für die innerstädtischen Leistungen der RegioTram. Im vorliegenden Nahverkehrsplan sind zu den Linienführungen zwei grundlegende Varianten ausgearbeitet, die mit der Stadt Kassel bzw. der KVG abgestimmt sind:

- Zielkonzept für die RegioTram als Bestandteil des Angebotskonzepts 2013+ (vgl. Kap. V 2.7.1);
- Bedienung des Stadtteils Kassel-Waldau durch die RT im Fall des Baus einer Stadtbahntrasse (vgl. V 2.7.2).

2.7.1 Zielkonzept RegioTram (Angebotskonzept 2013+)

Das Zielkonzept für die RegioTram mit den Linien RT3, RT4 und RT5 als integraler Bestandteil des Angebotskonzepts 2013+ sieht ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eine koordinierte innerstädtische Bedienung zusammen mit den Trambahn-Linien der KVG vor.

Die Linien RT3 (nach/von Hofgeismar-Hümme) und RT4 (nach/von Wolfhagen) werden ab dem Bahnhof Obervellmar über die sog. Harleshäuser Kurve zum Kasseler Hbf. geführt. An Werktagen (Mo-Fr) und an Samstagen überlagern sich die 30-Minuten-Takte beider Linien auf diesem Abschnitt zu einem 15-Minuten-Takt. Die RT5 (nach/von Melsungen) wird im 30-Minuten-Takt verkehren (vgl. Kap. V 2.3).

Östlich des Kasseler Hauptbahnhofes, an dem sich die Systemschnittstelle EBO/BOStrab befindet, beginnt die innerstädtische Führung der RegioTram (vgl. Abb. V-8).

Die Linien RT3 und RT4 werden die Relation Kassel Hbf. – Rathaus – Königsplatz – Am Stern – Holländischer Platz/Universität – Holländische Straße zusammen im 15-Minuten-Takt bedienen. Diese beiden RT-Linien unterstützen zwischen den Haltestellen Rathaus und Holländische Straße die städtischen Tramlinien 1 und 5 der KVG, womit die Beförderungskapazitäten in dem besonders aufkommenstarken Stadtbezirk Nord (Holland) eine deutliche Erweiterung erfahren werden. Eine Voraussetzung für eine fahrplanmäßige RT-Bedienung ist die Schaffung eines entsprechend breiten Lichtraumprofils für die RT-Fahrzeuge auf der Stadtbahntrasse entlang der Holländischen Straße.

Die RT5 wird im 30-Minuten-Takt die innerstädtische Relation Kassel Hbf. – Rathaus (Fünfensterstraße) – Heinrich-Heine-Straße/Universität – Auestadion bedienen.

Für das innerstädtische RegioTram-Zielkonzept ergeben sich gegenüber dem Angebot im Fahrplanjahr 2010 (Basisjahr der Bestandsaufnahme) zusammengefasst folgende Änderungen bei den Regelleistungen:

- Die Endhaltestelle Auestadion wird künftig nicht mehr durch die RT3 angefahren, sondern nur durch die Regelfahrten der RT5 (bisher nur Teilleistungen an Mo-Fr, Sa).
- Die RT4 wird über den Königsplatz hinaus über die Holländische Straße (B7, B83) bis zur gleichnamigen Wendehaltestelle im Stadtteil Philippenhof-Warteberg verlängert (s. o.).
- Die Bedienung ab „Am Stern“ entlang der Leipziger Straße (B7) bis zur gleichnamigen Wendehaltestelle im Stadtteil Bettenhausen durch die Linien RT5 (nur Teilleistungen) und RT9 wird entfallen. Davon sind auch die verlängerten Fahrten nach Kaufungen-Papierfabrik betroffen.

- Die RT9 wird entfallen und steht somit als eigenständige Linie auch nicht mehr für eine innerstädtische Bedienung zur Verfügung. Die auf dieser Linie gebundenen Fahrzeuge gehen im Zielkonzept auf die RT-Linien 3 und 5 über.

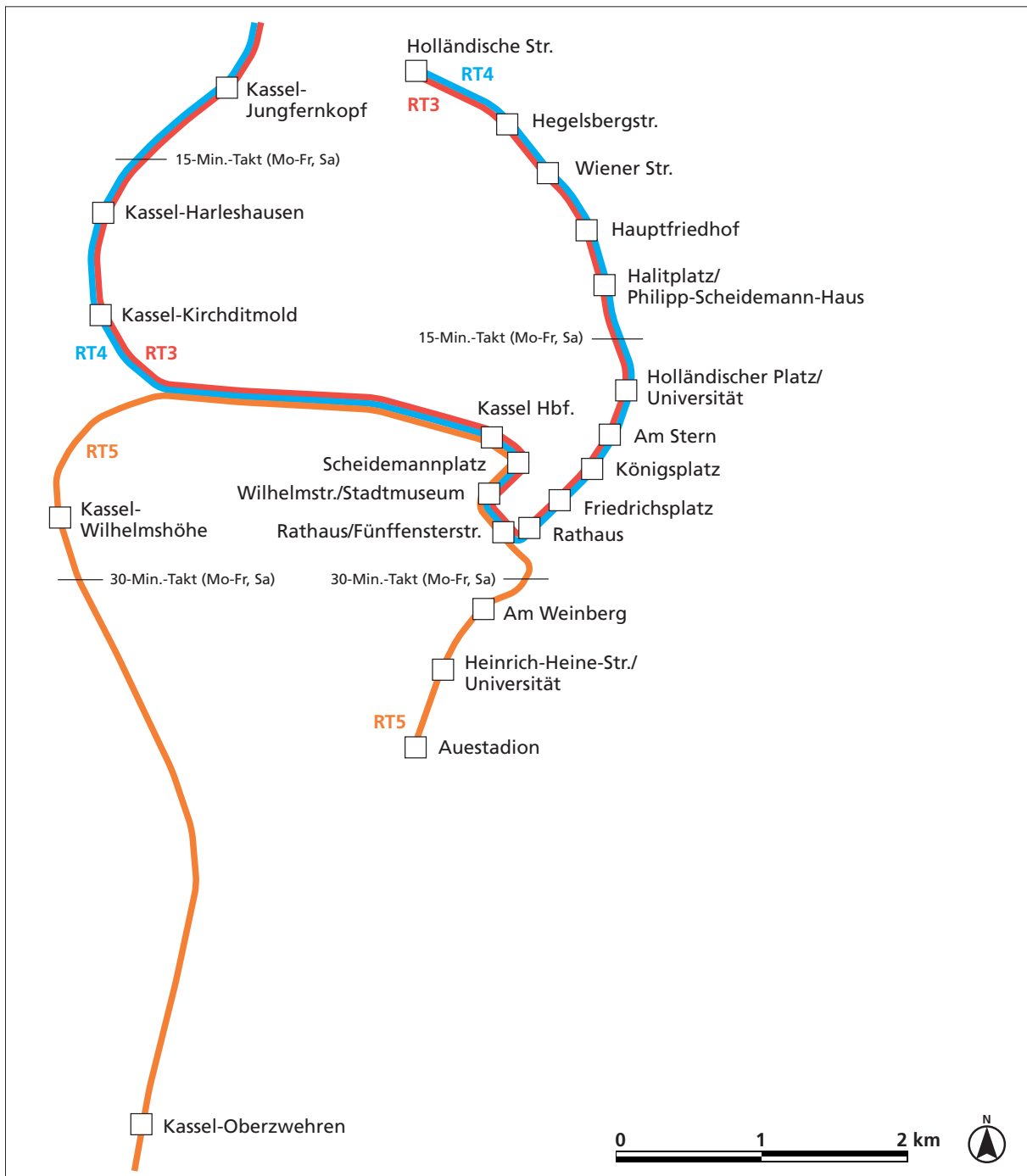


Abb. V-8: Innerstädtische Führung der RegioTram in Kassel gemäß Angebotskonzept 2013+ [eigener Entwurf]

2.7.2 Stadtbahntrasse nach Kassel-Waldau

Im Fall des Baus einer Stadtbahntrasse durch die KVG vom Platz der Deutschen Einheit (Unterneustadt) entlang der B 83 in den Stadtteil Waldau besteht eine mögliche künftige Bedienungsvariante in der Führung der RT-Linien 3 und 4 im 15-Minuten-Takt. Die vertaktete RT-Bedienung auf der Holländischen Straße (vgl. Kap. V 2.7.1) würde somit nach Waldau „umgeklappt“ werden. Auf der Holländischen Straße würde es dann nur noch ein eingeschränktes Angebot mit RT-Fahrzeugen geben (Einzelfahrten).

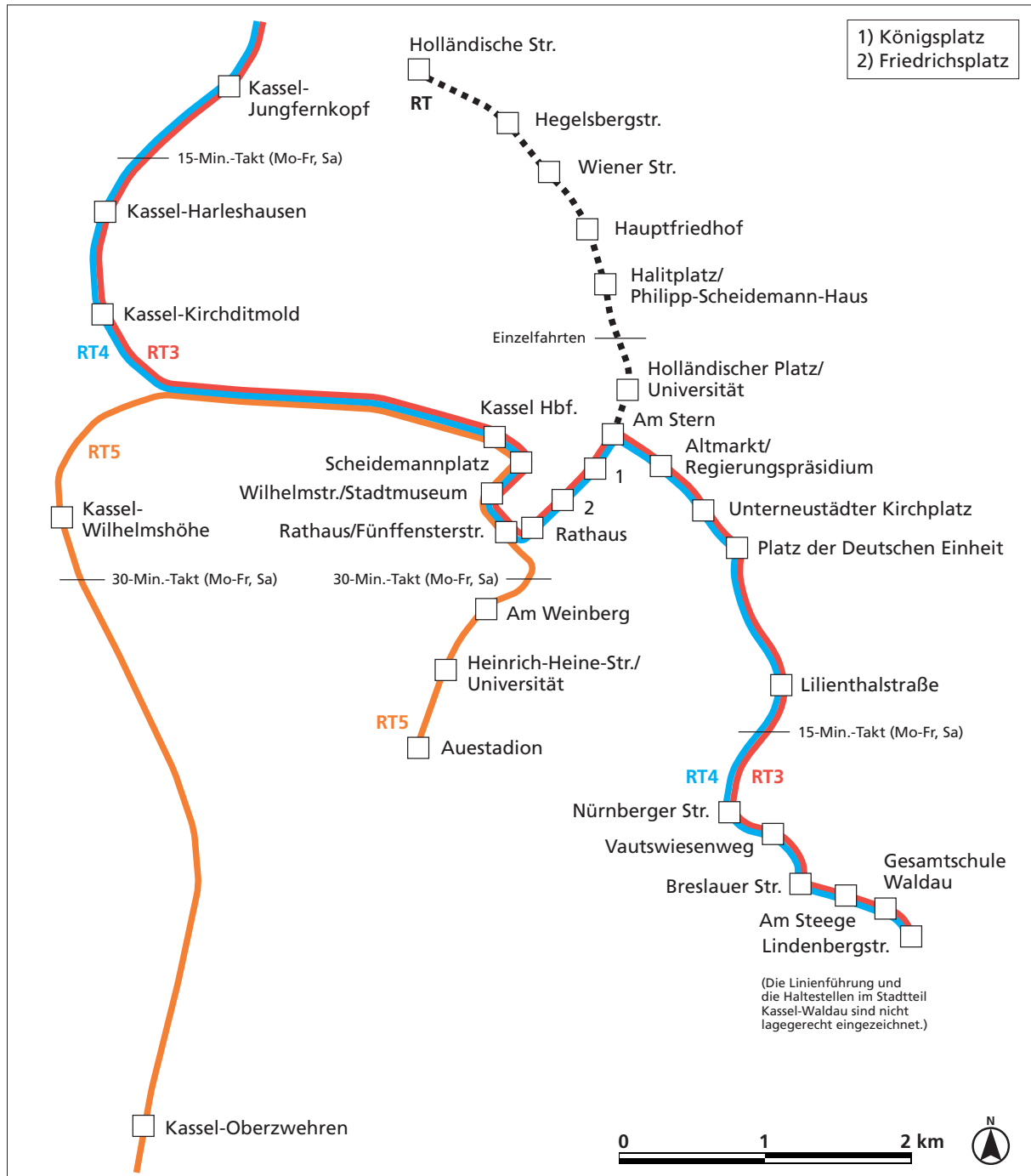


Abb. V-9: Innerstädtische Führung der RegioTram bei einer Trassenverlängerung nach Waldau [eigener Entwurf]

3 Angebotskonzept für den regionalen straßengebundenen ÖPNV

Der regionale Busnahverkehr ist der Teil des ÖPNV, der im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes erbracht wird und der als regionale Linie in den Regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen ist (vgl. § 2 Abs. 4 HÖPNVG). Somit ist der regionale Nahverkehrsplan das zentrale Steuerungsinstrument für die Festlegung, welche Linien des straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet als regionale Linien eingestuft sind und somit in die Zuständigkeit des NVV fallen.

Für jede einzelne Linie des regionalen straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV liegt ein „Steckbrief“ vor (→ **Anlage V-2**), der jeweils die angebotsseitigen Eckdaten darstellt:

- Linienverlauf (mit ortsteilscharfer kartographischer Darstellung des Linienweges);
- Linienbündel;
- Fahrzeugkategorien;
- Angebotstyp und Netzebene (gemäß Anforderungsprofil Kap. 7.1);
- Verkehrstage, Betriebszeiten und Fahrtenfolgen;
- Verknüpfungspunkte mit allgemeinen Anschlussmöglichkeiten zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie ggf. (vertakteten) Anschlüssen zu anderen ÖPNV-Linien;
- verkehrliche Funktionen, anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete;
- Änderungen gegenüber dem Jahr der Bestandsaufnahme 2010 (sofern zutreffend).

Für die regionalen Buslinien außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel ist überwiegend ein vertaktetes Angebot an (nahezu) allen Verkehrstagen vorgesehen. Es werden sowohl Anschlüsse zum/vom SPNV als auch unter den regionalen Buslinien vertaktete Systemanschlüsse hergestellt. Hierdurch wird in weiten Teilen des ländlich strukturierten Verbundgebietes ein regionales Grundnetz aus fest bedienten Schienen- und Buslinien angeboten.

Zu vielen regionalen Buslinien gibt es ein über das Regelangebot hinausgehendes Zusatzangebot. In den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** sind derartige Zusatzfahrten unter der Rubrik Fahrtenfolge mit einem „+V“ gekennzeichnet. Im Ordnungsraum und im ländlichen Raum werden Regelfahrten oftmals um unvertaktete Schulverkehrsfahrten ergänzt oder es werden Abschnitte mit hoher Fahrgastnachfrage zeitweise an allen Werktagen um weitere Taktfahrten verdichtet (z. B. „60'+V“ oder „120'+V“).

Im Verdichtungsraum Kassel wird das Zusatzangebot bei einigen Linien des Stadt- Umland-Verkehrs eher nach der Fahrleistung bestimmt und nicht nach einzelnen Kursen. Beispielsweise ist eine Fahrt der Linie 37 zwischen Kassel und Lohfelden eine Regelfahrt. Hinter dem Grundzentrum Söhrewald-Wellerode wird diese Fahrt zu einer Zusatzfahrt, da das Regelangebot in der Ordnungsraumgemeinde Söhrewald gegenüber der Verdichtungsraumgemeinde Lohfelden weniger dicht ausfallen muss.

Zusatzangebote in Form von Taktverdichtungen auf regionalen Buslinien im Stadt-Umland-Verkehr, die über die Erfordernisse der Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten

aus dem Anforderungsprofil hinausgehen (vgl. Kap. III 6.4.2), werden von kommunaler Seite aus folgenden Gründen mitfinanziert:

- Erfordernisse des Ausbildungsverkehrs (Kapazitäten, Lage der Schulstandorte, Schulzeiten);
- Zusammenlegung von Fahrten entlang regionaler Bedienkorridore (anstatt Trennung in zusätzliche lokale Linien);
- das Regelfahrtenangebot kann die Fahrgastnachfrage – auch jene im Jedermann-Verkehr – kapazitativ nicht bewältigen (besonders bei Orten ohne Anschluss an den SPNV oder an die Stadt-Umland-Tram);
- Wünsche einer besseren An- bzw. Verbindung durch Landkreis und Kommunen.

Die Finanzierung wird zwischen NVV und Landkreisen bzw. Kommunen im Vorfeld einer Leistungsvergabe geregelt.

Insofern ist an dieser Stelle hervorzuheben, dass das hier dargelegte Angebotskonzept für regionale Buslinien mit entsprechenden Zusatzfahrten (gemäß Liniensteckbrief) nur unter finanzieller Beteiligung der betroffenen kommunalen Gebietskörperschaft realisiert werden kann.

In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die Angebotskonzepte für den regionalen straßengebundenen ÖPNV kreisweise aufbereitet:

- Verdichtungsraum Kassel (Kap. V 3.1);
- übrige Verkehrsgebiete im Landkreis Kassel (Kap. V 3.2);
- Werra-Meißner-Kreis (Kap. V 3.3);
- Landkreis Hersfeld-Rotenburg (Kap. V 3.4);
- Schwalm-Eder-Kreis (Kap. V 3.5);
- Landkreis Waldeck-Frankenberg (Kap. V 3.6).

3.1 Verdichtungsraum Kassel



Abb. V-10: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Verdichtungsraum Kassel

[eigener Entwurf]

Das Zielnetz für die regionalen Buslinien im Verdichtungsraum und in Teilen des daran anschließenden Ordnungsraumes besteht aus

- 6 Linien des Stadt-Umland-Verkehrs, die radial auf Kassel zulaufen und in den Umlandgemeinden eine zusätzliche Feinerschließung vornehmen (30, 32, 37, 40, 42, 50);

- 1 Durchmesserlinie durch die Stadt Kassel mit analogen Funktionen wie die Radiallinien (52);
- 1 Tangentiallinie im nördlichen Umland zur besseren Anbindung des Mittelzentrums Vellmar (48);
- 1 beschleunigte Linie zur Anbindung des Flughafens Kassel-Calden und des Kernortes Caldén an die Kasseler Innenstadt und an den Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (100);
- 4 Nachtbuslinien (N37, N40, N49, N52), die in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen Verbindungen zwischen Kassel und den Umlandgemeinden herstellen.

Regionale Stadt-Umland-Linien übernehmen vor allem dort die Grundlast der Bedienung, wo

- es keine Schienenanbindung der Gemeinde gibt (Niestetal, Lohfelden, Schauenburg, Söhrewald),
- trotz Bahnanschluss die grundzentralen Ortsteile ohne Schienenanbindung sind (Caldén, Staufenberg),
- keine Anbindung durch Bahnlinien für weitere Stadt- bzw. Ortsteile gegeben ist (Baunatal, Edermünde, Fulda, Immenhausen).

Im Vergleich zu den regionalen Buslinien außerhalb des Verdichtungsraumes steht der Netzgedanke bei den Stadt-Umland-Linien weniger im Vordergrund der verkehrsplanerischen Konzeption (vgl. Abb. V-10). Angebot und Nachfrage sind sehr stark auf Kassel ausgerichtet. Die Linien sind daher i. d. R. nur einseitig in Kassel an den SPNV oder an die Tram angebunden. Ausnahmen sind die Linien 42 und 50, die im Linienverlauf oder am Liniende Bahnstationen bedienen und somit auch Netz Wirkung erzeugen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien hervor.

In folgenden Verkehrsräumen standen bzw. stehen Angebotsmodifikationen an:

Das Bedienkonzept für das nordöstliche Umland mit den Gemeinden Niestetal und Staufenberg (LK Göttingen) wurde bereits zum Dezember 2012 grundlegend verändert:

- Bestandslinien erhielten geänderte Linienführungen (30, 32) und deren Bedienzeiträume abends und am Wochenende wurden erweitert.
- Durch Linienverknüpfungen, auch zu lokalen Linien, entstanden mehr umsteigefreie Verbindungen.
- Erstmals wurde eine Durchmesserlinie durch die Stadt Kassel eingeführt (52), die außerdem das neue Gewerbegebiet am Sandershäuser Berg in Niestetal anfährt.

Im Zuge der Einrichtung der Durchmesserlinie 52 Niestetal – Kassel – Schauenburg wurde auch die ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Schauenburg angepasst. Größere Veränderungen ergaben sich dabei für Bad Emstal und Naumburg (vgl. Kap. V 3.2).

Aufgrund des sehr hohen Fahrgastaufkommens wird der Abschnitt zwischen Kassel und Lohfelden-Ochshausen der Linie 37 an Nachmittagen (Mo-Fr) auf einen 7,5-Minuten-Takt verdichtet. Die Linie 37 nimmt zudem Funktionen der Bedienung des Kasseler Stadtteils Forstfeld wahr.

Für das südliche Umland (Baunatal, Fulda, Guxhagen, Edermünde) sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die bisherigen regionalen Linien 38, N38, 39 und 39.1 werden mit neuen Liniennummern versehen (17, N17, 17.1) und gehen in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG über. Im Zuge dessen wird Bedienung des Gemeindegebietes von Guxhagen (Schwalm-Eder-Kreis) – außer im schulbezogenen Verkehr – durch diese Linien aufgegeben und teilweise durch die Linie 50 ersetzt.
- Die Fahrten der Linie 50 beginnen bzw. enden künftig an der Tramhaltestelle „Dennhäuser Straße“ in Kassel. Die Linienführung im nördlichen Teil des Schwalm-Eder-Kreises wird modifiziert und von Edermünde über Guxhagen nach Fuldabrück-Dörnhausen verlängert. Das Fahrtenangebot wird auf einen ganztägigen Betrieb in beide Fahrtrichtungen ausgedehnt, d. h. Taktlücken zur NVZ werden geschlossen.

Im nördlichen Umland (Fuldata, Vellmar) werden die Linien 40 und 42 in ihrem Umfang erhalten bleiben. Die Verstärkerfahrten an Schulwerktagen zwischen der Gemeinde Fuldata und der Kasseler Innenstadt gehen auf die lokale Linie 45 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Kassel über. Anlässlich der Inbetriebnahme der Tram nach Vellmar im Oktober 2011 wurde das Netz aus regionalen und lokalen Buslinien bereits angepasst.

Aus Tab. V-2 gehen die Änderungen hervor, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Verdichtungsraum Kassel gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 ergeben. Die Umsetzungshorizonte variieren: Ein Großteil der Maßnahmen wurde noch während der Erstellungsphase des Regionalen Nahverkehrsplans zum Dezember 2012 umgesetzt (Schauenburg, Niestetal, Staufenberg). Weitere Maßnahmen werden zu den künftigen Fahrplanwechseln im Dezember 2013 (Fuldabrück) oder im Dezember 2014 (nördliches Umland) realisiert.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
30	Kassel – Niestetal – Staufenberg	geänderte Linienführung im LK Kassel, im LK Göttingen und in der Stadt Kassel	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		verändertes Bedienkonzept zusammen mit den Linien 31, 32, 33, 34, 52 und 196	
		Ausweitung des Bedienzeitraums abends und am WE	
30.1	Kassel – Niestetal (– Staufenberg)	Leistung ist als Linie 33 (neu) in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel übergegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012
32	Kassel – Niestetal – Staufenberg	geänderte Linienführung im LK Kassel, im LK Göttingen und in der Stadt Kassel	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		verändertes Bedienkonzept zusammen mit den Linien 30, 31, 34, 52 und 196	
		Ausweitung des Bedienzeitraums abends und an Wochenenden	
		Ersatz des AST auf dem Gebiet der Gem. Staufenberg	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
32.1	Niestetal-Heiligenrode – OT der Gemeinde Staufenberg	Leistung ist als Linie 33 (neu) in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel übergegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012
33 (alt)	Kassel – Niestetal	Linie ist in der bisherigen Funktion entfallen; Leistungen sind in der Linie 31 integriert	seit Fahrplanwechsel 12/2012
33 (neu)	(Kassel) – Niestetal – Staufenberg	Linie hat Leistungen der bisherigen Linien 30.1 und 32.1 übernommen und befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des LK Kassel	seit Fahrplanwechsel 12/2012
N33	Kassel – Niestetal	Leistung ist auf Linie N52 übergegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012
37	Kassel – Lohfelden – Söhrewald	geänderte Linienführung in der Stadt Kassel	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Verdichtung des Bedienzeitraumes an Nachmittagen (Mo-Fr) im Abschnitt Kassel – L.-Ochshausen	
N37	Kassel – Lohfelden – Söhrewald	Ausweitung des Fahrtenangebotes	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
38	Kassel – Fuldabrück – Guxhagen	geht als Linie 17 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Abschnitt Fuldabrück – Guxhagen wird von Linie 50 übernommen.	
N38	Kassel – Fuldabrück – Kassel Dennhäuser Str.	geht als Linie N17 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
39	Kassel – Fuldabrück – OT von Guxhagen	geht als Linie 17 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Abschnitt Fuldabrück – Guxhagen wird von Linie 50 übernommen.	
39.1	Fuldabrück – Guxhagen	geht als Linie 17.1 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
40	Kassel – Fuldataal – Immenhausen-Holzhausen	schulbezogene Verstärkerfahrten nach/aus KS-Innenstadt gehen auf Linie 45 in AT des LK Kassel über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
N40	Kassel – Fuldataal	Ausweitung des Fahrtenangebotes	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
41	Kassel-Wilhelmshöhe – Vellmar	Abschnitt Vellmar – Fuldata – Kassel Ihringsh. Str. infolge Inbetriebnahme Tram nach Vellmar entfallen	seit 10/2011
		geht in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
42	Kassel – Fuldata – Hann. Münden	schulbezogene Verstärkerfahrten nach/aus KS-Innenstadt gehen auf Linie 45 in AT des LK Kassel über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
46 (alt)	Kassel Holländische Straße – Vellmar – Espenau	Leistungen gehen als Linie 46 (neu) und 47 in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
N46	Vellmar – Espenau	Linie ist entfallen (s. N49)	seit 10/2011
48	Kassel – Fuldata – Vellmar – Ahnatal	geänderte Linienführung in Vellmar infolge der Inbetriebnahme der Tram	seit 10/2011
N49	Vellmar – Ahnatal – Calden – Espenau – Vellmar	Ausweitung des Fahrtenangebotes	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
50	Kassel – Baunatal – Edermünde – Guxhagen – Fuldaabrück	Änderung der Linienführung in der Stadt Kassel und im Schwalm-Eder-Kreis	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		Ausweitung des Fahrtenangebotes durch Schließung von Bedienlücken zur NVZ in beide Richtungen	
		Einführung eines Fahrtenangebotes an Sa	
51	Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal	ist in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel übergegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012
52 (neu)	Schauenburg – Kassel – Niestetal	neue Durchmesserlinie im Verdichtungsraum Kassel	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		geänderte Linienführung im LK Kassel und in der Stadt Kassel	
		geändertes Fahrtenangebot	
N52	Schauenburg – Kassel – Niestetal	neue Durchmesserlinie im Nachtverkehr	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		Ausweitung des Fahrtenangebotes	
59	Kassel – Baunatal – Schauenburg – Bad Emstal	ist in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel übergegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
100 (neu)	Kassel – Espenau – Calden – Flughafen Kassel-Calden	neue Linienbezeichnung	nach Ablauf der Bestandskonzessionen 12/2013 im LB 103
		neue Taktverbindung KS-Wilhelmsh. – Flughafen	
		Übernahme und Ausweitung des Bedienungsangebots auf diesem Abschnitt von ehem. Linie 130	

Tab. V-2: *Reg. Buslinien im Verdichtungsraum Kassel: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte*
[eigene Zusammenstellung]

3.2 Übrige Bediengebiete im Landkreis Kassel

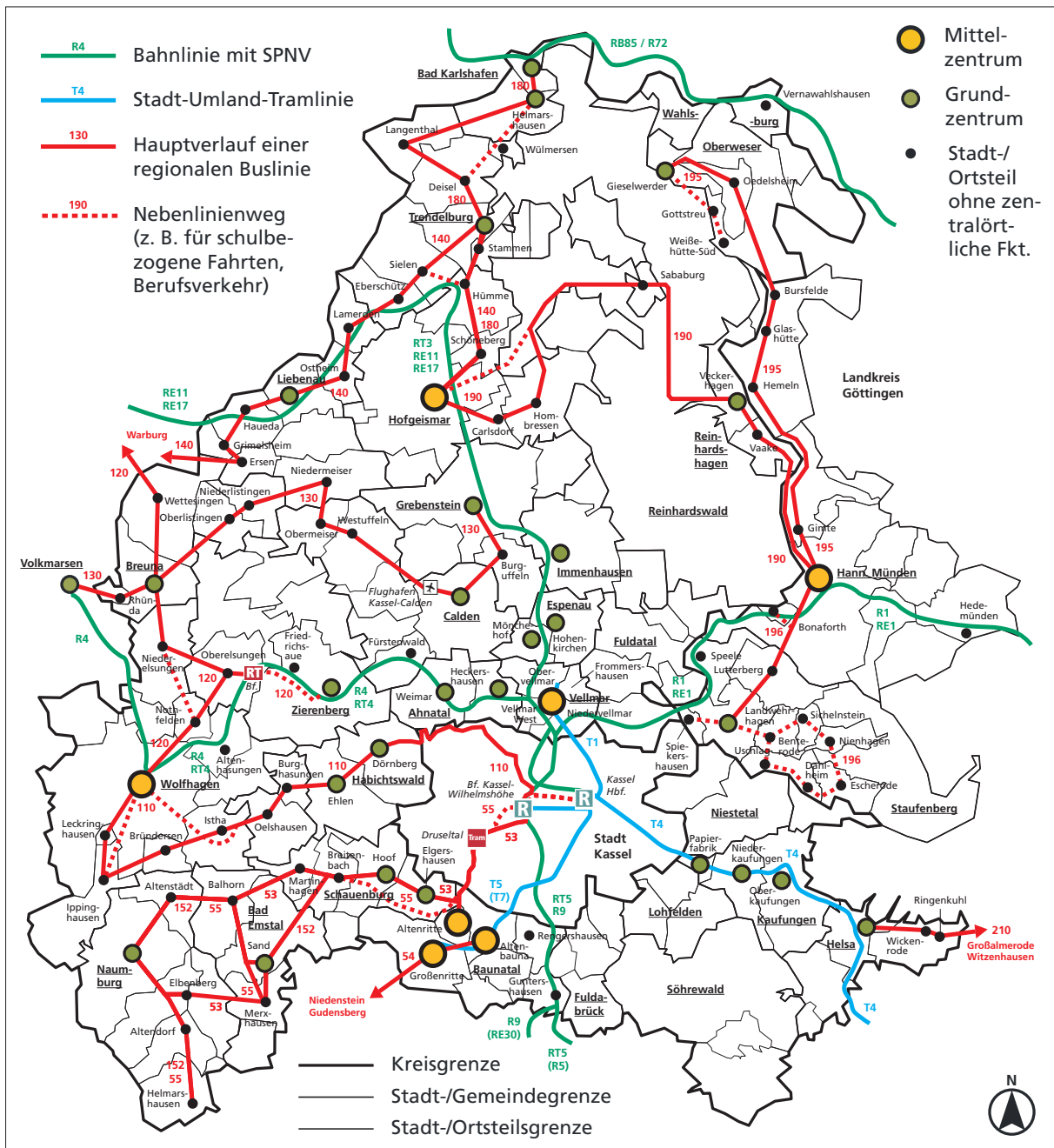


Abb. V-11: Zielnetz für die regionalen Buslinien in den übrigen Bediengebieten des LK Kassel [eigener Entwurf]

Für das Zielnetz des regionalen Busverkehrs im Landkreis Kassel außerhalb des Verdichtungsraumes sind 12 Linien vorgesehen. Hinzu kommt eine Linie, die nur im Landkreis Göttingen verkehrt (196 Staufenberg – Hann. Münden). Die Linien 53, 55 und 110 laufen radial auf die Stadt Kassel zu und nehmen damit wichtige Funktionen des Stadt-Umland-Verkehrs jenseits der Schienenlinien wahr.

Im Ordnungsraum und im ländlichen Raum kommt der Intention der Schaffung eines regionalen Grundnetzes eine besondere Bedeutung zu. Daher sind abgestimmte Verknüpfungen zum Schienenverkehr (SPNV, Stadt-Umland-Tram) vorgesehen in Bad Karlshafen, Baunatal (Stadtmitte), Grebenstein, Helsa, Hofgeismar, Wolfhagen und Zierenberg-Oberelsungen sowie in Hann. Münden, Volkmarsen und Warburg jenseits der Kreisgrenzen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien hervor.

Die Bedienung der Relation Kassel – Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgestellt. Die Leistungen der „alten“ radialen Linie 52 wurden auf mehrere Linien verteilt, die unterschiedliche verkehrliche Funktionen erfüllen:

- 52 (neu) als Durchmesserlinie im Verdichtungsraum (vgl. Kap. V 3.1);
- 53 für die nachfrageschwächeren Zeiten abends (Mo-Fr) und an Wochenenden (anstatt 152);
- 55 als Schnellbuslinie mit Einzelfahrten in der HVZ (Mo-Fr);
- 152 als Pendelbus zur Bedienung von Bad Emstal und Naumburg von Schauenburg aus.

Im Wolfhager Land werden ab Dezember 2013 vier Bestandslinien durchgebunden (wobei im Status quo betriebliche Durchbindungen von Fahrzeugen über Breuna hinaus bereits existieren):

- 120 Wolfhagen – Breuna – Warburg (aus 140 und 160);
- 130 (neu) Volkmarsen – Breuna – Flughafen Kassel-Calden – Caldén – Grebenstein (aus 130 „alt“ und 150);
- 110 Kassel – Habichtswald – OT von Zierenberg – Wolfhagen: Die Linienführung wird innerhalb der Stadt Kassel nach Kassel-Wilhelmshöhe bzw. Kassel Hbf. verlängert. Im Gegenzug wird das Fahrtenangebot zwischen Zierenberg-Oelshausen und Wolfhagen von einem Stunden- auf einen 2-Stunden-Takt reduziert.
- 510 Korbach – Waldeck-Sachsenhausen – Wolfhagen-Ippinghausen: Der Bedienabschnitt von Korbach in den Landkreis Kassel wird ab Dezember 2014 wegen zu geringer Nachfrage ersatzlos entfallen.

Anlässlich der bevorstehenden Einstellung der Einzelfahrten der RT3 zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg und der damit verbundenen Auflassung der Bahnstation Liebenau ab Dezember 2013 (Zielkonzept RegioTram, vgl. Korridor 3 in Kap. V 2.5) kommt es im Diemeltal zu einer Neuausrichtung des regionalen Busverkehrs:

- Bei der „neuen“ Linie 140 Hofgeismar – Trendelburg – Liebenau – Warburg wird sowohl die Linienführung abgeändert als auch das Fahrtenangebot in Tagesrandlagen und an Wochenenden aufgestockt (Ersatzkonzept Schiene).
- Das Fahrtenangebot der Linie 180 Hofgeismar – Trendelburg – Bad Karlshafen wird von einem Stundentakt auf einen 2-Stunden-Grundtakt reduziert, weil es zwischen Hofgeismar und Trendelburg eine Parallelbedienung mit der Linie 140 gibt. Beide Linien ergänzen sich dabei zu einem Stundentakt. Daher entfällt die Regelbedienung von Wülmersen, da der Trendelburger Stadtteil Langenthal eine regelmäßige Anbindung benötigt.

- Die Linie 170 Immenhausen – Hofgeismar entfällt ersatzlos, da die Verbindungen zwischen den zentralen Orten (Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar) über die RegioTram abgewickelt werden. Die Hofgeismarer Stadtteile Carlsdorf und Hombressen werden stattdessen durch die Linie 190 bedient.
- Die Linien 140 und 180 werden saisonal mit Fahrradträgern ausgerüstet.

Im Reinhardswald und im oberen Wesertal bleibt die Bedienung auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 gegenüber dem Status quo in weiten Teilen unverändert. Dennoch sind einige Modifikationen vorgesehen, wozu gehören:

- Die Linie 190 wird im Reinhardswald zwischen Reinhardshagen und Hofgeismar zwar besser vertaktet (2-Stunden-Takt), im Gegenzug wird die Fahrtenanzahl auf der Gesamtrelation leicht reduziert. Die Hofgeismarer Stadtteile Carlsdorf und Hombressen werden in den Regellinienweg aufgenommen, da die Linie 170 entfällt. Das Angebot in den Abendstunden zwischen Hann. Münden und Reinhardshagen wird auf Festbedienung umgestellt. Die erweiterten Kapazitäten zur saisonalen Fahrradmitnahme bleiben prinzipiell erhalten (jedoch Fahrradträger anstatt Fahrradanhänger).
- Die Linie 194 Bodenfelde – Wahlsburg – Oberweser (– Uslar-Offensen) geht in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Kassel über.
- Für die Linie 195 Oberweser – Hann. Münden ist seitens des NVV beabsichtigt, alle bisherigen Bedarfsfahrten (AST) in fest bediente Busfahrten umzuwandeln. Eine Angebotserweiterung ist damit nicht verbunden.

Aus Tab. V-3 sind die Änderungen ersichtlich, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Landkreis Kassel gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 ergeben. Einige Angebotsänderungen wurden schon zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt (während der Fortschreibungsphase des Regionalen Nahverkehrsplans), weitere Änderungen werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 folgen.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
52 (alt)	Kassel – Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg	Leistungen sind in den Linien 52 (neu), 53 und 55 aufgegangen	seit Fahrplanwechsel 12/2012
53	Kassel – Naumburg/Bad Emstal	neue Linienbezeichnung	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		Übernahme des Angebots der ehem. Linien 52 u. 152	
54	Gudensberg – Niedenstein – Baunatal	neue Linienbezeichnung (54 anstatt 403)	frühestens nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
		Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über	spätesten mit Integration in LB 1 ab 12/2016 (nach Ablauf der Bestandskonzession)
		Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa	
		Einführung einer Bedienung an So/F	
55	Kassel – Bad Emstal – Naumburg	neue Linienbezeichnung	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		Übernahme von Teilen des Angebots ehem. Linie 52	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
100 (alt)	Kassel – OT von Zierenberg – Wolfhagen	Expressbuslinie 100 entfällt	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Liniennr. wird Flughafenbus Kassel – Calden zugeteilt	
110	Kassel – Habichtswald – OT von Zierenberg – Wolfhagen	geänderte Linienführung in der Stadt Kassel	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		reduziertes Fahrtenangebot auf dem Abschnitt Z.-Oelshausen – Wolfhagen	
120	Wolfhagen – Breuna – Warburg	neue Linienbezeichnung	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Durchbindung der ehem. Linien 140 und 160	
		Ausweitung Fahrtenangebot, auch an Wochenenden	
126	Staufenberg – Hann. Münden	s. Linie 196	seit Fahrplanwechsel 12/2012
130	Volkmarsen – Breuna – Flughafen Kassel-Calden – Calden – Grebenstein	Integration der Leistungen der Linien 130 und 150	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		geänderte Linienführung im LK Kassel	
		Ausweitung Fahrtenangebot, auch an Wochenenden	
140 (alt)	Breuna – Zierenberg-Oberelsungen – Wolfhagen	Leistung geht in Linie 120 auf	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Liniennummer wird für das Diemeltal vergeben	
140 (neu)	Hofgeismar – Trendelburg – Liebenau – Warburg	neue Linienbezeichnung (ehem. 183)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		geänderte Linienführung im LK Kassel	
		Ausweitung Fahrtenangebot, auch an Wochenenden	
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradbeförderung	
150	Breuna – Volkmarsen	Leistung geht in Linie 130 auf	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
152	Schauenburg – Bad Emstal – Naumburg	geänderte Linienführung im LK Kassel	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		geändertes Fahrtenangebot	
160	Breuna – Warburg	Leistung geht in Linie 120 auf	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
170	Immenhausen – Hofgeismar	Linie entfällt im Taktverkehr, schulrelevante Fahrten gehen auf die lokalen Linien 171 und 191 über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
180	Hofgeismar – Trendelburg – Bad Karlshafen	Einschränkungen des Bedienzeitraums und Reduktion Taktichte	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		keine Regelbedienung von Trendelburg-Wülmersen	
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradbeförderung	
183	Hofgeismar – OT von Trendelburg – Liebenau – Warburg	s. neue Linie 140	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
190	Hofgeismar – Reinhardswald – Reinhardshagen – Hann. Münden	Vertaktung des Angebots, regelmäßiges Fahrtenangebot im Abschnitt Hofgeismar – R.-Veckerhagen	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Aufnahme von Hofgeismar-Carlsdorf und H.-Hombresen in den Regellaufweg	
		Bus statt AST im Abendverkehr zwischen Hann. Münden und Reinhardshagen	
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradbeförderung	
194	Bodenfelde – Wahlsburg – Oberweser (– Uslar-Offensen)	Linie 194 geht in die Aufgabenträgerschaft des LK Kassel über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
195	Oberweser – Hann. Münden	Bus statt AST im Abendverkehr und an Samstagen	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
196	Staufenberg – Hann. Münden	neue Linienbezeichnung	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		Übernahme des Verkehrsangebots von der ehem. Linie 126	
		geändertes Fahrtenangebot	
210	Helsa – Großalmerode – Witzenhausen	Angebotsausweitungen an Wochenenden	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
510	Korbach – Waldeck-Sachsenhausen – Wolfhagen-Ippinghausen	ersatzloser Entfall des Bedienabschnittes in den LK Kassel	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014

Tab. V-3: Regionale Buslinien in den Bedienegebieten des Landkreises Kassel außerhalb des Verdichtungsraumes: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

3.3 Werra-Meißner-Kreis

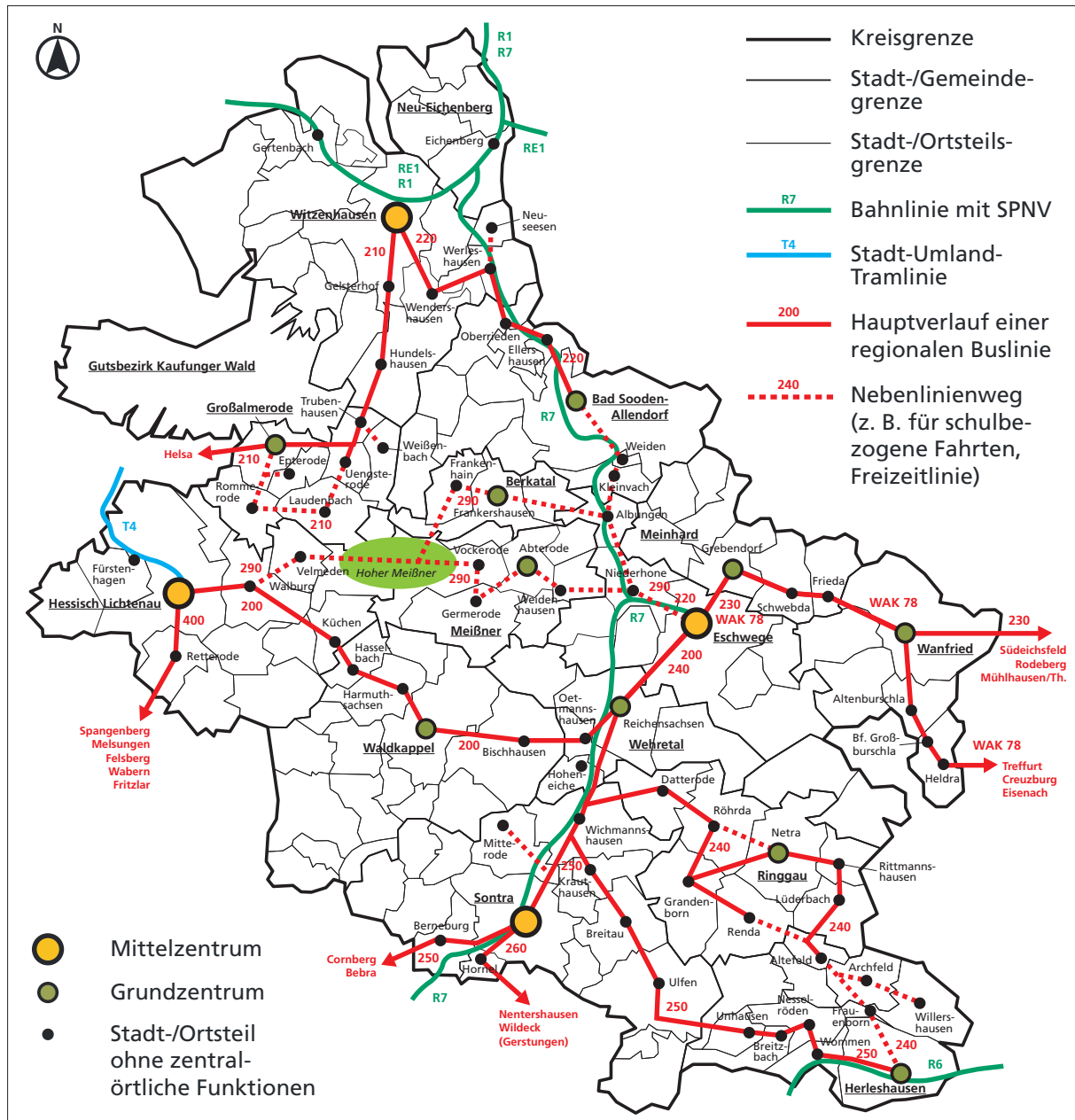


Abb. V-12: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Werra-Meißner-Kreis

[eigener Entwurf]

Das Zielnetz für den regionalen Busverkehr im Werra-Meißner-Kreis besteht aus zehn Buslinien (vgl. Abb. V-12) und einer Nachtschwärmer-AST-Linie (N200) als Verlängerung der Stadt-Umland-Tram. Neun Buslinien haben ein vertaktetes Fahrtenangebot an (nahezu) allen Verkehrstagen. Es sind Anschlüsse sowohl zum SPNV als auch zwischen den regionalen Buslinien untereinander vorgesehen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien hervor.

Die bisher lang laufende Linie 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 mittelfristig aufgrund geänderter Straßenführungen im Zuge des Weiterbaus der BAB 44 Kassel – Eisenach aufgegeben werden.

Die Bedienung des Korridors im Werratal östlich von Eschwege wird gegenüber dem Basisjahr der Bestandsaufnahme (2010) einige Änderungen erfahren:

- Die Linie 230 übernimmt den Abschnitt Eschwege – Meinhard – Wanfried – Mühlhausen/Thüringen im 2-Stunden-Takt von der heutigen Linie 200 (s. o.). Die Fahrtrage der Linie 230 ist maßgebend an den SPNV-Anschlüssen in Eschwege und in Mühlhausen ausgerichtet.
- Die Regelfahrten der bisherigen regionalen Linie 231 Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt gehen auf die thüringische Linie WAK 78 über. Der Linie 231 verbleiben ggf. vereinzelte schulbezogene Fahrten, deren Aufgabenträgerschaft der Werra-Meißner-Kreis bzw. die NWM übernimmt.
- 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 Linie 231), nachdem die Linie WAK 78 im hessischen Abschnitt bisher nur Einzelfahrten aufweist. Außerdem soll es eine tarifliche Vollintegration in den NVV geben.
- Die Linien 230 und WAK 78 überlagern sich im Abschnitt Eschwege – Meinhard – Wanfried an Werktagen zu einem Stundentakt bzw. -rhythmus, an Wochenenden und Feiertagen zu einem zweistündlichen Fahrtenangebot.

Die bisherige regionale Linien 218 Witzzenhausen – Hann. Münden geht künftig in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises über – bzw. in die Regie der Lokalen Nahverkehrsorganisation, der Nahverkehr Werra-Meißner (NWM).

Im Gegenzug wird die Linie 220 Witzzenhausen – Bad Sooden-Allendorf zu einer regionalen Linie hochgestuft. Ein Taktverkehr kann wegen der Anschlüsse zu/von der R7 am Bahnhof Bad Sooden-Allendorf in/aus Richtung Eschwege nicht zur Anwendung kommen (vgl. Ausführungen zum SPNV-Korridor 7 in Kap. V 2.5). Die Regelfahrten werden auf den Abschnitt Witzzenhausen – Bad Sooden-Allendorf eingekürzt. Da die R7 seit Dezember 2009 zum Stadtbahnhof Eschwege gelangt, soll es keinen schienenparallelen Regelbusverkehr zwischen Bad Sooden-Allendorf und Eschwegen mehr geben.

Ebenfalls zur regionalen Linie hochgestuft wird die Linie 240 Eschwege – Ringgau – Herleshausen („Ringgau-Linie“). Auf dem südöstlichen, aufkommensschwächeren Teilabschnitt zwischen Herleshausen-Altefeld und Herleshausen wird der Regelverkehr überwiegend durch alternative Bedienformen gewährleistet.

Der Linienweg der saisonalen Ausflugsbuslinie 290 über den Hohen Meißner wird auf den Abschnitt zwischen Hessisch Lichtenau und Eschwege eingekürzt. Die alternierende Linienführung durch die Gemeinden Meißner und Berkatal bleibt erhalten. Die Fahrten nach/aus Kassel entfallen. Dafür soll die Linie in der Saison auch werktags verkehren, während diese bisher nur an Wochenenden und Feiertagen fährt. Die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme mittels Fahrradanhänger werden im bisherigen Umfang beibehalten.

Aus Tab. V-4 sind die Änderungen ersichtlich, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Werra-Meißner-Kreis gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr

2010 ergeben. Die allermeisten Angebotsänderungen werden erst 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
218	Witzenhausen – Hann. Münden	Linie geht in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kr. (NWM) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
220	Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf (– Eschwege)	Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		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)	
		Übernahme des Abschnittes Wanfried – Eschwege von Linie 200	
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	
231	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt	Regelfahrten entfallen aufgrund Umstrukturierung des Bedienkorridors durch Integration in WAK 78	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		schulrelevante Fahrten gehen unter der Liniennr. 232 in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises (NWM) über	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
240	Eschwege – Wehretal – Ringgau – Herleshausen	Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Einkürzung des Regellaufwegs Bus auf Eschwege – Herleshausen-Altefeld	
		Verbindung H.-Altefeld – Herleshausen wird durch alternative Bedienformen gewährleistet	
250	Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		neues Fahrtenangebot an So/F auf dem gesamten Linienweg	
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Einführung eines Fahrtenangebots an Sa, So/F auf dem gesamten Linienweg	
290	Hessisch Lichtenau – Hoher Meißner – Meißner/Berkatal – 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	Fritzlar – Felsberg – Melsungen – Spangenberg – Hessisch Lichtenau	Abschnitt Spangenberg – Hessisch Lichtenau: Schließung von Bedienlücken an Mo-Fr Einführung einer Bedienung an Sa, So/F	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
WAK 78	Eschwege – Meinhard – Wanfried – Treffurt – Creuzburg – Eisenach	Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt	nach Ablauf der Bestandskonzession der Linie 231 12/2015
		Übernahme der Regelbedienung im Abschnitt Eschwege – Wanfried – Treffurt von Linie 231	
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	

Tab. V-4: Regionale Buslinien im Werra-Meißner-Kreis: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

3.4 Landkreis Hersfeld-Rotenburg

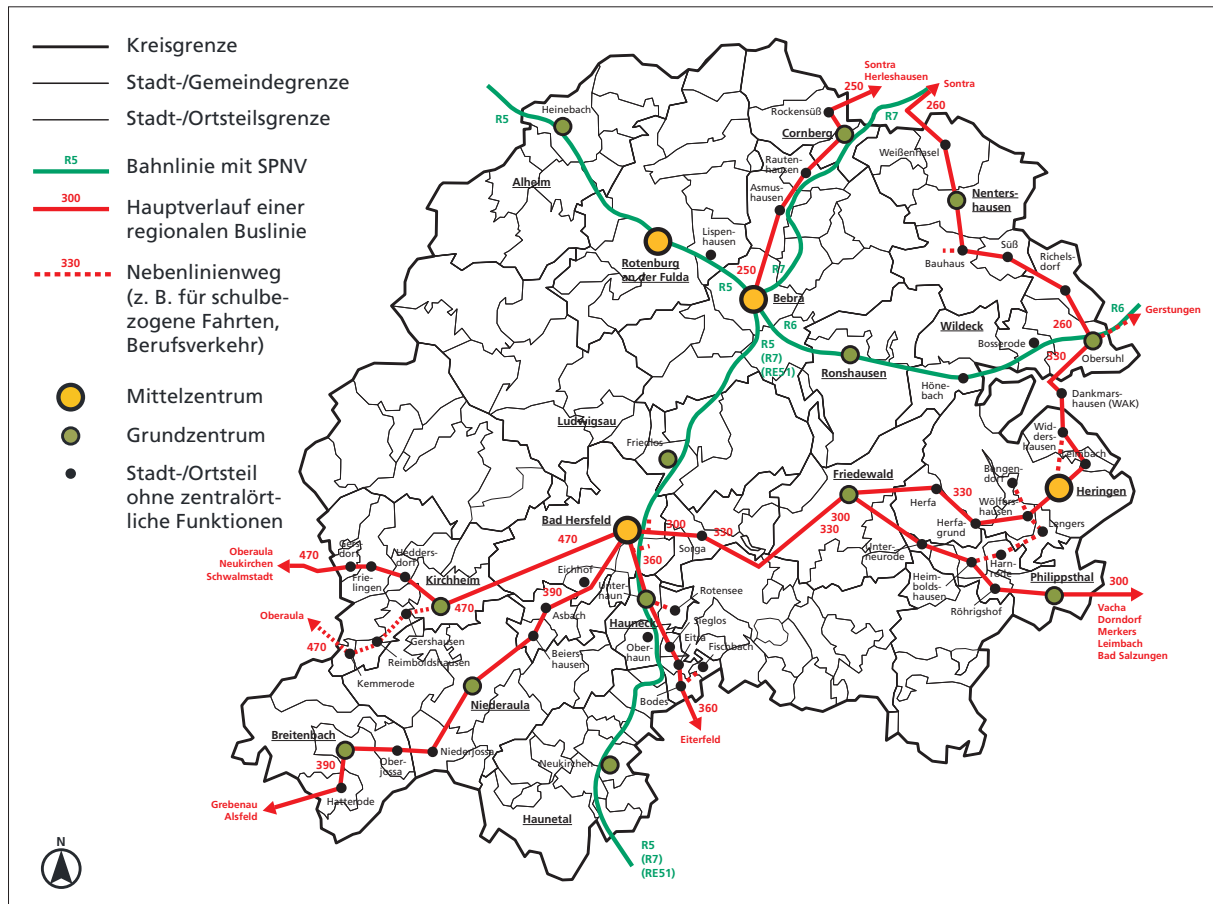


Abb. V-13: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg [eigener Entwurf]

Das Zielnetz für den regionalen Busverkehr im Landkreis Hersfeld-Rotenburg besteht aus acht vertakteten Buslinien (vgl. Abb. V-13), die an allen Verkehrstagen ein Fahrtenangebot aufweisen. Im südlichen Kreisgebiet laufen die regionalen Linien sternförmig auf die Kreisstadt Bad Hersfeld (Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums) zu. Die maßgebenden Anschlüsse zum SPNV werden an den Bahnhöfen in Bad Hersfeld, Bebra, Wildeck-Obersuhl und Sontra (Werra-Meißner-Kreis) hergestellt. Zwischen zwei regionalen Buslinien (300, 330) bestehen in Friedewald abgestimmte Umsteigebeziehungen.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien hervor.

Eine Besonderheit bei den regionalen Buslinien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist, dass die im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen zum Leistungsangebot gegenüber dem Fahrplanjahr 2010 (dem Bezugsjahr der Bestandsaufnahme) im östlichen Kreisgebiet (Linienbündel „Hersfeld Ost“) bereits während der Bearbeitungszeit des Regionalen Nahverkehrsplans zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt wurden. Die noch ausstehenden Angebotsänderungen werden erst nach dem Auslaufen der Bestandsverträge bzw. Bestandskonzessionen ab Dezember 2015 realisiert (vgl. Tab. V-5).

Im östlichen Kreisgebiet wurde das Verkehrsangebot der regionalen Buslinien zum Dezember 2012 umgestaltet:

- Rückgrat der Bedienung ist die neue „Bäderlinie“ 300 Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal – Vacha – Bad Salzungen (Wartburgkreis), die über die B 62 geführt wird und somit deutlich schneller ist als vormalige Verbindungen zwischen Bad Hersfeld und dem östlichen Kreisgebiet. Teilleistungen der früheren regionalen Linien 340 wurden hier mit integriert.
- Die Linie 330 bindet das Mittelzentrum Heringen, das keinen SPNV-Anschluss hat, einerseits an die Kreisstadt Bad Hersfeld, andererseits zusätzlich auch an die Bahnstation in Wildeck-Obersuhl an. In nachfrageschwächeren Zeiten an Werktagen erfolgt die Verbindung nach/aus Bad Hersfeld mittels eines abgestimmten Umstiegs zu/von der Linie 300 in Friedewald. Die Linie 330 verkehrt an Wochenenden in Kombination mit der Linie 340.
- Die Regelleistungen der vormaligen regionalen Linie 312 sind in der Linie 330 integriert. Die Linie 312 enthält daher nur noch schulrelevante Fahrten. Die Aufgabenträgerschaft ist auf den Landkreis Hersfeld-Rotenburg übergegangen.
- Die Linie 340 Bad Hersfeld – Schenkklengsfeld – Hohenroda (– Philippsthal – Vacha) ist ebenfalls in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg übergegangen. Teilleistungen wurden in die „Bäderlinie“ 300 überführt.

Für das südwestliche Kreisgebiet sind zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 mehrere Umstrukturierungen des Leistungsangebotes vorgesehen:

- Die Linie 470 wird von Kirchheim als Expressbus über die BAB 4 nach Bad Hersfeld verlängert. Damit wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren Schwalmstadt und Bad Hersfeld geschaffen. Fahrgäste aus dem dazwischen liegenden Bedienegebiet (Neukirchen, Oberaula, Kirchheim) profitieren von der direkten Führung nach Bad Hersfeld.
- Im Zuge dessen geht die Linie 380 Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim, die weiterhin das Fulda- und das Aulatal bedient, in die Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg über.
- Die bisherigen Linien 390 (NVV) und 395 (RMV) werden in Breitenbach am Herzberg durchgebunden, so dass mit der neuen Linie 390 eine durchgehende Verbindung zwischen Bad Hersfeld und Alsfeld (Vogelsbergkreis) entsteht.

Des Weiteren wird die Linie 310 Bebra – Ronshausen (– Wildeck) künftig in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Hersfeld-Rotenburg geführt.

Die Linien 250 und 260, die auch im Werra-Meißner-Kreis fahren, erhalten ein Fahrtenangebot auch an Wochenenden auf dem gesamten Linienweg (ggf. als AST).

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
250	Herleshausen – Sontra – Cornberg – Bebra	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		neues Fahrtenangebot an So/F auf dem gesamten Linienweg	
260	Sontra – Nentershausen – Wildeck	Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Fr	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
260 (Forts.)	Sontra – Nentershausen – Wildeck	Einführung eines Fahrten- angebots an Sa, So/F auf dem gesamten Linienweg	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
300	Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal – Vacha – Bad Salzungen	durchgehende Verbindung Bad Hersfeld – Bad Salzun- gen unter teilweiser Inte- gration der Leistungen ehem. Linien (NVV 340)	seit Fahrplanwechsel 12/2012
310	Bebra – Ronshausen (– Wildeck)	Linie geht in die Aufgaben- trägerschaft des LK Hers- feld-Rotenburg über	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
312	Wildeck – Großensee – Dankmarshausen – Herin- gen	Regelleistungen sind in Linie 330 integriert Übergang der schulbezoge- nen Fahrten in die Aufga- benträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg	seit Fahrplanwechsel 12/2012
330	Bad Hersfeld – Friedewald – Heringen – Dankmars- hausen – Wildeck	neues Fahrtenangebot an So/F Reduktion von Fahrten zw. Friedewald und Bad Hers- feld außerhalb der HVZ	seit Fahrplanwechsel 12/2012
340	Bad Hersfeld – Schenk- lengsfeld – Hohenroda (– Philippsthal – Vacha)	Integration der Regelfahr- ten Hohenroda – Vacha in Linie 300 Übergang der Linie 340 in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg	seit Fahrplanwechsel 12/2012
360	Bad Hersfeld – Hauneck – Eiterfeld	Bedienung des Gewerbe- standortes Amazon Bad Hersfeld erweitertes Fahrtenange- bot an allen Verkehrstagen	seit Fahrplanwechsel 12/2010 nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
380	Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim	Übergang der Linie 380 in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015
390	Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Grebenau – Alsfeld	umsteigefreie Verbindung Bad Hersfeld – Alsfeld un- ter Integration der Leis- tungen der Linien 390 (NVV) und 395 (RMV)	nach Ablauf der Bestands- konzession des LB VBK- Alsfeld Nordost (Linie RMV 395) 12/2013
470	Schwalmstadt – Neukirchen – Oberaula – Kirchheim – Bad Hersfeld	Verlängerung von Kirch- heim nach Bad Hersfeld als Expressbus (über BAB 4)	nach Ablauf der Bestands- konzession 12/2015

Tab. V-5: Regionale Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte

[eigene Zusammenstellung]

3.5 Schwalm-Eder-Kreis

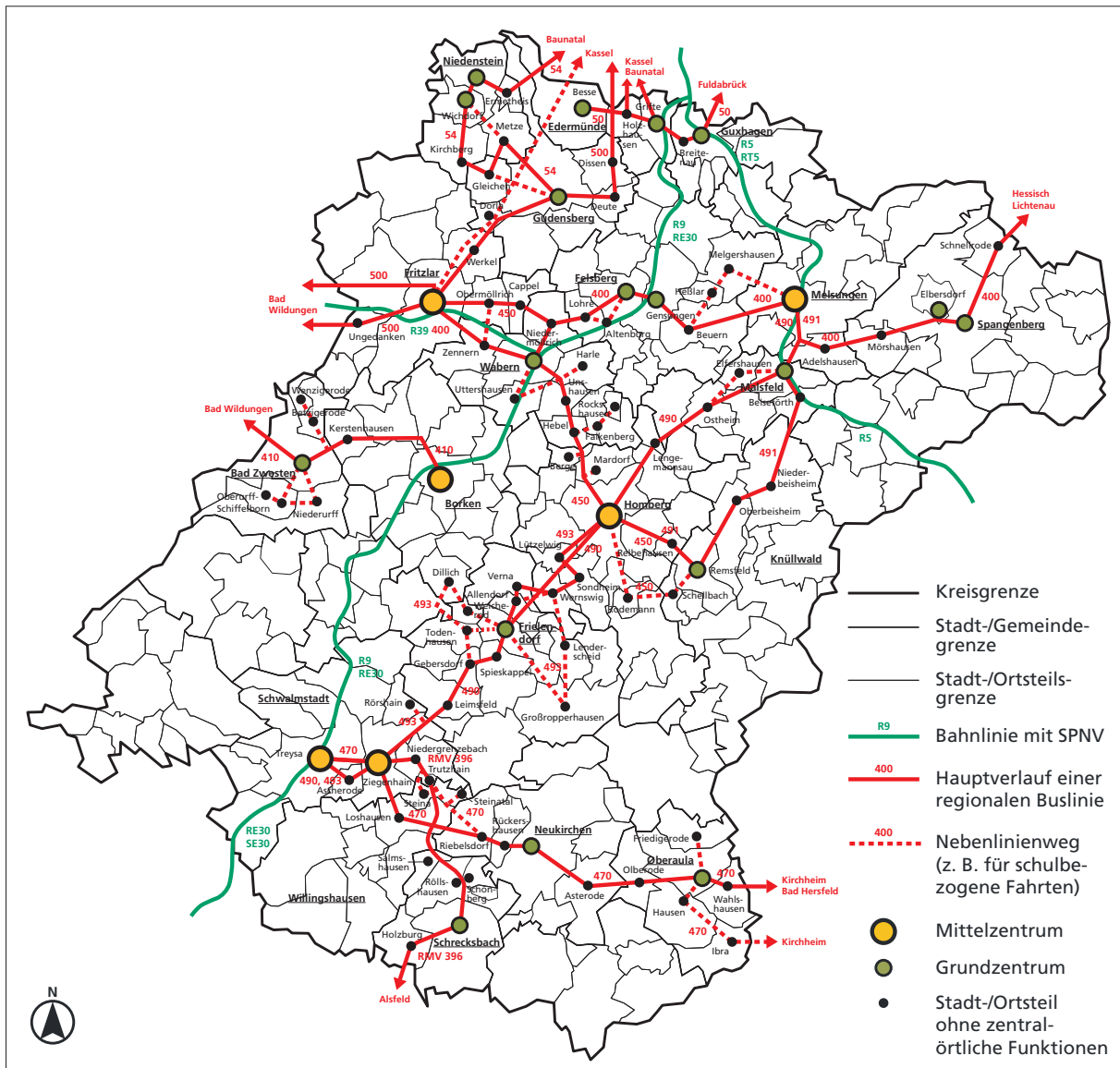


Abb. V-14: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Schwalm-Eder-Kreis
[eigener Entwurf]

Das Zielnetz für den regionalen Busverkehr im Schwalm-Eder-Kreis setzt sich aus elf Linien zusammen, für die überwiegend ein vertaktetes Angebot im 60- oder 120-Minuten-Takt an Werktagen vorgesehen ist und bei denen sowohl zum SPNV als auch untereinander vertaktete Systemanschlüsse hergestellt werden. An Samstagen wird ein Angebot auf neun Linien vorgehalten (ohne 490), an Sonn- und Feiertagen auf acht (ohne 50, 490).

In weiten Teilen des Kreisgebietes wird damit ein regionales Grundnetz aus fest bedienten Schienen- und Buslinien geschaffen (vgl. Abb. V-14). Zu Zeiten und in Räumen schwacher Nachfrage wird auf regionalen Linien das Fahrplanangebot aus fest bedienten Busfahrten um bedarfsorientierte Elemente (AST) ersetzt bzw. ergänzt.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung einzeln hervor. Aus Tab. V-6 sind die Änderungen ersichtlich, die sich im Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 ergeben.

Nahezu alle vorgeschlagenen Angebotsänderungen werden nach Auslaufen der Bestandskonzessionen bzw. -verträge realisiert. Folgende Änderungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2010 (Bestand) sind hervorzuheben:

Im Verdichtungs- und Ordnungsraum im nördlichen Kreisgebiet erfolgt eine Neuordnung des regionalen Busverkehrs mit Ausrichtung auf Baunatal und Kassel:

- Bei den Linien 38 und 39 wird das Regelfahrtenangebot in die Gemeinde Guxhagen aufgegeben. Die Relation Guxhagen Kernort – Fuldabrück-Dörnhagen wird durch die modifizierte Linie 50 bedient.
- Die Linie 50 erhält eine neue Linienführung von Fuldabrück über Guxhagen und Edermünde nach Baunatal und Kassel. Angebotslücken der „alten“ Linie 50, vor allem während der NVZ sowie entgegen der Lastrichtungen, werden geschlossen.
- Die bisherige lokale Linie 403 Gudensberg – Niedenstein – Baunatal geht mit der Linienbezeichnung 54 in die Aufgabenträgerschaft des NVV über, womit eine Angebotsausweitung verbunden ist (Schließung von Taktlücken an Mo-Fr, Einführung eines Angebotes an Wochenenden).

Das Fahrtenangebot der Linie 400 soll nachfrageabhängig und fahrzeugumlaufbedingt zwischen Felsberg und Fritzlar auf einen Stundentakt verdichtet und das Bediengebiet zwischen Wabern und Fritzlar mit dem Laufweg der Linie 450 koordiniert werden. Zwischen Felsberg und Melsungen wird die Linie 400 beschleunigt.

Die Linie 410 (ex 408) Borken – Bad Zwesten – Bad Wildungen erhält ein durchgehendes Fahrtenangebot auch an Wochenenden und Feiertagen, außerdem wird diese zwischen Borken und Bad Zwesten beschleunigt (direkte Linienführung). Die Ortsteile von Bad Zwesten werden weiterhin durch ein AST bedient, das im Kernort an den Hauptlauf der Linie 410 angebunden ist (keine Durchbindung der AST-Fahrten mehr nach/aus Borken).

Die Buslinie 450 Fritzlar – Wabern – Homberg wird nach Knüllwald-Remsfeld verlängert und stellt auf diesem Abschnitt das Regelfahrtenangebot. Zwischen Fritzlar und Wabern erfolgt eine Abstimmung mit der Linie 400. Saisonal (April bis Oktober) wird die Linie 450 an allen Tagen (Mo-Fr, Sa, So/F) den Wildpark Knüll anfahren.

Die Linie 470 Schwalmstadt – Neukirchen – Oberaula – Kirchheim wird im 2-Stunden-Takt als Expressbus von Kirchheim über die BAB 4 nach Bad Hersfeld verlängert. Der Umstieg zu/von der Linie 380 nach/aus Bad Hersfeld und die Führung durch das Aul- und Fuldataal entfallen.

Mit der neuen Linie 490 wird an Werktagen eine direkte und somit schnelle Verbindung Schwalmstadt – Homberg – Melsungen eingeführt. Das Bestandsangebot (Linien 451, 453) fließt darin nur teilweise ein und wird unter den Liniennummern 491 und 493 eigenständig fortgeführt.

Die modifizierte Linie 491 Melsungen – Malsfeld – Knüllwald – Homberg weist auf ihrer Gesamtrelation nur noch unvertaktete Einzelfahrten auf, während die Teilrelation Malsfeld – Knüllwald durch das Beisetal weiterhin im 2-Stunden-Takt bedient wird, jedoch nur bei Bedarf (AST).

Die Linie 493 Schwalmstadt – Frielendorf – Homberg übernimmt in diesem Korridor die Bedienung der abseits gelegenen Ortsteile, darunter auch im schulbezogenen Linienverkehr. Die Bedienzeiten an Wochenenden werden ausgedehnt.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
38	Kassel – Fuldaabrück – Guxhagen	Regelfahrten mit Bezug zum Schwalm-Eder-Kreis gehen auf Linie 50 über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
39	Kassel – Fuldaabrück – OT von Guxhagen	geht als Linie 17 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über alle Regelfahrten mit Bezug zum Schwalm-Eder-Kreis entfallen ersatzlos, nur schulverkehrsrelevante Fahrten verbleiben	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
39.1	Fuldaabrück – Guxhagen	geht als Linie 17.1 in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) über	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
50	Kassel – Baunatal – Edermünde – Guxhagen – Fuldaabrück	Änderung der Linienführung: Abschnitt Edermünde – Gudensberg-Dissen entfällt zugunsten Edermünde – Guxhagen – Fuldaabrück Ausweitung des Fahrtenangebotes durch Schließung von Bedienlücken während der NVZ Einführung eines Fahrtenangebotes an Sa	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
54	Gudensberg – Niedenstein – Baunatal	neue Linienbezeichnung (54 anstatt 403) Aufgabenträgerschaft geht auf NVV über Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa Einführung einer Bedienung an So/F	frühestens nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014 spätesten mit Integration in LB 1 ab 12/2016 (nach Ablauf der Bestandskonzession)
400	Fritzlar – Felsberg – Melsungen – Spangenberg – Hessisch Lichtenau	a) Fritzlar – Felsberg: angestrebte Verdichtung an Mo-Fr auf 60'-Takt Einführung einer Bedienung an Sa, So/F Führung aller Regelfahrten über Wabern	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016 nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
400 (Forts.)	Fritzlar – Felsberg – Melsungen – Spangenberg – Hessisch Lichtenau (Forts.)	b) Felsberg – Melsungen: Führung der Regelfahrten über B 253 unter Entfall der Bedienung von F.-Heßlar und F.-Melgershausen	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		c) Spangenberg – Hessisch Lichtenau: Schließung von Bedienlücken an Mo-Fr Einführung einer Bedienung an Sa, So/F	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
410	Borken – Bad Zwesten – Bad Wildungen	neue Linienbezeichnung (410 anstatt 408)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		durchgehende Wochenendbedienung Bad Wildungen – Borken	seit Fahrplanwechsel 12/2012
		direkte Führung der Regelfahrten Borken – Bad Zw.	
		Entfall der Bedienung von B.-Kleinenglis, B.-Großenenglis und B.-Gombeth (s. lokale Linie 413)	
		Entfall der durchgehenden AST-Fahrten Borken – Bad Zwesten, stattdessen Umstieg in Bad Zwesten	seit Fahrplanwechsel 12/2010
Entfall der Bedienung Borken – Hombg. an Wochenenden (s. lokale Linie 408)			
450	Fritzlar – Wabern – Homberg – Knüllwald	Verlängerung der Linienführung um den Abschnitt Homberg – K.-Remsfeld	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Führung aller Regelfahrten über W.-Niedermöllrich, F.-Cappel und F.-Obermöllrich	
		saisonale Anbindung des Wildparks Knüll	
470	Schwalmstadt – Neukirchen – Oberaula – Kirchheim – Bad Hersfeld	wird von Kirchheim nach Bad Hersfeld als Expressbus verlängert (über BAB 4)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		Ausweitung des Fahrtenangebotes an Sa	
		Einführung einer Bedienung an So/F	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
490	Melsungen – Malsfeld – Homberg – Frielendorf – Schwalmstadt	neue Linie mit durchgebundenen Regelfahrten auf der Gesamrelation	nach Ablauf der Bestandskonzessionen der bisherigen Linien im LB 8 12/2013
		beschleunigte Linienführung über das Homberger Hochland (anstatt durch das Beisetal, s. Linie 491) sowie zwischen Homberg und Schw.-Ziegenhain	
491	Melsungen – Malsfeld – Knüllwald – Homberg	neue Linienbezeichnung (ehem. 451)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Verlagerung von Teilen des bisherigen Fahrtenangebotes an Mo-Fr auf neue Linie 490 mit Führung über das Homberger Hochland	
		Regelbedienung des Abschnitts K.-Remsfeld – Homberg durch Linie 450	
		Angebotserweiterung an Sa, So/F auf Relation (Melsungen –) Malsfeld – Knüllwald	
493	Homberg – Frielendorf – Schwalmstadt	neue Linienbezeichnung (ehem. 453)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Angebotserweiterungen an Sa	
		Einführung einer Bedienung an So/F	
500	Kassel – Gudensberg – Fritzlar – Bad Wildungen	-	-
RMV 396	Schwalmstadt – Schrecksbach – Alsfeld	Ausweitung der Bedienung an Mo-Fr, Sa (abschnittsweise)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Einführung einer Bedienung an Sa (abschnittsweise) und So/F	
		Führung der Regelfahrten über Schw.-Trutzhain und Schw.-Niedergrenzebach anstatt über Willingshshn.-Zella und W.-Loshausen	

Tab. V-6: Regionale Buslinien im Schwalm-Eder-Kreis: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

3.6 Landkreis Waldeck-Frankenberg

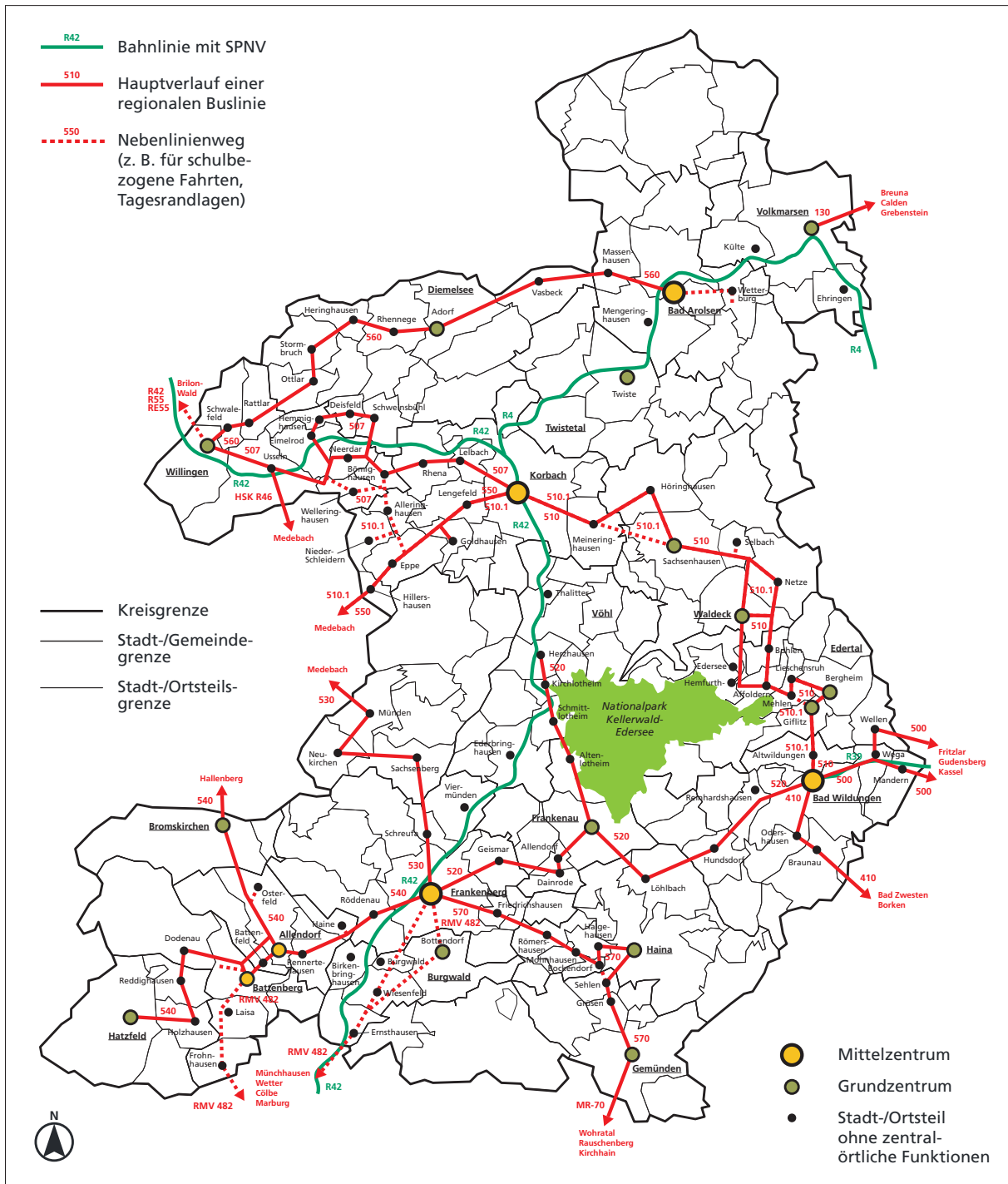


Abb. V-15: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg [eigener Entwurf]

Das Zielnetz für den regionalen Busverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg setzt sich aus elf Linien zusammen, für die überwiegend ein vertaktetes Angebot an (nahezu)

allen Verkehrstagen vorgesehen ist und bei denen sowohl zum SPNV als auch untereinander vertaktete Systemanschlüsse herzustellen sind (vgl. Abb. V-15). Hinzu kommen vier Buslinien, die sich in Federführung benachbarter Aufgabenträger befinden und an deren Kosten sich der NVV anteilig beteiligt.

Lediglich die neue regionale Buslinie 560 Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen weist nur ein saisonales Fahrtenangebot im 3-Stunden-Takt auf. Neun regionale Linien verkehren ganzjährig mindestens alle 2 Stunden, wenn auch vereinzelt saisonal über verschiedene Linienwege (510 Bad Wildungen – Waldeck – Korbach). Die Linien 530 und 570 fahren nur an Werktagen (Mo-Fr). Die Bedienung an Wochenenden und an Feiertagen wird von AST-Linien übernommen. Das Angebot der Linie 507 besteht aus unvertakteten Einzelfahrten.

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** geht das Angebotskonzept mitsamt stadt-/ortsteilscharfer Darstellung der Linienführung für alle regionalen Buslinien einzeln hervor.

Die bisherigen lang laufenden regionalen Buslinien

- 510 (Bad Wildungen – Waldeck – Korbach – Medebach),
- 520 (Hatzfeld/Hallenberg – Frankenberg – Bad Wildungen) und
- 530 (Gemünden – Frankenberg – Medebach)

werden jeweils in zwei Linien aufgeteilt und in den Mittelzentren Korbach bzw. Frankenberg „gebrochen“.

Der Ast der Linie 510 zwischen Waldeck-Sachsenhausen und Wolfhagen-Ippinghausen wird mangels ausreichender Fahrgastnachfrage ersatzlos entfallen.

Die Linie 520 wird um einen Linienast Frankenau – Vöhl-Herzhausen ergänzt und dort mit der SPNV-Linie R42 verknüpft (vgl. Korridor 8 in Kap. V 2.5). Hierdurch wird für die Relation Frankenau – Korbach ein adäquater Ersatz für den Entfall der Linie 555 geschaffen. Die Linienäste nach/von Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen werden im 120-Minuten-Grundtakt bedient, so dass sich an allen Verkehrstagen durch Überlagerung ein 60-Minuten-Grundtakt zwischen Frankenau und Bad Wildungen ergibt.

Die Bedienung des Oberen Edertals mit den Städten und Gemeinden Allendorf (Eder), Battenberg (Eder), Bromskirchen und Hatzfeld (Eder) übernimmt die regionale Buslinie 540. Auch hier wird durch Überlagerung zweier Linienäste auf dem Abschnitt Frankenberg – Allendorf – Battenberg ein 60-Minuten-Grundtakt angeboten. Eine Führung des Linienastes nach Hallenberg über die Kernstadt von Battenberg soll nur dann beibehalten werden, wenn die Busanschlüsse in Hallenberg nach/aus Winterberg erreicht werden. Ansonsten soll dieser Linienast bereits in Allendorf nach Bromskirchen und Hallenberg abzweigen.

Der Nord- und der Südabschnitt der bisherigen Linie 530 werden durch eine Linienaufteilung noch unabhängiger voneinander bedient, so dass bessere zeitliche Anschlüsse des Nordabschnittes zur R42 in Frankenberg (Eder) und des Südabschnittes zur Linie MR-70 in Gemünden (Wohra) entstehen.

Die Linie 550 Korbach – Medebach kann optional im Richtungsband betrieben werden, wonach abseits der Hauptstraße gelegene Haltestellen nur bei Bedarf bzw. nach telefonischer Voranmeldung angefahren werden.

Aus Tab. V-7 sind die Änderungen ersichtlich, die sich für das Rahmenangebot des regionalen Busverkehrs im Landkreis Waldeck-Frankenberg gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010 ergeben.

Ein Teil der Angebotsänderungen wird erst nach Auslaufen der Bestandsverträge bzw. der Bestandskonzessionen realisiert. Hierunter fällt z. B. die Trennung der lang laufenden regionalen Buslinien 510, 520 und 530.

Mit der Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg voraussichtlich zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 muss der straßengebundene ÖPNV im mittleren Kreisgebiet neu geordnet werden. Dies betrifft auch die regionale Linie 520, da diese künftig für die Bedienung zwischen Frankenu und Vöhl-Herzhausen zuständig sein wird (Ablösung des Rufbusfahrtenangebots der bisherigen lokalen Linie 555 Frankenberg – Frankenu – Korbach). Durch die Ergänzung der Linie 520 um den Linienast nach/von Vöhl-Herzhausen kommt – zusammen mit dem Linienast nach/von Frankenberg – eine Fahrplanverdichtung zwischen Frankenu und Bad Wildungen zustande.

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
130	Volkmarsen – Breuna – Flughafen Kassel-Calden – Caldenu – Grebenstein	Integration der Leistungen der Linien 130 und 150	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		geänderte Linienführung im LK Kassel	
		geändertes Fahrtenangebot	
410	Borken – Bad Zwesten – Bad Wildungen	neue Linienbezeichnung (410 anstatt 408)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2015
		durchgehende Wochenendbedienung Bad Wildungen – Borken	seit Fahrplanwechsel 12/2012
500	Bad Wildungen – Fritzlar – Gudensberg – Kassel	-	-
507	Korbach – OT von Diemelsee – Willingen (– Brilon-Wald)	zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013
510	Bad Wildungen – Edertal – Waldeck – Korbach	saisonale Verlegung der Regelfahrten auf die Ederseerandstraße (April-Okt.)	seit Beginn der Sommersaison 04/2011
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013
		Reduzierung der Linienführung auf den Abschnitt Bad Wildungen – Korbach	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
		Abschnitt Korbach – Medebach als neue Linie 550 (weiterhin betriebliche Durchbindungen 510/550)	
		ersatzloser Entfall des Abschnittes Waldeck-Sachsenhausen – Wolfhagen-Ippinghausen	
		schulrelevante Zusatzfahrten gehen auf Linie 510.1 über	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
510.1	Bad Wildungen – Edertal – Waldeck – Korbach – Medebach	Aufnahme schulrelevanter Zusatzfahrten von Hauptlinien 510 und 550 auf	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
520	Bad Wildungen – Frankenu – Frankenberg / Vöhl-Herzhausen	zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013
		Erweiterung um den Liniennast Frankenu – V.-Herzhausen (ehem. Linie 555)	mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014
		Bedienung der Liniennäste nach Frankenberg und Vöhl-Herzhausen jeweils im 120'-Takt; dadurch Verdichtung auf 60'-Takt Frankenu – Bad Wildungen	mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ab 12/2014
		Entfall der Linienführung im Oberen Edertal (s. 540)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		Entfall der Zusatzfahrten für die OT zwischen Frankenberg und Frankenu	
Einführung eines Fahrtenangebots nachmittags an Wochenenden			
530	Frankenberg – Medebach	Reduzierung Linienführung auf den nördl. Abschnitt Frankenberg – Medebach (südl. Abschnitt s. 570)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	
540	Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hallenberg / Hatzfeld	neue Linienbezeichnung im Oberen Edertal (ehem. 520)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		Ausweitung des Fahrtenangebots nachmittags an Sa	
		Einführung eines Fahrtenangebots sonn-/feiertags	
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	
550	Korbach – Medebach	zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013
		neue Linienbezeichnung für den westlichen Abschnitt der Linie 510 (weiterhin betriebliche Durchbindung der Regelfahrten Linien 510/550)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2014
		optional: Umstellung von Festbedienung auf Richtungsbandbetrieb	

Linie	Linienverlauf	geplante Maßnahme	Umsetzungshorizont
550 (Forts.)	Korbach – Medebach	schulrelevante Zusatzfahrten gehen auf Linie 510.1 über	
560	Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen	neue regionale Buslinie	mit Beginn der Sommersaison ab 04/2013
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	
		Erweiterung des Fahrtenangebots für den Jedermann-Verkehr im Korridor Bad Arolsen – Diemelsee – Willingen (ggü. Linie 506)	
570	Frankenberg – Haina – Gemünden	neue Linienbezeichnung (570) für den südlichen Abschnitt der Linie 530	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2016
		zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme	
MR-70	(Amöneburg –) Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden	(Eine Durchbindung der Linien MR-70 und 570 Kirchhain – Gemünden – Frankenberg wurde vom RMV abgelehnt.)	-
RMV 482a	Marburg – Cölbe – Wetter – Münchhausen – Burgwald – Frankenberg	-	-
RMV 482b	(Marburg –) Wetter – OT von Münchhausen – Battenberg – Allendorf	-	-
HSK N7	Medebach – Willingen	-	-
HSK R46	Medebach – Willingen	-	-

Tab. V-7: Reg. Buslinien im LK Waldeck-Frankenberg: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte [eigene Zusammenstellung]

3.7 Buslinien benachbarter Aufgabenträger

In das Gebiet des NVV fahren acht Linien des straßengebundenen ÖPNV, die sich in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter (Land-)Kreise oder Verkehrsverbünde befinden und an deren Kosten sich der NVV für die Leistungserbringung auf seinem Wirkungsgebiet beteiligt. Die Umsetzung von Maßnahmen oder die Umstrukturierung des Verkehrsangebotes bei den „einbrechenden“ Linien fällt daher weitgehend in die Zuständigkeit der benachbarten Aufgabenträger. Angebotskonzepte und Umsetzungshorizonte werden zwischen NVV und benachbarten Aufgabenträger abgestimmt.

Alle „einbrechenden“ Linien, auch jene ohne finanzielle Beteiligung durch den NVV oder durch einen Verbundlandkreis, sind in den jeweiligen lokalen Nahverkehrsplänen nachrichtlich aufgenommen.

Das Verkehrsangebot der vom NVV mitfinanzierten „einbrechenden“ Buslinien reicht von

- Linien mit wichtigen Rückgratfunktionen und daher mit voller Integration in die Angebotskonzepte des NVV und der Verbundlandkreise (300, 390, RMV 396, WAK 78) über
- Linien mit einem regelmäßigen Angebot für den Jedermann-Verkehr in „räumlichen Randlagen“ (HSK R46, MR-70) bis hin zu
- Linien mit Einzelfahrten (RMV 482b) und zu
- Linien für den Tagesrand- oder Nachtverkehr (RMV 482a, HSK N7).

Aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** gehen die nachrichtlich aufgenommenen Angebotskonzepte für die „einbrechenden“ Buslinien einzeln hervor.

Tab. V-8 enthält die ermittelbaren Änderungen gegenüber dem Bestand im Fahrplanjahr 2010. Die wesentlichen Änderungen betreffen (bzw. betrafen) die Linien 300, 390, RMV 396 und WAK 78. Diese sind bei den Angebotskonzepten für die regionalen Buslinien in den jeweiligen Verbundlandkreisen näher erläutert (vgl. Kap. V 3.3 bis V 3.5).

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
300	Bad Salzungen – Vacha – Philippsthal – Friedewald – Bad Hersfeld	durchgehende Verbindung Bad Hersfeld – Bad Salzungen unter teilweiser Integration der Leistungen ehem. Linien (NVV 340)	seit Fahrplanwechsel 12/2012
390	Alsfeld – Grebenau – Breitenbach – Niederaula – Bad Hersfeld	umsteigefreie Verbindung Bad Hersfeld – Alsfeld unter Integration der Leistungen der Linien 390 (NVV) und 395 (RMV)	nach Ablauf der Bestandskonzession des LB VBK-Alsfeld Nordost (Linie RMV 395) 12/2013
HSK N7	Medebach – Willingen	-	-
HSK R46	Medebach – Willingen	-	-

Linie	Linienverlauf	geplante Änderungen	Umsetzungshorizont
MR-70	(Amöneburg –) Kirchhain – Rauschenberg – Wohratal – Gemünden	(Eine Durchbindung der Linien MR-70 und 570 Kirchhain – Gemünden – Frankenberg wurde vom RMV abgelehnt.)	-
RMV 396	Schwalmstadt – Schrecksbach – Alsfeld	Ausweitung der Bedienung an Mo-Fr, Sa (abschnittsweise)	nach Ablauf der Bestandskonzession 12/2013
		Einführung einer Bedienung an Sa (abschnittsweise) und So/F	
		Führung der Regelfahrten über Schw.-Trutzhain und Schw.-Niedergrenzebach anstatt über Willingshshsn.-Zella und W.-Loshausen	
RMV 482a	Marburg – Cölbe – Wetter – Münchhausen – Burgwald – Frankenberg	-	-
RMV 482b	(Marburg –) Wetter – OT von Münchhausen – Battenberg – Allendorf	-	-
WAK 78	Eisenach – Creuzburg – Treffurt – Wanfried – Meinhard – Eschwege	Neukonzeption der Bedienung im Korridor Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt	nach Ablauf der Bestandskonzession der Linie 231 12/2015
		Übernahme der Regelbedienung im Abschnitt Eschwege – Wanfried – Treffurt von Linie 231	
		Angebotsausweitungen in Tagesrandlagen	

Tab. V-8: „Einbrechende“ Buslinien: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte
[eigene Zusammenstellung]

3.8 (Takt-)Verknüpfungspunkte im regionalen Busverkehr

Für die regionalen Buslinien sind in den Verbundlandkreisen knapp 50 Verknüpfungspunkte ausgewiesen, an denen vertaktete Umsteigebeziehungen zwischen SPNV und regionalem Busverkehr sowie zwischen regionalen Buslinien untereinander konzeptionell vorgesehen sind (vgl. Tab. V-9). In den lokalen Nahverkehrsplänen der Verbundlandkreise sind alle Umsteigepunkte ausgewiesen, auch jene zu den lokalen Linien des straßengebundenen ÖPNV. Eine räumliche Darstellung aller Verknüpfungspunkte mit regionalem Bezug außerhalb der Stadt Kassel befindet sich in → **Anlage V-2**.

Darüber hinaus gibt es im schulbezogenen Linienverkehr regelmäßig zu festgelegten Uhrzeiten verschiedene dezentrale Umsteigepunkte. Deren Ausweisung ist fahrplanabhängig und liegt jenseits der konzeptionellen Rahmenvorgaben des Nahverkehrsplans.

regionaler (Takt-) Verknüpfungspunkt	Taktverknüpfungen mit hoher Priorität	Bemerkungen
Verknüpfungspunkte in der Stadt Kassel (Auswahl)		
Kassel Hbf.	RE, R, RT ↔ 32, 37, 52, 100, 500	
Wilhelmshöhe Bf.	ICE, IC, RE, R, RT ↔ 52, 53, 100, 110, 500	
Auestadion	T5/T6/RT5 ↔ 500	
Dennhäuser Str.	T5/T6 ↔ 50	50 beginnt/endet Dennh. Str.
Druseltal	T3 ↔ 52, 53	
Ihringshäuser Str.	T3 ↔ 40 T3/T7 ↔ 42, 48	40, 42, 48 beginnen/enden an der Hst. Ihringshäuser Str.
Königsplatz/Mauerstr.	N37 ↔ N40 ↔ N52 ↔ u. a.	Nachtschwärmer-Rendezvous
Platz der Deutschen Einheit	T4/T8 ↔ 30, 32	30 beginnt/endet Pl. d. Dt. Einh.
(Takt-)Verknüpfungspunkte im Landkreis Kassel		
Ahnatal-Weimar	R4/RT4 ↔ 48	
Bad Karlshafen	RB85 ↔ 180	
Baunatal-Altenbauna	T5 ↔ 54	Haltestelle „Stadtmitte“
Breuna	120 ↔ 130	
Calden	100 ↔ 130	am Flughafen KS-Calden
Grebenstein	RT3 ↔ 130	
Helsa	T4 ↔ 210	
Hofgeismar	RE11/RE17/RT3 ↔ 140, 180, 190	
Schauenburg-Breitenbach	52 ↔ 152	betriebl. gesicherter Anschluss
Trendelburg	140 ↔ 180	für Relationen im Diemeltal

regionaler (Takt-) Verknüpfungspunkt	Taktverknüpfungen mit hoher Priorität	Bemerkungen
Vellmar	T1 ↔ 48 N1 ↔ N49	Haltestelle „Stadtmitte“ Nachtschwärmer-Abschluss
Wolfhagen	R4/RT4 ↔ 110, 120	
Zierenberg-Oberelsungen	RT4 ↔ 120	
(Takt-)Verknüpfungspunkte im Werra-Meißner-Kreis		
Bad Sooden-Allendorf	R7 ↔ 220	220 an Rhythm. R7 angepasst
Eschwege	R7 ↔ 230 R7 ↔ (200, 240, 290, WAK 78)	wegen R7-Rhythm. nur teilw.
Herleshausen	R7 ↔ 240, 250	240 nur Bedarfsbed. (AST)
Hessisch Lichtenau	T4 ↔ 200 ↔ 400 T4 ↔ 290	
Sontra	R7 ↔ 250, 260	
Sontra-Wichmannshausen	240 ↔ 250	für Rel. Eschwege – Herleshsn.
Wehretal-Reichensachsen	R7 ↔ 200	nur bis Fertigstellung BAB 44
Witzenhausen	RE1/R1 ↔ 210, 220	
(Takt-)Verknüpfungspunkte im Landkreis Hersfeld-Rotenburg		
Bad Hersfeld	R5 ↔ 300, 330, 360, 390, 470	auch Buslinien untereinander
Bebra	R5, R6 ↔ 250	
Friedewald	300 ↔ 330	wenn 330 nur bis Friedewald
Wildeck-Obersuhl	R6 ↔ 260, 330	
(Takt-)Verknüpfungspunkte im Schwalm-Eder-Kreis		
Bad Zwesten	410 (Bus) ↔ 410 (AST)	AST 410 für Anbindung der OT
Borken	RE30/R9 ↔ 410	Bf. Borken RE-Halt seit 12/2012
Edermünde-Grifte	R9 ↔ 50	
Felsberg-Gensungen	R9 ↔ 400	
Fritzlar	500 ↔ 400 ↔ 450	„Nullknoten“ am ZOB „Allee“
Gudensberg	500 ↔ 54	neuer Knoten im reg. Busverk.
Guxhagen	R5/RT5 ↔ 50	
Homberg	450 ↔ 490 ↔ 491 ↔ 493	ggf. alternierende Anschlüsse
Knüllwald-Remsfeld	450 ↔ 491	491 nur Bedarfsbed. (AST)
Malsfeld	R5 ↔ 490, 491	
Melsungen	R5/RT5 ↔ 400 ↔ 490/491	RT5 auch an Bartenwetzbr.

regionaler (Takt-) Verknüpfungspunkt	Taktverknüpfungen mit hoher Priorität	Bemerkungen
Schwalmstadt-Treysa	RE30/R9 ↔ RMV 396, 470 RE30 ↔ 490 SE30 ↔ 493	396, 470 in/aus Ri. Kassel 490 in/aus Ri. Marburg 493 in/aus Ri. Marburg
Schwalmstadt-Ziegenhain	470 ↔ 490	
Wabern	RE30/R9 ↔ 400 ↔ 450	
(Takt-)Verknüpfungspunkte im Landkreis Waldeck-Frankenberg		
Bad Arolsen	R4 ↔ 560, HSK 397	560 saisonale Buslinie
Bad Wildungen	R39 ↔ 410 (410) 500 ↔ 510 ↔ 520	410 ggf. längere Wartezeiten
Frankenberg (Eder)	R42 ↔ 520, 530, 540, 570	
Gemünden (Wohra)	570 ↔ MR-70	
Hatzfeld (Eder)	540 ↔ ZWS R33	
Korbach	R4 ↔ R42 ↔ 510 ↔ 550	ITF-„Nullknoten“
Vöhl-Herzhausen	R42 ↔ 520	neuer Verknüpfungspunkt
Vöhl-Schmittlotheim	R42 ↔ 520	neuer Verknüpfungspunkt
Volkmarsen	R4 ↔ 130, NPH 510	
Willingen	R42/R55/HSK 382 ↔ 560	fahrtenweise (saisonal)
(Takt-)Verknüpfungspunkte außerhalb des NVV-Gebietes		
Alsfeld (VB)	396 ↔ RB35	
Bad Salzungen (WAK)	300 ↔ STB1	
Hallenberg (HSK)	540 ↔ HSK 356	
Hann. Münden (GÖ)	RE1/R1 ↔ 42, 190, 195, 196	ggf. auch Bus untereinander
Medebach (HSK)	530, 550 ↔ HSK S30	
Mühlhausen/Th. (UH)	230 ↔ RE1	
Staufenb.-Landwehrhagen (GÖ)	30 ↔ 32 ↔ 196	auch als Fahrzeugdurchläufer
Warburg (HX)	RE11/RE17/RB59 ↔ 120, 140	
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: (Takt-)Verknüpfungspunkte für den regionalen Busverkehr

[eigene Zusammenstellung]

An den Knotenpunkten mit vertakteten Anschlüssen sollen die Umsteigezeiten so bemessen sein, dass die Wartezeiten für den Fahrgast nicht zu lang ausfallen. Anzustreben sind Umsteigezeiten unter 20 Minuten. Bei kürzeren Umsteigezeiten sollen geringfügige Verspätungen ohne gravierende Auswirkungen auf das Anschlussverkehrsmittel noch abgefangen werden können. Die Umsteigebeziehungen sind auch betrieblich (von SPNV auf Bus) bzw. linienbündelübergreifend (von Bus auf Bus) zu gewährleisten.

Hinsichtlich des Verknüpfungskonzeptes sind folgende Veränderungen gegenüber dem Jahresfahrplan 2010 (Bestandsaufnahme) hervorzuheben:

Die Stadt-Umland-Linien 30 und 50 beginnen bzw. enden nicht mehr am Kasseler Hauptbahnhof, sondern am Platz der Deutschen Einheit bzw. an der Denkhäuser Straße. Diese Linien sind daher konzeptionell auf die Verknüpfung zu den innerstädtischen Tramlinien ausgerichtet, vergleichbar der Buslinien 40, 42 und 48 an der Endhaltestelle Ihringshäuser Straße.

Im Landkreis Kassel sind der Flughafen Kassel-Calden (100 <> 130), Schauenburg-Breitenbach (52 <> 152) und Trendelburg (140 <> 180) neue Verknüpfungspunkte zwischen regionalen Buslinien. Der Bahnhof Grebenstein erhält erstmals eine Anbindung durch eine regionale Buslinie (130). Die systematischen Anschlüsse zwischen dem SPNV und den regionalen Buslinien 140 und 180 werden am Bahnhof in Hofgeismar hergestellt, da dort auch die RE-Züge halten. Übergänge zwischen der RT3 und diesen Buslinien in Hofgeismar-Hümme ergeben sich deswegen eher zufällig.

Durch die Verkürzung der Regelfahrten der Linie 220 Witzenhausen – Eschwege im Werra-Meißner-Kreis auf den Abschnitt Witzenhausen – Bad Sooden-Allendorf werden im letztgenannten Ort Übergänge von/zu der R7 nach/aus Eschwege im 30-90-Minuten-Rhythmus geschaffen. Am Stadtbahnhof in Eschwege sind vertaktete Anschlüsse zur R7 (in/aus Richtung Göttingen) nur alle 2 Stunden zu/von der Linie 230 (nach/aus Mühlhausen/Th.) möglich. Bei den übrigen regionalen Buslinien (200, 240, 290, WAK 78) entstehen Anschlüsse zu/von der R7 in/aus Richtung Göttingen eher „zufällig“ bzw. sind mit längeren Wartezeiten verbunden. Der Bahnhof in Wehretal-Reichensachsen kann durch die Linie 200 nur noch bis zur Fertigstellung der BAB 44 angefahren werden, da sich durch den Autobahnbau Änderungen im nachgelagerten Straßennetz ergeben werden, die eine direkte Anfahrt wie im Status quo nicht mehr erlauben.

Im Landkreis Hersfeld-Rotenburg ist die Kreisstadt Bad Hersfeld maßgebender Verknüpfungsort im regionalen ÖPNV, aber auch zu den lokalen und städtischen Linien. Die Zeitlagen der Buslinien sind prinzipiell so zu legen, dass Anschlüsse zu/von der R5 in/aus den Richtungen Kassel oder Fulda entstehen. Zu den Zeiten, in denen die Linie 330 nur bis/von Friedewald fährt, bestehen dort gesicherte Anschlüsse zu/von der Linie 300. In Wildeck-Obersuhl bestehen Anschlüsse zur R6 nach/aus Eisenach.

Besonders wichtig sind die Anschlüsse im Schwalm-Eder-Kreis zum/vom SPNV aller regionalen Buslinien (470, 490, 493, RMV 396) in Schwalmstadt-Treysa. Aus Süden kommende Linien erhalten Anschlüsse in Richtung Kassel, aus dem Norden kommende Linien in Richtung Marburg. Am Busbahnhof in Homberg erhalten die Linien des Bündels „Homberger Sterns“ alternierende Anschlüsse untereinander, teilweise gehen die Fahrzeuge auf andere Linien über (sog. Linienwechsler), so dass kein Umstieg erforderlich ist. Um die Kreisstadt und das Mittelzentrum Homberg (Efze) an das Oberzentrum Kassel anzubinden, sind am Bahnhof Wabern optimale Anschlüsse zwischen SPNV (RE30 oder R9) und der Linie 450 herzustellen. Da die Verbindung durch das Beisetal überwiegend nur noch bedarfsorientiert bedient wird, erhalten Bus (450) und AST (491) in Knüllwald-Remsfeld Anschlüsse zueinander. In Gudensberg erhält die neue regionale Buslinie 54 Anschlüsse zu/von der Expressbus-Linie 500 in/aus Richtung Fritzlar. In Fritzlar wird der

„Nullknoten“ (um die Minute „hh:00“) am ZOB „Allee“ erweitert. Es treffen sich dort die Linien 400, 450 und 500 sowie lokale AST-Linien.

Im Landkreis Waldeck-Frankenberg ergeben sich Änderungen hauptsächlich in Folge der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg (R42): Am Korbacher Hauptbahnhof entsteht alle zwei Stunden ein ITF-Knoten (um die Minute „hh:00“) unter Einbeziehung der Linien R4, R42, 510 und 550. In Vöhl-Herzhausen wird am südlichen Ortsausgang ein neuer Verknüpfungspunkt Schiene/Bus errichtet, an dem neben lokalen Buslinien auch die regionale Buslinie 520 nach/aus Frankenau und Bad Wildungen Anschlüsse zur R42 in/aus Richtung Korbach und Brilon Wald herstellen wird. Durch das Auftrennen bisher lang laufender regionaler Buslinien im südlichen Kreisgebiet können zukünftig die in Frankenberg (Eder) beginnenden bzw. endenden Radiallinien besser an die Ankünfte und Abfahrten der R42 ausgerichtet werden. Die saisonale regionale Buslinie 560 für die Diemelseeregion ist von ihren Abfahrten her auf die Anschlüsse in Bad Arolsen zu/von der R4 in/aus Richtung Kassel ausgerichtet.

In Staufenberg-Landwehrhagen (Landkreis Göttingen) sind die regionalen Buslinien 30, 32 und 196 nicht nur durch Umsteigebeziehungen miteinander verbunden, sondern bei den Fahrzeugen bestehen systematische Linienwechsler, so dass Umstiege entfallen und durchgehende Verbindungen zustande kommen.

3.9 Alternative Bedienform „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 den beteiligten Verbundlandkreisen (bzw. mit deren lokalen Nahverkehrsorganisationen) sowie mit den Städten und Gemeinden in den drei Pilotregionen entwickelt.

Seit April 2013 gibt es Mobilfalt zu Testzwecken in

- Sontra, Nentershausen und Herleshausen im Übergangsbereich zwischen dem Werra-Meißner-Kreis und dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg,
- Witzenhausen im Werra-Meißner-Kreis und
- Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis.

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 verfolgt der NVV 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 privaten Pkw-Fahrten im Rahmen des neuen Konzepts anderen Nachfragern anbieten und erhält dafür eine festgelegte Kostenerstattung. Dabei soll die Erstattung bei 30 Cent pro Kilometer liegen. Der Preis pro Fahrt für den Fahrgast beträgt 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 eintauschen.

Modellprojekt

Als Anbieter, Vermarkter und Koordinator von Mobilfalt wird der NVV damit seinem Anspruch gerecht, zentraler Ansprechpartner und Akteur in allen Fragen rund um die Mobilität in Nordhessen zu sein. Die Umsetzung des Mobilfalt-Projekts führt der NVV 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 Linien

Mobilfalt-Fahrten finden im Rahmen der seit April 2013 laufenden Testphase sowohl auf lokalen als auch auf regionalen Linien (210, 218, 250, 260) statt. Auf den regionalen Linien werden Mobilfalt-Fahrten als Taktverdichter eingesetzt; darüber hinaus bedienen sie auch Orte abseits des Regellinienweges der Busse.

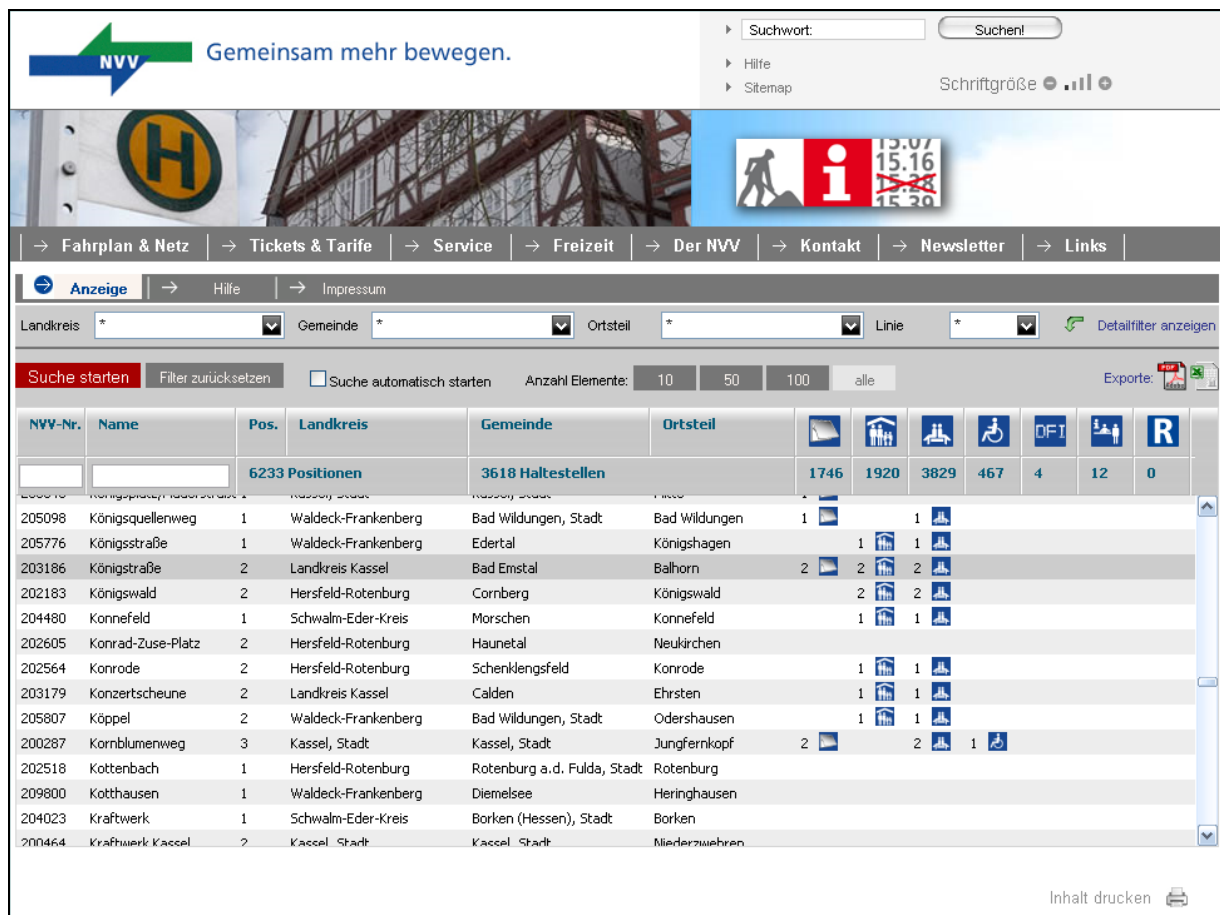
Drei als bisher lokal eingeordnete Linien werden gemäß der Konzeptionierung künftig als regionale Linien eingestuft (54/403, 220, 240). Eine bisher regionale Buslinie mit Mobilfalt-Fahrten wird als lokale Linie in die Aufgabenträgerschaft des Werra-Meißner-Kreises übergehen (218).

Inwieweit das Mobilfalt-Konzept als eine Möglichkeit für eine alternative Bedienweise auf den bisherigen regionalen Pilot-Linien dauerhaft zum Tragen kommen wird, bleibt der Auswertung der Ergebnisse aus der Testphase vorbehalten. Dies betrifft auch die Erweiterung des Mobilfalt-Angebots auf den übrigen regionalen Linien im Verbundgebiet außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel.

4 Fahrgastinformation

Im Bereich der Fahrgastinformation wird ein künftiger Schwerpunkt des NVV in der Pflege und Weiterentwicklung eines Management- und Informationssystems für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV liegen.

Das Haltestellenmanagementsystem (HMS) ist eine zeitgemäße Internetanwendung zur zentralen Speicherung der Daten aller Bushaltestellen im NVV-Gebiet. Das HMS ist zugleich sowohl ein Informationssystem für den Fahrgast, das nahtlos in den Internetauftritt des NVV integriert ist, als auch ein Planungsinstrument für die Fachabteilungen des NVV, der lokalen Aufgabenträger, der Städte und Gemeinden sowie für externe Dienstleister.



The screenshot shows the NVV website interface for the HMS. At the top, there is a search bar with a 'Suchen!' button and links for 'Hilfe' and 'Sitemap'. Below the search bar is a navigation menu with options like 'Fahrplan & Netz', 'Tickets & Tarife', 'Service', 'Freizeit', 'Der NVV', 'Kontakt', 'Newsletter', and 'Links'. The main content area features a search filter for 'Landkreis', 'Gemeinde', and 'Ortsteil', along with a 'Suche starten' button and a table of bus stops.

NVV-Nr.	Name	Pos.	Landkreis	Gemeinde	Ortsteil	1746	1920	3829	467	4	12	0
6233 Positionen			3618 Haltestellen									
205098	Königsquellenweg	1	Waldeck-Frankenberg	Bad Wildungen, Stadt	Bad Wildungen	1		1				
205776	Königsstraße	1	Waldeck-Frankenberg	Edertal	Königshagen		1	1				
203186	Königsstraße	2	Landkreis Kassel	Bad Emstal	Balhorn	2	2	2				
202183	Königswald	2	Hersfeld-Rotenburg	Cornberg	Königswald		2	2				
204480	Konnefeld	1	Schwalm-Eder-Kreis	Morschen	Konnefeld		1	1				
202605	Konrad-Zuse-Platz	2	Hersfeld-Rotenburg	Haunetal	Neukirchen							
202564	Konrode	2	Hersfeld-Rotenburg	Schenkengsfeld	Konrode	1		1				
203179	Konzertscheune	2	Landkreis Kassel	Calden	Ehrsten		1	1				
205807	Köppel	2	Waldeck-Frankenberg	Bad Wildungen, Stadt	Odershausen		1	1				
200287	Kornblumenweg	3	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Jungfernkopf	2		2		1		
202518	Kottenbach	1	Hersfeld-Rotenburg	Rotenburg a.d. Fulda, Stadt	Rotenburg							
209800	Kotthausen	1	Waldeck-Frankenberg	Diemelsee	Heringhausen							
204023	Kraftwerk	1	Schwalm-Eder-Kreis	Borken (Hessen), Stadt	Borken							
200464	Kraftwerk Kassel	2	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Miederwehren							

Abb. V-16: Haltestellenmanagementsystem (HMS) auf der Internetseite des NVV

[NVV 2012]

Zugriff über eine zentrale Datenbank

Durch die Umsetzung des Systems als Internetanwendung stehen alle Grunddaten und Attribute (Koordinaten, Ausstattungsmerkmale, Fotos) zu einer Bushaltestelle über eine zentrale Datenbank öffentlich zur Verfügung. Mehrmals täglich durchzuführende Ba-

ckup-Verfahren sichern vor einem eventuellen Datenverlust. Der Zugriff auf das HMS ist von jedem internetfähigen PC aus und ist mit allen Internetbrowsern möglich. So ist eine relativ einfache, arbeitsplatzunabhängige Arbeit mit dem HMS gegeben.


Haltestelleninformation für den Fahrgast



Mit der Integration des HMS in den Internetauftritt des NVV erhält der Fahrgast direkten Zugriff auf alle für ihn relevanten Informationen zu einer Bushaltestelle. Hierbei kann der Fahrgast die angezeigten Haltestellen nach verschiedenen Kriterien filtern. Neben der einfachen Suche nach dem Haltestellennamen lassen sich die Ergebnisse örtlich nach Landkreis, Stadt bzw. Gemeinde und Stadt- bzw. Ortsteil eingrenzen. Auch Ausstattungsmerkmale wie Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Informationseinrichtungen (Vitrinen) oder Barrierefreiheit (Hochbordstein, taktiles Leitsystem) können als Suchkriterien gewählt werden (vgl. Abb. V-16).

Datenblatt Haltestelle

Position 1 NRathaus Position 2 NTKassel

NVVNr	Name der Haltestelle	Landkreis	Gemeinde	Ortsteil
206195	Bürgerhaus	Werra-Meißner-Kreis	Hessisch Lichtenau, Stadt	Hessisch Lichtenau



Ausstattung	Anzahl	Modell
Abfallsammler	1	Sonstige
Barrierefrei	ja	
Beleuchtung Strasse	ja	
Beleuchtung Vitrine	ja	
Beleuchtung Warthalle	ja	
Dynamische Fahrgastinformation	1	DFI Kassel
Fahrgastunterstand	1	Mabeg System Contempora
Fahrplankasten	nein	
Fahrradunterstand	nein	
Mast	1	Meta Design
Sitzgelegenheiten	2	Bank - Metall
Vitrine	1	Trautmann, gr. Vitrine (NVV-Standard)
Blindenleitsystem	ja	
Bahnhof	nein	
NVV-Kundenzentrum/Infopoint	nein	
Fahrkartenautomat	nein	
Tarifinformation	6060	Hessisch Lichtenau
Verknüpfungshaltestelle	ja	

Position Format: WGS84		Linien	
X-Position:	51.19572	N200; 200; 202; 205; 206; 207; 4	
Y-Position:	9.71606		

Bemerkung
Absturzsicherung, Kasseler Sonderbord und taktiles Leitsystem vorhanden. Bronzeplatte, Spruch aus Frau Holle Märchen: "Fürchtet euch nicht, ich bin Frau Holle"

Service
Aushangfahrplan anzeigen
Schaden melden
Haltestellen-Exposé
Haltestelle auf Google-Maps zeigen

Alle Angaben ohne Gewähr.

Abb. V-17: Datenblatt zu einer Bushaltestelle

[NVV 2012]

Zu jeder gefundenen Haltestelle lässt sich mit einem Mausklick ein übersichtliches Datenblatt öffnen, welches sämtliche Ausstattungsmerkmale und Dienstleistungen rund um die Haltestelle enthält. Zu allen Haltepositionen (Masten) der Haltestelle sind jeweils in der Regel drei aktuelle Fotos vorhanden, die die Haltestelle im Überblick, die einzelne Position sowie die Möglichkeiten der Kundeninformation zeigen. Wer einen GPS-Empfänger besitzt, kann anhand der veröffentlichten Koordinaten leicht zu seiner Haltestelle finden (vgl. Abb. V-17).

Vom Datenblatt aus lassen sich auch der aktuelle Aushangfahrplan der angewählten Haltestelle und ein Formular zum Melden von Schäden erreichen, weshalb dass das System nicht nur zu einer schnelleren Kundeninformation führt, sondern auch einer gesteigerten Akzeptanz des Schadenmeldeverfahrens durch den Kunden führt (Qualitätssicherung).

Datenpflege und automatisierte Schnittstellen

Alle für den Kunden sichtbaren Angaben sowie weitere für Management- und Planungszwecke vorgehaltenen Informationen werden durch die Fachabteilungen des NVV sowie durch externe Dienstleister nach einem verschlüsselt übertragenem Login direkt in der Internetanwendung eingepflegt. Insbesondere automatisierte Schnittstellen zum Übertragen und Zuordnen beliebig vieler Digitalfotos sowie die Übernahme des aktuellen Fahrplans erleichtern die tägliche Arbeit gegenüber der herkömmlichen Arbeit mit Tabellen und Fotoarchiven im lokalen Netzwerk. Die geänderten Daten stehen dem Kunden im Internet nach dem Speichern unmittelbar zur Verfügung.

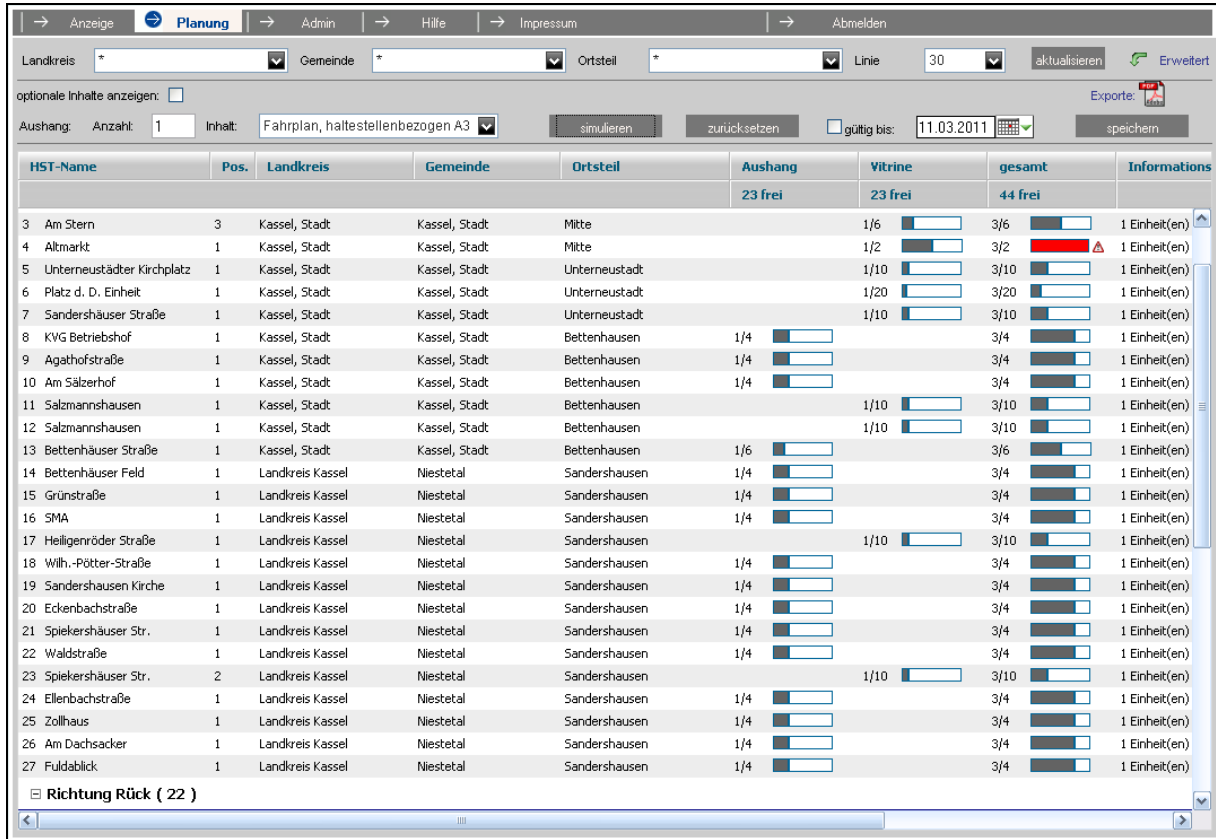
Planung von Kapazitäten für Kundeninformation

Da zu allen Haltestellen aktuelle Angaben zur Ausstattung mit Fahrplankästen und Vitrinen samt deren Modelle und Größen vorliegen, bietet es sich an, das System auch zur Planung der Bestückung mit Netz- und Fahrplänen, Sonderinformationen und Eigenwerbung zu verwenden (vgl. Abb. V-18).. Hierbei werden linien- und gebietsweise Standardgrößen für die Fahrpläne gespeichert (z. B. A3 quer).

Sind zusätzliche Aushänge anzubringen, beispielsweise weitere Fahrpläne an Verknüpfungshaltestellen oder Informationen bei baubedingten Fahrplanänderungen, prüft das System automatisch alle betroffenen Haltepositionen auf freie Kapazitäten. Ist zu wenig Platz frei, erhält der Planer eine entsprechende Warnmeldung und kann das Problem durch Zusammenlegen von Fahrplänen oder durch Beauftragung der Anbringung zusätzlicher Aushangmöglichkeiten lösen. Auch sehr gering belegte, optisch „karg“ aussehende Vitrinen lassen sich mit dieser Funktionalität schnell finden und beispielsweise durch Eigenwerbung für die Dienstleistungen des NVV (z. B. zu Tarifen, Fahrtzielen, Veranstaltungen) ansprechender gestalten. Zudem bietet das System die Möglichkeit, zeitliche Begrenzungen vorzunehmen. Hieraus erfolgt dann rechtzeitig eine Meldung zum Auslauf der Gültigkeit eines Aushangs (z. B. einer Baustelleninformationen) an den jeweiligen Bearbeiter.

Dieses Anwenderprogramm soll zukünftig auch mobil anwendbar sein und so die Meldung von Schäden und nicht korrekter Fahrgastinformation weiter erleichtern. Auch wird es aus der Fahrplanauskunft des NVV einen direkten Link zum HMS bzw. zu den angefragten Haltestellen geben, so dass Kunden sich direkt einen Eindruck von der Situation vor Ort machen können.

Hiermit ist für den NVV ein weiterer Meilenstein der Qualitätssicherung der Infrastruktur und der Fahrgastinformation in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Kommunen und Dienstleistern gesetzt.



HST-Name	Pos.	Landkreis	Gemeinde	Ortsteil	Aushang	Vitrine	gesamt	Informations
					23 frei	23 frei	44 frei	
3 Am Stern	3	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Mitte		1/6	3/6	1 Einheit(en)
4 Altmarkt	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Mitte		1/2	3/2	1 Einheit(en)
5 Unterneustädter Kirchplatz	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Unterneustadt		1/10	3/10	1 Einheit(en)
6 Platz d. D. Einheit	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Unterneustadt		1/20	3/20	1 Einheit(en)
7 Sandershäuser Straße	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Unterneustadt		1/10	3/10	1 Einheit(en)
8 KVG Betriebshof	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
9 Agathofstraße	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
10 Am Sälzerhof	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
11 Salzmannshausen	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen		1/10	3/10	1 Einheit(en)
12 Salzmannshausen	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen		1/10	3/10	1 Einheit(en)
13 Bettenhäuser Straße	1	Kassel, Stadt	Kassel, Stadt	Bettenhausen	1/6		3/6	1 Einheit(en)
14 Bettenhäuser Feld	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
15 Grünstraße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
16 SMA	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
17 Heiligenröder Straße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen		1/10	3/10	1 Einheit(en)
18 Wilh.-Pötter-Straße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
19 Sandershausen Kirche	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
20 Eckenbachstraße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
21 Spiekershäuser Str.	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
22 Waldstraße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
23 Spiekershäuser Str.	2	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen		1/10	3/10	1 Einheit(en)
24 Ellenbachstraße	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
25 Zollhaus	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
26 Am Dachsacker	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)
27 Fuldblick	1	Landkreis Kassel	Niestetal	Sandershausen	1/4		3/4	1 Einheit(en)

Abb. V-18: Planung von Aushangkapazitäten entlang einer Buslinie

[NVV 2012]

5 Verbundtarif

Die bestehende Tarifstruktur und das Fahrkartensortiment sollen mit dem Ziel der Einnahme- und Nachfragesteigerung sukzessive optimiert werden.

Die Fahrpreise werden kontinuierlich und unter Berücksichtigung der Kostensteigerungen jährlich fortgeschrieben. Unter dem Gesichtspunkt der Neukundengewinnung und der Bestandskundenbindung werden auch Erlöspotenziale über besonders günstige und stark rabattierte Fahrkarten erschlossen. Das trifft insbesondere auf die verschiedenen 9-Uhr-Zeitkarten (nicht gültig in der morgendlichen HVZ an Werktagen) und auf die „NordhessenKarte 60plus“ zu (vgl. Kap. II 4.2.3).

Zum Tarifwechsel im Dezember 2012 wurde im Wege eines Pilotprojekts das Zeitkartensortiment um die Schülerfreizeitkarte „FreeBird“ ergänzt (vgl. Kap. II 4.2.4).

Hessentarif und Übergangstarife

Die Übergangstarife für Fahrten nach/aus Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen werden in Abstimmung mit den Nachbarverbänden bzw. -ländern bedarfsgerecht erweitert.

In Zusammenarbeit mit dem RMV (und dem VRN) strebt der NVV in einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont die Einführung eines Hessentarifs an. Dieses neue, landesweite Tarifsystem soll für alle Fahrtrelationen über die Verbundgrenzen in den Zügen und Bussen des Nahverkehrs Anwendung finden und damit den räumlich begrenzten Übergangstarif RMV-NVV ablösen.

SPNV-Linie		bisherige ÜT-Zonen	weitere ÜT-Zonen
RE1/R1	Kassel – Hann. Münden – Eichenberg	vgl. ÜT-Matrix in NVV-Broschüre „Übergangstarif zwischen Südniedersachsen und Nordhessen“	-
R1/R7	Eichenberg – Göttingen	dito	-
RE1	Eichenberg – Leinefelde	-	-
RE11/ RE17	Kassel – Warburg	NVV-Tarif bis Warburg	-
RE30	Kassel – Schwalmstadt-Treysa – Marburg – Frankfurt am Main	RMV-ÜT bis Wabern	Einführung eines Hessentarifs
R5	Kassel – Bebra – Fulda	RMV-ÜT bis Rotenburg an der Fulda	Einführung eines Hessentarifs
R6	Bebra – Gerstungen – Eisenach	NVV-ÜT nach Gerstungen	-
R7	Bebra – Göttingen	-	Eschwege – Göttingen entweder NVV- oder VSN-Tarif

SPNV-Linie		bisherige ÜT-Zonen	weitere ÜT-Zonen
R42	Marburg – Frankenberg – Korbach	RMV-ÜT bis Frankenberg (Eder)	RMV-ÜT bis Korbach oder Einführung eines Hesen-tarifs
R42/ R55	Korbach – Brilon Wald	-	NVV-ÜT Korbach – Brilon Wald
KBS 356	Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen	von/nach Bad Karlshafen mit KBS 356 gilt VSN-Tarif	-

Tab. V-10: Konzept für Übergangstarife (ÜT) entlang von SPNV-Linien

[eigene Zusammenstellung; nach Angaben des NVV]

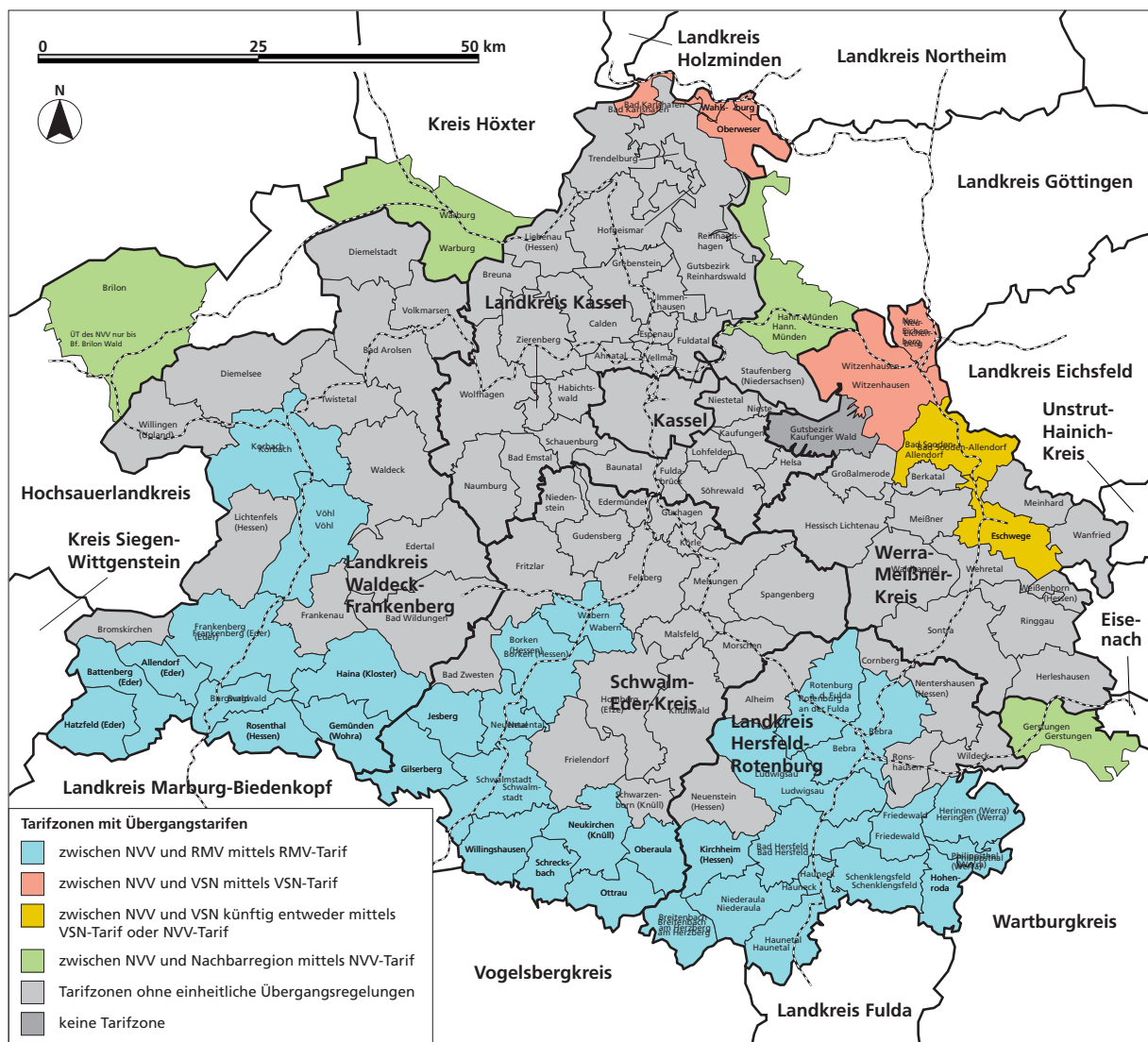


Abb. V-19: Konzept für Übergangstarifzonen

[eigener Entwurf; nach Angaben des NVV]

Kurz- bis mittelfristig plant der NVV eine Erweiterung der Übergangstarife und deren Zonierungen (vgl. Tab. V-10).

- Der RMV-NVV-Übergangstarif entlang der R42 soll nach der Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg im Dezember 2014 auf die Tarifzonen Vöhl und Korbach ausgedehnt werden und bis zur Einführung eines Hessentarifs gelten.
- Mit der Inbetriebnahme der durchgehenden Bahnverbindung Marburg – Frankenberg – Korbach – Bestwig (R42) ist zum Dezember 2014 eine Ausweitung des NVV-Tarifs bis zum Knotenbahnhof Brilon Wald im Hochsauerlandkreis vorgesehen. Bisher gilt für Fahrten auf der R55 zwischen Willingen und Brilon Wald der DB-Tarif; auf den Buslinien gelten je nach Aufgabenträgerschaft der Linie (NVV, Hochsauerlandkreis) unterschiedliche Tarife.
- Die Tarifzonen Bad Sooden-Allendorf und Eschwege sollen in eine Übergangstarifregelung von/nach Göttingen einbezogen werden. Bisher wird auf dieser Verbundgrenzen überschreitenden Relation in der R7 der DB-Tarif angewandt, so dass für Fahrten im Vor- oder Nachlauf beispielsweise im Stadtgebiet von Göttingen eine weitere Fahrkarte gelöst werden muss. Eine Entscheidung darüber, ob zukünftig entweder der VSN- oder der NVV-Tarif als Übergangstarif gelten soll, ist zum Zeitpunkt der Erstellung der Angebotskonzeptes für den Verbundtarif (Juli 2013) noch nicht gefallen.

Abb. V-19 enthält eine kartografische Übersicht über das Konzept zu den Übergangstarifzonen (in Bezug auf den Übergangstarif RMV-NVV bis zur Einführung eines Hessentarifs).

6 Prüfbaustein: verbundweite Vermittlungszentrale für nachfragegesteuerte Bedienformen

Ausgangslage

Bis zum Zeitpunkt der Verabschiedung des vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplans (I. Quartal 2014) bediente sich im Verbundgebiet (außerhalb der Stadt Kassel) nur die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) einer professionellen Buchungs- und Dispositionszentrale, die landkreisweit alle AST- und Rufbus-Bestellungen entgegen nimmt und Fahraufträge erteilt. Buchungen von Fahrten im Rahmen des Modellprojekts „NVV-Mobilfalt“ werden von der Mobilitätszentrale im Stadtbahnhof Eschwege aus koordiniert, die darüber hinaus weitere mobilitätsbezogene Dienstleistungen vor Ort anbietet (vgl. Kap. V 3.9).

In den übrigen Bedienräumen nachfragegesteuerter Angebotsformen (hauptsächlich AST) im NVV-Gebiet liegen alle diesbezüglichen Regieaufgaben wie Buchung, Disposition und Abrechnung zumeist in der Hand des Unternehmens, das die Leistung operativ erbringt. Sofern die konzessionierten Verkehrsunternehmen das AST nicht mit ihren eigenen Personalen und Fahrzeugen durchführen (Ausnahme), fallen die Regieaufgaben dem Taxi- und Mietwagenunternehmen zu (Regelfall). Die Bestellungen erfolgen ohne Zwischenschaltung eines Buchungssystems, indem der Fahrgast beim Taxiunternehmen oder beim Fahrer anruft und seine Fahrt bestellt, vergleichbar der Buchung eines Taxis. Eine EDV-technische Erfassung der gebuchten Fahrten ist nur in wenigen Bedienebenen gegeben.

Verbundweite Vermittlungszentrale

Somit fehlen dem Besteller aufbereitete Schlüsselgrößen, um

- die Leistungserbringung lückenlos zu überwachen,
- ohne nennenswerten Aufwand abzurechnen und
- das Angebot konzeptionell weiterzuentwickeln.

Die nicht mehr zeitgemäße Handhabung der Buchungen und die kaum nachvollziehbaren Abrechnungsprozesse erfordern daher im Verbundgebiet ein Umdenken. Der NVV erwägt daher, eine verbundweite Vermittlungszentrale für nachfragegesteuerte Bedienformen einzurichten oder sich eines externen Dienstleisters zu bedienen. Diese Absicht wird im Regionalen Nahverkehrsplan in Form eines Prüfbausteins formuliert.

Die Vorteile einer verbundweiten Vermittlungszentrale liegen aus Sicht des NVV in folgenden Punkten begründet:

- Erfassung von Buchungen, Fahrten und Abrechnungen über ein einheitliches EDV-System;
- zentrale Koordination und Abwicklung der Buchungen;
- einheitliche Nutzeroberfläche und gleiche Konditionen in allen teilnehmenden Verbundlandkreisen;

- Transparenz über Volumina, Kosten und Aufwand für jeden Besteller (Analyse- und Statistikfähigkeit);
- Minimierung von Manipulationsmöglichkeiten;
- Sicherung von Einnahmen durch korrekte Fahrgelderfassung;
- Kostenminimierung durch eine effiziente Nutzung;
- Kostenvorteile durch höhere Auftragsvolumina;
- positive Außenwirkung gegenüber dem Fahrgast.

Als Zwischenfazit bleibt festzuhalten, dass mit der Einrichtung einer verbundweiten Buchungszentrale eine professionellere Abwicklung nachfragegesteuerter Bedienformen möglich sein wird.

In den ausgeschriebenen Busbündeln, die AST-Leistungen beinhalten, wurde die Disposition von AST-Fahrten in die Angebote der Verkehrsunternehmen mit eingerechnet. Erfahrungsgemäß sind dies relativ geringe Aufwendungen, die in diese Kalkulationen eingepreist sind, so dass eine deutliche Reduzierung des Besetzkilometerpreises nicht zu erwarten ist.

Prüfschritte

Generell ist im Prüfbausein die Frage zu beantworten, welche Zielsetzungen der NVV mit einer einheitlichen Vermittlungszentrale verfolgt. Das Hauptargument ist eine transparente und kontrollierbare Disposition flexibler Bedienformen (wie AST), die auf tatsächlich erfolgten Leistungsmerkmalen basiert. Nur hieraus lassen sich Statistiken und Ableitungen herausziehen, die in der Planung zukünftiger nachfragegesteuerter Angebote Berücksichtigung finden können.

Für eine erste Prüfung der Einrichtung einer verbundweiten Vermittlungszentrale bieten sich die nachfolgend umrissenen Arbeitsschritte an:

- Ist-Analyse der Handhabung von Buchung, Disposition und Abrechnung bei nachfragegesteuerten Bedienformen im Verbundgebiet;
- Abwägung von Vor- und Nachteile einer verbundweiten Buchungszentrale (zusammen mit den LNO der Verbundlandkreise und den Verkehrsunternehmen);
- Definition der Aufgabenbereiche der Vermittlungszentrale (Leistungsumfang);
- Formulierung von Anforderungen an ein EDV-gestütztes Buchungssystem;
- Markterkundungen zum EDV-System: Anbieter, Produkte, Lizenzkonditionen;
- Markterkundung zu potenziellen Anbietern für den Betrieb der Vermittlungszentrale;
- Standortwahl;
- Ermittlung der Kosten für Investitionen und laufenden Betrieb;
- Klärung der Finanzierungsmodalitäten und der Kostenschlüsselung;
- Varianten der Teilnahme und Integration (alle oder einzelne Verbundlandkreise; nur die vom NVV betreuten Linienbündel mit nachfragegesteuerten Bedienformen);
- Verfahrensfragen (Realisierungshorizont, Vergabeverfahren).

Anforderungen an das EDV-System

In einem Arbeitsschritt müssen Anforderungen an den Einsatz einer geeigneten Software formuliert werden (s. o.). Projektziel sollte sein, eine effiziente Disposition von nachfragegesteuerten Bedienformen zu installieren, die Buchungen und tatsächlich durchgeführte Fahrten erfasst und somit automatisch Abrechnungsdaten für die einzelnen Unternehmen und Landkreise liefert:

- Buchung von Fahrtwünschen per Telefon, E-Mail und Internetformular;
- Internetfunktionen besonders für Dauerbuchungen zur Entlastung des Call-Center-Personals;
- Weiterleitung der Fahrtwünschen an die Betreiber und Fahrer;
- Aufnahme und Weitergabe des ggf. erforderlichen Fahrscheinverkaufs;
- Abrechnung (Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen);
- Ermittlung der Leistungsgrößen mittels Statistikmodule;
- Kontrollfunktionen ggü. dem mit dem Fahrbetrieb beauftragten Unternehmen;
- Nacherfassung von Fehl- und Ergänzungsbuchungen;
- Weiterentwicklung der Software auf Grundlage praktischer Erfahrungen aus dem laufenden Betrieb.

Perspektivische Weiterentwicklung zu einer Vor-Ort-Mobilitätszentrale

Das Call- bzw. Service-Center, bei dem die Software zum Einsatz kommen wird, bildet den zentralen Knotenpunkt in der Disposition nachfragegesteuerter Bedienformen mit allen vor- und nach gelagerten Prozessen.

Bei ausreichendem Nachfragepotenzial am Standort dieser Vermittlungszentrale – sofern im NVV-Gebiet befindlich – oder am Standort eines vom NVV organisierten und finanzierten Kundenzentrums ist im Vorfeld zusammen mit den Betreibern zu prüfen, ob die Einrichtung sukzessive zu einer Mobilitätszentrale mit Vor-Ort-Präsenz weiterentwickelt werden kann.

Eine Einrichtung dieser Art bietet ein breiteres Portfolio in allen Fragen rund um die Mobilität an. Die Disposition von nachfragegesteuerten Bedienformen wäre dann nur eine von mehreren Dienstleistungen.

Hierzu sind dann vom NVV genaue Kriterien festzulegen,

- welche Dienstleistungen eine Mobilitätszentrale anbieten soll,
- welche organisatorischen, personellen, räumlichen und technischen Voraussetzungen das Kundenzentrum, die Vorverkaufsstelle oder die zu implementierende Buchungszentrale zu erfüllen hat und
- wie die Zusatzleistungen finanziell abzusichern sind.

VI Infrastrukturinvestitionen

Die Aufnahme künftiger Investitionen in die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrssystems in Nordhessen stellt eine Bedarfsliste für den Zeitraum 2013 bis 2018 dar, die in Kap. VII zu Maßnahmenwirkung und -bewertung mit einer Prioritätensetzung versehen wird. Die Verankerung von infrastrukturellen Projekten und Maßnahmen im Regionalen Nahverkehrsplan erfolgt vor dem Hintergrund der Förderung durch den Bund und das Land Hessen. Für eine Förderung größerer Infrastrukturmaßnahmen sind Untersuchungen zum Nutzen-Kosten-Verhältnis erforderlich.

1 Erweiterungen des Schienennetzes

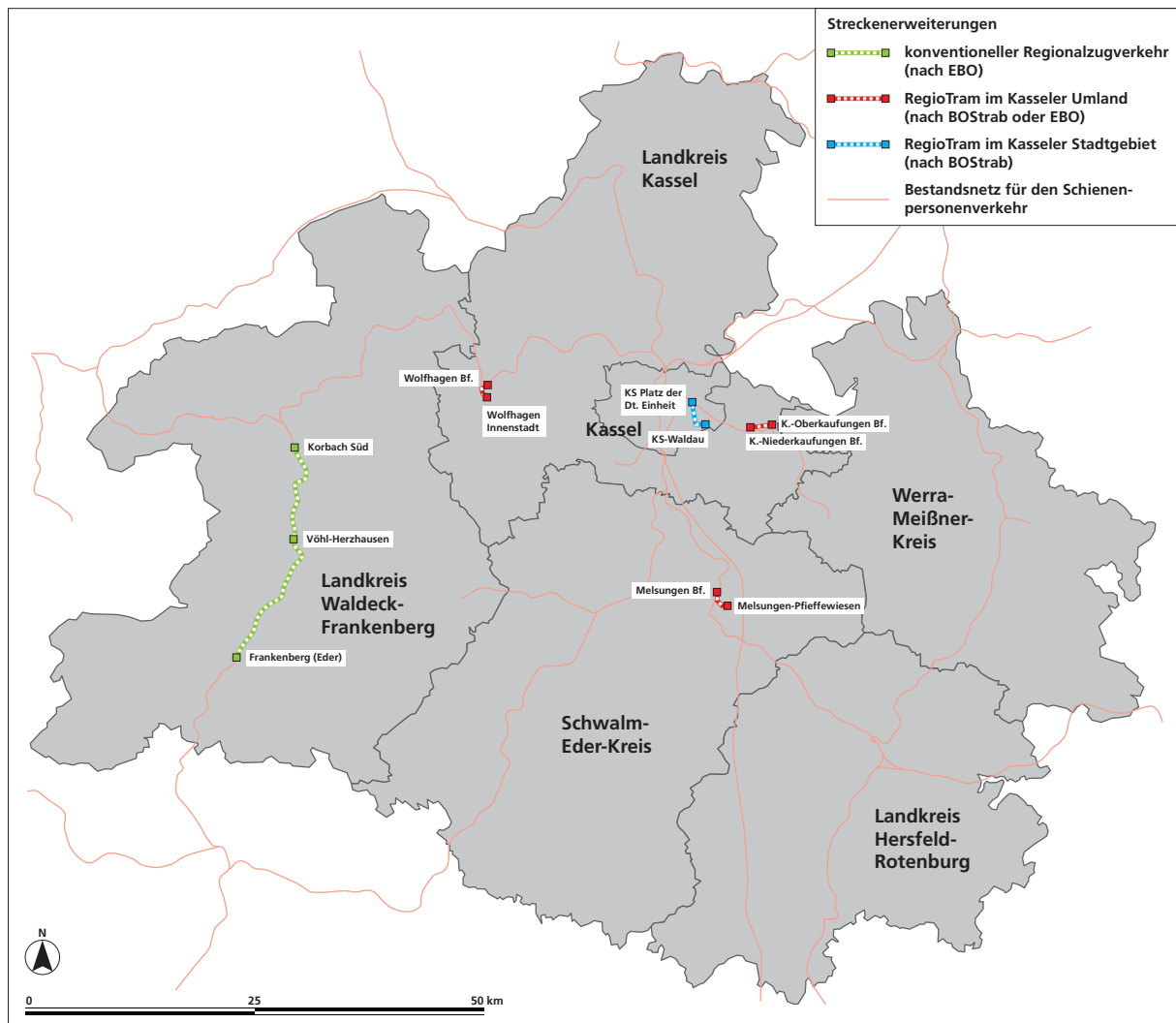


Abb. VI-1: Erweiterungen des Schienennetzes im NVV-Gebiet (ohne Neubaustrecken für Tram)
 [eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Erweiterungen des Schienennetzes im NVV-Gebiet werden eingeteilt in Vorhaben für

- die städtische Tram in die Umlandgemeinden (vgl. Kap. VI 1.1),
- die RegioTram (vgl. Kap. VI 1.2) und
- den konventionellen Regionalzugverkehr (vgl. Kap. VI 1.3).

In der Karte in Abb. VI-1 sind die geplanten Streckenerweiterungen – mit Ausnahme der Neubauvorhaben für die lokale Tram – verortet.

1.1 Nachrichtlich: Neubau von Schienenstrecken für die städtische Tram

Zur Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen der Stadt Kassel und den Umlandgemeinden sind Erweiterungen des lokalen, städtischen Tramnetzes in Planung:

- Verlängerung der Tramstrecke von der bisherigen Endhaltestelle „Ihringshäuser Straße“ in den Ortsteil Fuldata-Ihringshausen;
- Anbindung der Gemeinde Lohfelden durch eine Verlängerung der avisierten Tramstrecke nach Waldau (keine Vorzugsvariante; vgl. Kap. VI 1.2) oder durch einen Streckenneubau im Korridor Leipziger Straße – Kassel-Forstfeld – Lohfelden (Vorzugsvariante);
- Anbindung der Gemeinde Niestetal durch eine Tramstrecke in Verlängerung der Achse Platz der Deutschen Einheit – Sandershäuser Straße – Niestetal oder der Achse Wolfsanger – Niestetal.

Die entsprechenden Trassenkorridore sollten durch die Bauleitplanungen der Anliegergemeinden freigehalten werden. Diese Tramstrecken sind nur gemeinsam durch die Stadt Kassel und den Landkreis Kassel finanzier- und realisierbar (vgl. auch Kap. III 9.3).

Einzelheiten zu den geplanten Streckenerweiterungen für die städtische Tram in das Umland sind den Lokalen Nahverkehrsplänen für die Stadt Kassel und den Landkreis Kassel zu entnehmen. Diese Erweiterungspläne sind im Regionalen Nahverkehrsplan lediglich nachrichtlich zur Wahrung einer territorialen Gesamtkonzeption aufgenommen, da mehrere Bedienkorridore regionaler Stadt-Umland-Buslinien berührt werden, deren Linienführungen und Fahrtenfolgen nach einer Umsetzung anzupassen sind.

1.2 Neu- bzw. Ausbau von Schienenstrecken für die RegioTram

Im Stadtgebiet von Kassel ist der Neubau einer ca. 3,5 km langen Strecke (nach BOStrab) vom Platz der Deutschen Einheit (Unterneustadt) entlang der B83 nach Kassel-Waldau vorgesehen. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis ergab einen Quotienten von knapp 1,4, womit ein förderfähiges Vorhaben vorliegt. Die Neubaustrecke soll gemäß einer Planungsvariante von der RegioTram bedient werden (vgl. Kap. V 2.7.2), weshalb eine Aufnahme in den Regionalen Nahverkehrsplan des NVV vorzunehmen ist. Entgegen früherer Überlegungen soll die Neubaustrecke voraussichtlich nicht mehr über Kassel-Waldau hinaus nach Lohfelden verlängert werden (vgl. Kap. VI 1.1).

Bei dem in Abb. VI-1 eingezeichneten Streckenabschnitt in der Gemeinde Kaufungen (Verdichtungsraum) zwischen Niederkaufungen Bf. und Oberkaufungen Bf. handelt es

sich um eine Bestandsstrecke nach EBO des Infrastrukturbetreibers Regionalbahn Kassel GmbH (RBK). Zur Verkürzung der Reisezeiten zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau plant der Aufgabenträger NVV die Einrichtung einer beschleunigten RT-Linie (RT2) oder einer Express-Tramlinie unter Nutzung des Gleises der ehem. DB-Strecke Kassel – Eschwege zwischen den Bahnhöfen Nieder- und Oberkaufungen (Güterzugstrecke). Hierfür ist die Infrastruktur der Lossetalbahn entsprechend zu ertüchtigen. Voraussetzung ist u. a. die Elektrifizierung des o. g. Streckenabschnittes für 600 V_~, so dass eine Kompatibilität der gesamten Lossetalbahn hinsichtlich der Traktion hergestellt werden kann. Eine Mehrung an konsumtiven Betriebskosten ist mit dieser investiven Maßnahme nicht verbunden, da die Status-quo-Leistungen der Stadt-Umland-Tramlinie 4 lediglich anders verteilt bzw. effizienter genutzt werden.

Im Ordnungsraum bieten sich für die RegioTram folgende Netzerweiterungen bzw. Streckenverlängerungen an, die wahlweise nach den Bestimmungen der EBO oder der BOStrab ausgeführt werden können:

- in Wolfhagen vom Bahnhof in die Innenstadt (RT4);
- in Melsungen vom Bahnhof in das Industriegebiet PfiEFFewiesen (RT5).

Der Bahnhof von Wolfhagen liegt peripher zur Alt- bzw. Innenstadt, zu Arbeitsplatzschwerpunkten, zum Schulzentrum und zu den Wohngebieten. Der Einzugsbereich der RT-Linie 4 kann ohne Fahrzeugmehrbedarf in der Kernstadt von Wolfhagen sinnvoll erweitert werden, wodurch für das RegioTram-System sowohl im Quell- als auch im Zielverkehr neue Fahrgastpotenziale erschlossen werden. Die RT4 wird als dieselbetriebene Straßenbahn (nach BOStrab) in die Wolfhager Innenstadt verlängert. Dafür gibt es im bisherigen Betriebskonzept des RegioTram-Systems hinreichend lange Wendezeiten am Bahnhof Wolfhagen (ca. 30 Minuten). Der Zug benötigt für die einfache Fahrtstrecke vom Bahnhof in die Innenstadt (z. B. bis zur Wilhelm-Filchner-Schule) ca. 10 Minuten, so dass noch ausreichend Wendezeit an der Endhaltestelle zur Verfügung steht.

Bei der Verlängerung der RT5 durch einen Neubauabschnitt auf dem Gebiet der Stadt Melsungen steht hingegen die Erschließung des Zielverkehrsaufkommens am neuen Standort der B. Braun Melsungen AG im Industriegebiet PfiEFFewiesen im Fokus. Durch die im Mai 2011 eröffnete Verkehrsstation „Bartenwetterbrücke“ an der Bahnstrecke Kassel – Bebra wurde die Erreichbarkeit der Alt- bzw. Innenstadt von Melsungen im SPNV bereits erkennbar verbessert.

Die o. g. Netzerweiterungen können hinsichtlich des im Status quo (2010) bereits vorhandenen Fahrzeugparks aufkommensneutral bewerkstelligt werden. Die Netzerweiterungen stellen eine Optimierung des Einsatzes bestehender Betriebsmittel dar, mit der zusätzliche Fahrgastpotenziale mit geringem Mehraufwand an Betriebskosten erschlossen werden können.

1.3 Streckenerweiterungen für den konventionellen (Regional-)Zugverkehr

Hierunter fällt die durchgängige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach Süd, die im Zielkonzept ab Dezember 2014 durch die SPNV-Linie R42 Marburg – Brilon befahren werden soll. Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“). Die baulichen und technischen Voraussetzungen zur Wiederinbetriebnahme werden weit überwiegend durch das Land Hessen finanziert – unter Beteiligung durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg.

Der Teilabschnitt zwischen Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen dient zuletzt seit 2011 wieder dem fahrplanmäßigen Ausflugsverkehr (saisonal an Sonn- und Feiertagen), davor nur noch dem Sonderzugverkehr. Für den Regelbetrieb im SPNV wird dieser Abschnitt entsprechend ertüchtigt.

Der Teilabschnitt zwischen Vöhl-Herzhausen und Korbach Süd ist seit Ende der 1990er Jahre technisch gesperrt und nicht mehr befahrbar. Für diesen Teilabschnitt ist die Befahrbarkeit unter den Anforderungen eines zeitgemäßen SPNV wieder herzustellen.

Die Wiederinbetriebnahme hat zum einen

- strukturpolitische Vorteile hinsichtlich einer verbesserten überregionalen Erreichbarkeit des Landkreises Waldeck-Frankenberg und der dortigen touristischen Zielgebiete (Nationalparkregion Kellerwald-Edersee, Willigen);
- eine hohe eisenbahnbetriebliche Netzwirkung, da die Bewirtschaftung der derzeit nicht mehr miteinander verbundenen Nebenstrecken deutlich erleichtert wird.

Zum anderen ergeben sich durch die eine Reaktivierung im SPNV verkehrliche Vorteile hinsichtlich

- einer Durchbindung der Regionalzüge über die bisher unterbrochene Gesamtrelation Marburg – Frankenberg – Korbach – Willigen – Brilon (Wald/Stadt),
- einer Einbindung in die integralen Taktfahrpläne von NVV, RMV und NWL,
- einer Reduzierung von Umsteigevorgängen durch Schaffung neuer Direktverbindungen,
- kürzerer Reisezeiten zu den Ballungsräumen Rhein-Main und Ruhrgebiet,
- eines Ersatzes des Busverkehrs (Regelfahrten).

Das Bedienkonzept kommt ohne zusätzliche, aufwendige Infrastrukturen aus: Die Strecke ist baulich als Nebenbahn eingestuft. Die Höchstgeschwindigkeit wird überwiegend bei 60 km/h liegen, so dass weder bauliche Maßnahmen an der Trassierung vorgenommen noch alle schwach frequentierten Bahnübergänge technisch gesichert werden müssen. Auf Abschnitten, wo dies ohne großen Aufwand möglich ist, kann die Höchstgeschwindigkeit auch auf 80 km/h hochgesetzt werden. Für das geplante bzw. absehbare Betriebskonzept für den SPNV und den Güterverkehr ist die Anlage eines Kreuzungsbahnhofes vorerst nicht erforderlich (Frankenberg – Korbach Hbf. nur ein Blockabschnitt). Trotz der begrenzten Trassenverfügbarkeit können über die reaktivierte Bahnstrecke auch Güterzüge fahren und somit neue Verbindungen von Korbach bzw. aus Nordrhein-Westfalen über Korbach in Richtung Süden aufgebaut werden.

Die vollständige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Frankenberg (Eder) – Korbach Süd für den regulären SPNV sieht sechs Zugangsstellen vor (vgl. ausführlich Kap. VI 2.3): Frankenberg Goßberg, Frankenberg-Viermünden, Vöhl-Ederbringhausen, Vöhl-Schmittlotheim, Vöhl-Herzhausen, Vöhl-Thalitter.

2 Maßnahmen an Verkehrsstationen

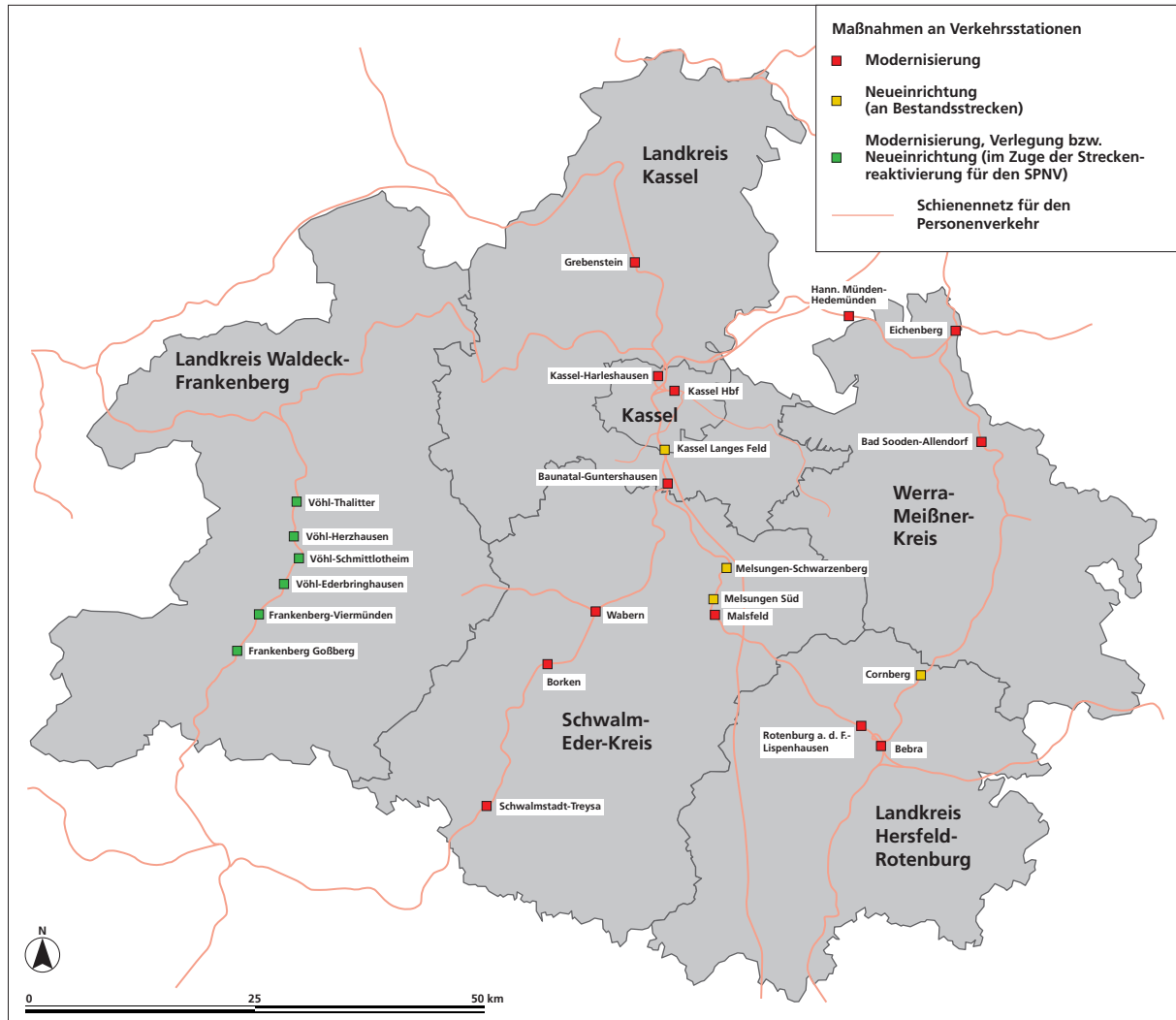


Abb. VI-2: Modernisierung und Neueinrichtung von Verkehrsstationen

[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

Durchzuführende Maßnahmen an Verkehrsstationen werden eingeteilt in (vgl. Abb. VI-2)

- Modernisierungen im Hauptstreckennetz (vgl. Kap. VI 2.1),
- Neu- oder Wiedereinrichtungen im Hauptstreckennetz (vgl. Kap. VI 2.2),
- Modernisierungen, Verlegungen bzw. Neueinrichtungen an zu reaktivierenden Strecken für den regulären SPNV (vgl. Kap. VI 2.3).

2.1 Modernisierungen von Verkehrsstationen

2.1.1 Handlungsbedarf im Hauptstreckennetz

Bei einer Verkehrsstation handelt es sich um den (eisenbahn-)betrieblich notwendigen Teil einer Bahnstation als Zu- und Abgangsstelle zum schienengebundenen Personenverkehr, bestehend aus

- den Bahnsteigen mitsamt den darauf befindlichen Aufbauten sowie
- den Bahnsteigzuwegungen.

Ein eventuell vorhandenes und für verkehrliche Zwecke noch genutztes Empfangsgebäude ist aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen in der Regel kein integraler Bestandteil einer Verkehrsstation und daher von dieser losgelöst zu behandeln (vgl. Kap. VI 3.2).

Im Nebenstreckennetz der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) wurde ein Großteil der Verkehrsstationen bereits modernisiert, darunter die stärker frequentierten. Verkehrsstationen an eingleisigen Nebenstrecken, die sich wie im Fall der „Kurahessenbahn“ an den baulichen und betrieblichen Standards von Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) orientieren dürfen, sind deutlich kostengünstiger zu errichten und zu erneuern als jene im Hauptstreckennetz.

Die Bahnsteige an den Strecken der Stadt-Umland-Tram nach Baunatal (HLB Basis AG) und Hessisch Lichtenau (Regionalbahn Kassel GmbH) sind vom öffentlichen Straßenraum aus für Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte barrierefrei erreichbar. Auf der Lossealbahn wurden die Bahnsteighöhen von Beginn an auf das Fahrzeugkonzept (Tram) ausgelegt. Auf der Strecke nach Baunatal wird der barrierefreie Einstieg ins Fahrzeug über Klapprampen hergestellt. Deswegen besteht hinsichtlich der Bahnsteigzuwegungen und den Bahnsteighöhen kein erkennbarer Maßnahmenbedarf. Durchgehende taktile Leitsysteme sind an den Haltestellen zwischen Helsa (einschließlich) und Hessisch Lichtenau vorhanden. Die Bahnsteige an den Streckenabschnitten Kassel – Baunatal und Kassel – Helsa (ausschließlich) verfügen bisher nur vereinzelt über taktile Leitsysteme. Daher sollen diese an den verbliebenen Haltestellen der Stadt-Umland-Tram außerhalb der Stadt Kassel nachgerüstet werden.

Auf dem Gebiet des NVV besteht daher vordringlicher Erneuerungsbedarf bei den Verkehrsstationen der DB Station & Service AG, die sich alle an elektrifizierten und zweigleisigen Hauptstrecken befinden.

Bahnsteigunterführungen bzw. Personentunnel an mehrgleisigen Hauptstrecken zu sanieren, stellen zumeist kostenintensive Projekte dar. Deshalb bietet sich eine Zusammenarbeit mit den Kommunen an, sofern eine Bahnsteigunterführung zugleich die Funktion einer Fußgänger Verbindung zwischen Stadtquartieren bzw. Ortslagen wahrnimmt oder nach einem „Durchstich“ künftig mit wahrnehmen soll.

Im August 2011 wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen den hessischen Verkehrsverbänden, dem Land Hessen und der DB Station & Service AG unterzeichnet⁴². Diese

⁴²Rahmenvereinbarung (RV) über die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Personenhöfen der DB Station&Service AG sowie die Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen des „Bahnhofsmodernisierungsprogramms Hessen“ zwischen dem Land Hessen, den hessischen Verkehrsverbänden (RMV, NVV, VRN) und der DB Station&Service AG vom 09. August 2011

beinhaltet die Erneuerung und Sanierung von knapp 100 Verkehrsstationen der DB Station & Service AG im Land Hessen zur Steigerung der Attraktivität des SPNV. Auf das Gebiet des NVV entfallen neun zu modernisierende Verkehrsstationen (vgl. Kap. VI 2.1.2) und der Neubau einer Verkehrsstation (vgl. Kap. VI 2.2).

Die vereinbarten Ausbaumaßnahmen und Qualitätsverbesserungen an den Verkehrsstationen der DB Station & Service AG umfassen u. a.

- die weitgehend barrierefreie Gestaltung;
- die Anpassung von Bahnsteighöhen an die Einstiegssituation der dort hauptsächlich haltenden Eisenbahnfahrzeuge;
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz);
- die Modernisierung von Zugangsanlagen (Bahnsteigunter-/überführungen, Treppen, Aufzüge);
- die Verbesserung der Kundeninformation (insbesondere an kleineren Verkehrsstationen);
- infrastrukturelle Maßnahmen, die der Erhöhung der Betriebsqualität dienen.

Die Maßnahmen werden im Rahmen des „Bahnhofsmodernisierungsprogramms Hessen“ im Zeitraum von 2011 bis 2019 mit Hilfe von Bundes- und Landesmitteln finanziert. Die Investitionssumme beträgt für das Gebiet des NVV ca. 60 Mio. Euro.

Der NVV als Aufgabenträger für den SPNV sichert ein Verkehrsprogramm unter Einbeziehung der zu modernisierenden Verkehrsstationen zu (z. B. keine Abbestellung von Zughaltem in dem Umfang, so dass die durchgeführten Maßnahmen im Nachhinein obsolet werden würden; in Verkehrsverträgen Vorgabe des Einsatzes von Fahrzeugen, deren Einstiegshöhen auf die neuen Bahnsteige abgestimmt sind).

Die Ausstattungsstandards der Verkehrsstationen entsprechen den Bahnhofskategorien der DB Station & Service AG. Der NVV wird diese Standards mit zusätzlichen Maßnahmen, wie dem Aufstellen von zusätzlichen Sitzgelegenheiten, Informationsvitruinen und/oder Uhren, sinnvoll ergänzen.

Gegenstand der o. g. Rahmenvereinbarung sind ferner Einzelmaßnahmen, bei denen Städte und Gemeinden (hier: „Dritte“) als Bauherren auftreten und nicht die DB Station & Service AG. Die Sicherstellung der Finanzierung dieser Einzelmaßnahmen obliegt den jeweiligen Bauherren und ist in der Rahmenvereinbarung unter dem Punkt „Maßnahmen Dritter an Verkehrsstationen“ aufgeführt. Maßnahmen im Umfeld von Bahnstationen obliegen im Allgemeinen den Städten und Gemeinden und sind ebenfalls nicht Bestandteil der Rahmenvereinbarung mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Station & Service AG (vgl. Kap. VI 3.1 und VI 3).

2.1.2 Maßnahmenkatalog Modernisierung Verkehrsstationen

Bad Sooden-Allendorf

- Modernisierung der vorhandenen Personenunterführung und deren Beleuchtung
- Kostenrahmen: 1,0 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2015 bis 2016

Baunatal-Guntershausen

1. Stufe:

- auf der Bahnhofsstseite Bau einer Rampe in die Unterführung mit voraussichtlicher Inbetriebnahme im Juli 2014 (Kosten ca. 645 Tsd. Euro; Bauherrin ist Stadt Baunatal)

2. Stufe:

- nachträgliche barrierefreie Erschließung des Mittelbahnsteiges und des östlichen Außenbahnsteiges und des Zugangs zur westlichen Seite der Personenunterführung mit Rampen oder Aufzügen
- Hintergrund: Außenbahnsteige und Unterführung wurden im Zuge der Errichtung des ESTW Guntershausen im Jahr 2012 neu angelegt, jedoch nicht barrierefrei; die Planungsunterlagen sehen die Option zur späteren barrierefreien Erschließung vor
- nachträgliche Aufnahme in das „Bahnhofsmodernisierungsprogramm Hessen“
- Kostenrahmen: ca. 2,0 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2018 bis 2019

Bebra

- Modernisierung der Bahnsteige und Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation (niveaugleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Aufweitung der nördlichen Personenunterführung
- barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch vier Aufzugsanlagen
- Neubau von Bahnsteigdächern und Rückbau der vorhandenen Bahnsteigdächer
- Kostenrahmen: ca. 11,5 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2012 bis 2014

Borken (Hessen)

- Modernisierung des Hausbahnsteigs (am Gleis 1) und des Mittelbahnsteigs (zwischen den Gleisen 2 und 3)
- Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation (niveaugleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Sanierung der vorhandenen Bahnsteigzuwegung (Personenüberführung)
- optional: barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch zwei Aufzugsanlagen
- Kostenrahmen: ca. 2,7 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2016

Eichenberg

- Modernisierung der Bahnsteige an den Gleisen 1 (Hausbahnsteig), 5 und 6 (Mittelbahnsteig) mit Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation (niveaugleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Neubau der Überdachungen der Treppenaufgänge
- Anpassung bzw. Modernisierung der Personenunterführung einschließlich der Treppen
- barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch vier Aufzugsanlagen
- Kostenrahmen: ca. 9,5 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2016

Grebenstein

Die Modernisierung der Verkehrsstation Grebenstein wurde bereits mit Mitteln des Konjunkturprogramms II in 2011/2012 umgesetzt. Das Projekt wurde deshalb aus der Rahmenvereinbarung zwischen den hessischen Verkehrsverbänden, dem Land Hessen und der DB Station & Service AG vom August 2011 herausgenommen.

Folgende Erneuerungen wurden in 2011/2012 durchgeführt:

- Modernisierung des Hausbahnsteigs (am Gleis 1) und des Mittelbahnsteigs (am Gleis 3) und Ausstattung mit taktilen Leitsystemen
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Neubau der Überdachung zweier Treppenaufgänge
- Modernisierung der Personenunterführung einschließlich der Treppen

Hann. Münden-Hedemünden

Bei dieser Verkehrsstation im Landkreis Göttingen bestehen konkrete Überlegungen, die niveaugleiche Gleisquerung zum Mittelbahnsteig am Gleis 2 (Fahrtrichtung Eichenberg) aufzugeben, um damit die Betriebsqualität auf der zweigleisigen Hauptstrecke Kassel – Eichenberg und die Sicherheit für die Reisenden zu erhöhen. Bisher dürfen Zugfahrten in das Gleis 1 (Fahrtrichtung Kassel) nur dann zugelassen werden, wenn im Gleis 2 kein Reisezug hält. Zugfahrten durch das Gleis 1 sind erst wieder möglich, wenn alle Reisenden den Mittelbahnsteig verlassen haben und der haltende Zug abgefahren ist.

Um den höhengleichen Bahnsteigzugang zu beseitigen, soll zwischen Gleis 1 und 2 ein neuer Mittelbahnsteig errichtet werden. Dazu ist der Neubau einer Personenunterführung und eine Verschwenkung des Gleises 1 notwendig. Die LNVG wird als SPNV-Aufgabenträger das Projekt begleiten. Dieses Projekt ist kein Bestandteil der Rahmenvereinbarung zwischen den hessischen Verkehrsverbänden, dem Land Hessen und der DB Station & Service AG, sondern ein Projekt des Landes Niedersachsen. Der Kostenrahmen beträgt 2,5 Mio. Euro.

Kassel Hbf.

- Modernisierung der Bahnsteige und Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation (niveaugleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug)
- teilweiser Rückbau der überlangen Bahnsteige
- Sanierung bzw. teilweiser Rückbau der Bahnsteigdächer
- Neubau der Beleuchtung
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung inklusive Wetterschutz
- Kostenrahmen: ca. 9,4 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: voraussichtlich nach 2017

Kassel Harleshausen

Durch die Entwicklung eines neuen Wohngebiets im nördlichen Bereich des Bahnhaltepunktes im Kasseler Stadtteil Harleshausen und wegen der nicht barrierefreien Erreichbarkeit der Verkehrsstation (Bahnsteig) soll eine neue Personenunterführung mit Rampen am nördlichen Bahnsteigende entstehen. Für den barrierefreien Einstieg in die RegioTram soll der Bahnsteig auf rund 115 m Länge von 55 cm auf 38 cm abgesenkt werden. Der Kostenrahmen beträgt 3,9 Mio. Euro.

Malsfeld

- Neubau des Mittelbahnsteigs (zwischen den Gleisen 1 und 2)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Neubau der Einhausungen der Treppenaufgänge
- Modernisierung der Personenunterführung inklusive der Treppen
- Kostenrahmen: ca. 1,3 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2017
- Finanzierung aus Bundesmitteln und Eigenmitteln der DB Station & Service AG

Rotenburg an der Fulda-Lispenshausen

- Neubau eines Außenbahnsteigs am Gleis 1 (für die Fahrtrichtung nach Kassel)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung am Gleis 1 (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz)
- Kostenrahmen: 0,9 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2017 bis 2018

Schwalmstadt-Treysa

- Modernisierung des Hausbahnsteigs (am Gleis 1) und der beiden Mittelbahnsteige (an den Gleisen 2 u. 3 sowie 4 u. 5) und teilweiser Rückbau der überlangen Bahnsteige
- Anpassung der Bahnsteighöhen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegssituation (niveaugleicher Übergang zwischen Bahnsteig und Fahrzeug)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Neubau kürzerer Bahnsteigdächer
- barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch Rampen
- Kostenrahmen: ca. 9,6 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2015 bis 2016
- Berücksichtigung einer nachträglichen Anbindung an die südlichen Teile Treysas mit einem neuen Zugang zur Personenunterführung über den Ulrichsweg

Wabern

- Modernisierung des Hausbahnsteigs und der beiden Mittelbahnsteige (zwischen den Gleisen 3 und 4 sowie 5 und 6)
- Erneuerung der Bahnsteigausstattung (Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz)
- Rückbau der Bahnsteigdächer und der bisherigen Personenunterführung
- Neubau einer Personenunterführung und kürzerer Bahnsteigdächer
- barrierefreie Erschließung der Bahnsteige durch Aufzugsanlagen
- Kostenrahmen: ca. 10,2 Mio. Euro
- vorgesehener Umsetzungshorizont: 2015 bis 2016

2.2 Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz

An Bestandsstrecken der Eisenbahn mit Personenverkehr eröffnet sich grundsätzlich die Möglichkeit, weitere Verkehrsstationen zu errichten oder vormals aufgelassene Verkehrsstationen wieder einzurichten. Auf dem Gebiet des NVV kommt hierfür eine Reihe potenzieller Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz in Frage.

Cornberg

Auf dem 20 km langen Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Bebra und Sontra bietet sich aus Gründen der räumlichen Abdeckung die Wiederherstellung einer Bahnstation für die R7 im Grundzentrum Cornberg an. Dadurch erhielte der nördliche Teil des Landkreises Hersfeld-Rotenburg wieder eine Zugangsstelle zum SPNV. Der Betriebsbahnhof (und ehemalige Personenbahnhof) Cornberg liegt abseits des Siedlungsbereiches, weshalb eine neue Verkehrsstation in unmittelbarer Nähe zur Ortsbebauung aus

Nachfragesicht deutlich mehr Nutzen brächte. Die Neuanlage müsste jedoch in topographisch schwierigem Gelände erfolgen. Die Aussicht auf Umsetzung im Geltungszeitraum des fortgeschriebenen Regionalen Nahverkehrsplans (2013-2018) ist daher als wenig wahrscheinlich einzustufen. Dieses Projekt war im ersten Regionalen Nahverkehrsplan des NVV (2000) noch nicht vorgesehen.

Kassel Langes Feld

Eine mögliche künftige Verkehrsstation „Kassel Langes Feld“ steht in enger Verbindung zu der geplanten Entwicklung dieser Freifläche im Stadtteil Niederzwehren zu einem Gewerbestandort. Die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes für RT5 und R9 an der hoch frequentierten Hauptstrecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Guntershausen erscheint zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplans tendenziell jedoch unwahrscheinlich. Auch im Falle der Bebauung des „Langen Feldes“ wird ein nur verhältnismäßig geringes Zielpotenzial für den SPNV erwartet, sofern sich dort flächenintensives Gewerbe mit wenig Beschäftigten vor Ort ansiedeln sollte.

Melsungen-Schwarzenberg

Der erste Regionale Nahverkehrsplan des NVV (2000) sah bereits die Anlage einer Verkehrsstation im Stadtteil Melsungen-Schwarzenberg (ca. 590 Einwohner) an der Bahnstrecke Kassel – Bebra vor. Da diese Maßnahme bis zum Jahr 2012 nicht umgesetzt wurde, wird die Errichtung dieser Verkehrsstation für die RT5 mit zwei Außenbahnsteigen zwischen den bestehenden Haltepunkten Melsungen Bartenwetterbrücke und Melsungen-Röhrenfurth wiederholt in den Regionalen Nahverkehrsplan aufgenommen. Mit einem Baubeginn ist voraussichtlich 2017 zu rechnen. Dieses Projekt wurde 2012 nachträglich in die Rahmenvereinbarung zwischen den hessischen Verkehrsverbänden, dem Land Hessen und der DB Station & Service AG aufgenommen (vgl. Kap. VI 2.1.1).

Melsungen Süd

Betrieblich gesehen beginnt bzw. endet die RT5 in einem Wendegleis, das sich südlich der Verkehrsstation Melsungen erstreckt. Ein neuer Haltepunkt „Melsungen Süd“ kann aus eisenbahnbetrieblichen Gründen frühestens mit der Aufschaltung der zweiten Stufe des ESTW Baunatal-Guntershausen ab 2015 eingerichtet werden. Mit der Bestandstechnik (2012) können die RT-Fahrzeuge das Stichgleis von der Signalisierung her lediglich als Rangier- und nicht als Zugfahrt befahren, weshalb dies ohne Fahrgäste erfolgen muss.

2.3 Modernisierungen, Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen an reaktivierungsfähigen Strecken

Im Falle einer durchgehenden Wiedereinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Frankenberg (Eder) und Korbach im Nebenstreckennetz für den regulären SPNV (vgl. Kap. VI 1.3) werden die dazwischen liegenden Stadt- und Ortsteile mit zusammen ca. 2.350 Einwohnern⁴³ zeitgemäße und barrierefreie Zugangsstellen erhalten. Die Verkehrsstationen zwischen Frankenberg (Eder) und Vöhl-Herzhausen, die zuletzt seit April 2011 wieder dem saisonalen Ausflugsverkehr oder dem sporadischen Sonderzugverkehr dienen, genügen nur den betrieblichen Mindestanforderungen nach der EBO. Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“). Bestehende Zugangsstellen müssen daher grundlegend erneuert oder verlegt werden, eine Verkehrsstation muss gänzlich neu errichtet werden. An den Bahnstationen werden Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV, P+R- und B+R-Plätze angelegt.

Frankenberg Goßberg

- Kernstadt Frankenberg mit ca. 12.150 Einwohnern
- bisher nur sporadische Nutzung durch Sonderzüge bei Veranstaltungen
- Modernisierung des innenstadtnahen Haltepunktes unterhalb des Goßberges
- Anlage einer neuen Haltestellenposition für den straßengebundenen ÖPNV
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen

Frankenberg-Viermünden

- Stadtteil mit ca. 880 Einwohnern
- bisher saisonaler Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen
- Modernisierung der Verkehrsstation
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen

Vöhl-Ederbringhausen

- Ortsteil mit ca. 325 Einwohnern
- bisher saisonaler Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen
- Neuanlage einer Verkehrsstation südlich des bisherigen Standortes
- Anlage einer Haltestelle für den straßengeb. ÖPNV und einer Buswendeschleife
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen

⁴³ Summe aus Haupt- und Nebenwohnungen (Stand: 2008/2009), ohne Kernstadt Frankenberg

Vöhl-Schmittlotheim

- Ortsteil mit ca. 290 Einwohnern
- bisher saisonaler Ausflugsverkehr an Sonn- und Feiertagen
- Modernisierung der Verkehrsstation
- Anlage einer Haltestelle für den straßengeb. ÖPNV und einer Buswendeschleife
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen

Vöhl-Herzhausen

- Ortsteil mit ca. 500 Einwohnern (touristische Ausrichtung, Nationalpark Kellerwald-Edersee, Nationalparkzentrum)
- Neubau einer Verkehrsstation in südlicher Ortsrandlage
- Anlage einer Haltestelle für den straßengeb. ÖPNV und einer Buswendeschleife
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen
- Bahnsteig am ehem. Bahnhof bleibt voraussichtlich für Sonderzüge nutzbar (Endstation des saisonalen Ausflugsverkehrs an Sonn- und Feiertagen)

Vöhl-Thalitter

- Ortsteil mit ca. 360 Einwohnern
- Lage am technisch gesperrten Streckenabschnitt Vöhl-Herzhausen – Korbach Süd
- Neubau einer Verkehrsstation im Ortszentrum
- Anlage von P+R- und B+R-Plätzen

3 Flankierende Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen

Flankierende Maßnahmen an Bahnstationen werden eingeteilt in (vgl. Abb. VI-3)

- Verbesserung der Schnittstellen zwischen dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln (vgl. Kap. VI 3.1),
- Revitalisierungen von Empfangsgebäuden und Bahnhofsumfeldern (vgl. Kap. VI 3.2).

Während die Herstellung und die Modernisierung von Schnittstellen in der Regel den Städten und Gemeinden obliegen, kommen bei der Revitalisierung von Empfangsgebäuden auch private Investoren als Projektpartner in Frage. Der NVV als Aufgabenträger für den SPNV hat ein erhebliches Interesse an laufenden Verbesserungen sowohl der intermodalen Umsteigesituationen als auch der Service- und Aufenthaltsqualitäten für die Fahrgäste außerhalb der unmittelbaren Bereiche der Verkehrsstationen.

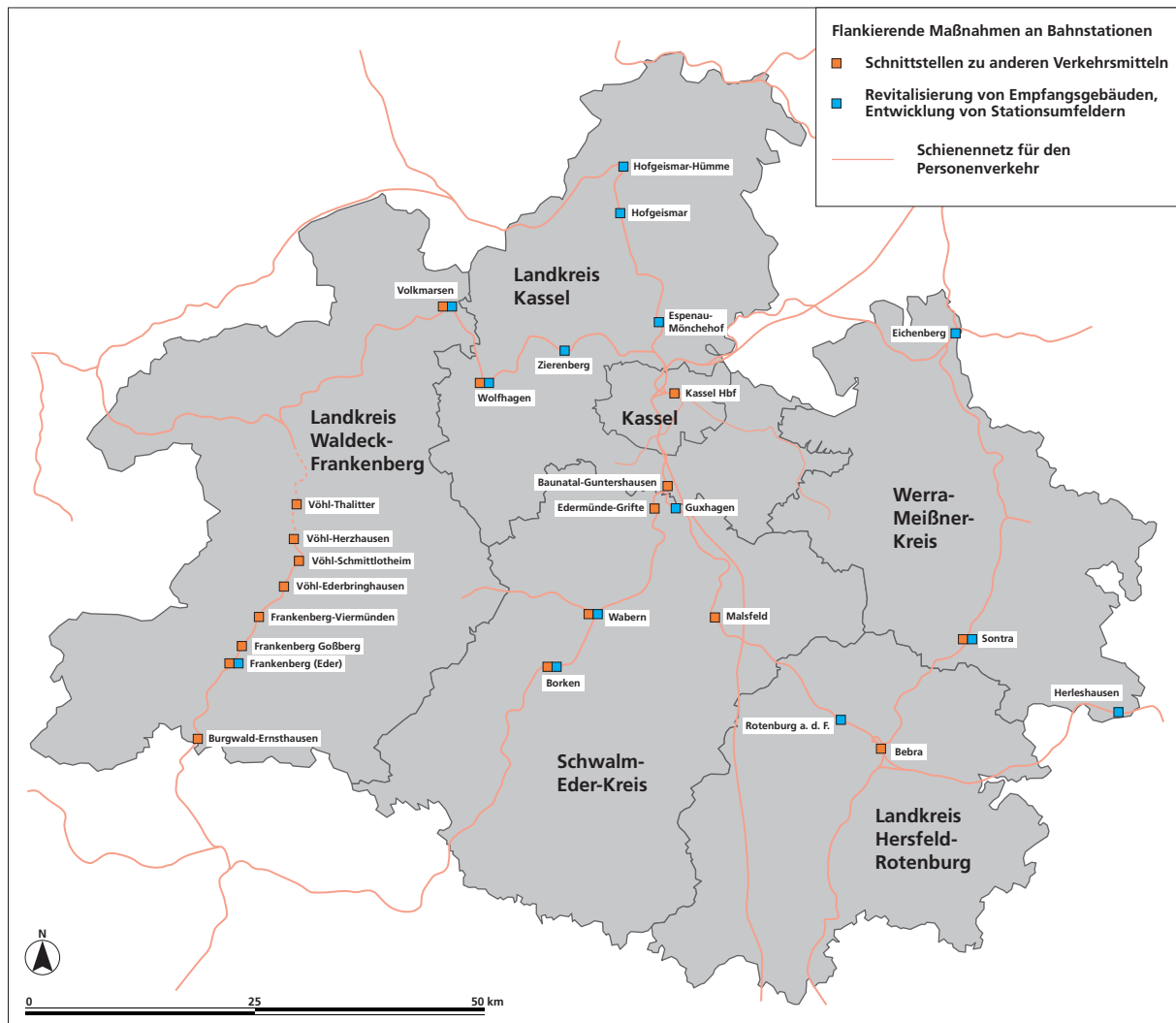


Abb. VI-3: Flankierende Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen
[eigener Entwurf; Angaben nach NVV]

3.1 Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

3.1.1 Begrifflichkeit, Funktionen und Zuständigkeiten

Unter dem Begriff einer „Schnittstelle“ werden im vorliegenden Zusammenhang die Umsteigemöglichkeiten und -situationen an Bahnstationen zwischen verschiedenen Modi bzw. Verkehrsmitteln subsumiert und zwar zwischen

- Zu-Fuß-Gehen (NMIV) und SPNV (fußläufige Erreichbarkeit);
- Fahrrad (NMIV) und SPNV (B+R);
- Pkw (MIV) und SPNV (P+R);
- Bringen bzw. Abholen durch Pkw und SPNV (K+R);
- straßengebundenem ÖPNV (Bus, AST) und SPNV.

Errichtung, Erweiterung und Modernisierung von Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und für Pkw (P+R) sowie von Kurzzeitstellplätzen (K+R) fallen – unabhängig der Eigentümerschaft an den genutzten Grundstücken – in die Planungshoheit der Städte und Gemeinden. Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV, zu denen auch (Umsteige-) Haltestellen und Zentrale Omnibusbahnhöfe an Bahnstationen zählen, befinden sich im Eigentum der Städte und Gemeinden. Die kommunale Zuständigkeit erstreckt sich ebenso auf bauliche Maßnahmen, so auch auf die Herstellung barrierearmer Bushaltestellenbereiche.

Der NVV als Aufgabenträger für den SPNV unterstützt fachlich die Städte und Gemeinden im Verbundgebiet bei Projekten hinsichtlich der Schaffung und Erneuerung von baulichen Schnittstellen an Bahnstationen. Diese Anlagen tragen maßgeblich zu einer Erweiterung des Einzugsgebietes einer Bahnstation bei und führen dem SPNV weitere Fahrgäste zu, deren Quelle oder Ziel der Reise nicht im unmittelbaren, fußläufigen Einzugsbereich einer Bahnstation liegt.

Darüber hinaus verhindern ausreichend bemessene und bahnsteignahe Abstellmöglichkeiten für den MIV „wildes“ Parken im Umfeld von Bahnstationen. Funktionale und zeitgemäße Abstellanlagen für Fahrräder tragen wesentlich zu einer durchgehenden Nutzung des Umweltverbundes bei, so auch im Vor- bzw. Nachlauf einer Bahnfahrt. Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird darauf hingewiesen, dass neu zu errichtende Abstellanlagen für Fahrräder an den Zugangstellen des ÖPNV-Systems eine Überdachung haben müssen, ansonsten sind diese nicht mehr förderfähig.

Im Fall einer erfolgreichen Einführung eines Fahrradverleihsystems in der Stadt Kassel könnte dieses prinzipiell auf verschiedene Bahnstationen im Verbundgebiet ausgeweitet werden und als eine zusätzliche Schnittstelle zwischen NMIV und SPNV fungieren.

Das Car-Sharing in der Stadt Kassel wird durch private Firmen oder durch nicht-kommerzielle Träger betrieben. Für Zeitkarteninhaber des ÖPNV gibt es in der Regel vergünstigte Tarife. Das Car-Sharing könnte im Sinne der Erweiterung zu einer intermodalen Schnittstelle zwischen MIV und SPNV ausgebaut werden, indem Car-Sharing-Stellplätze im Umfeld von Bahnstationen eingerichtet und vermarktet werden.

3.1.2 Maßnahmenkatalog Schnittstellen

Bahnstationen entlang der zu reaktivierenden Strecke Korbach – Frankenberg

- Anlage von Haltestellen für den straßengebundenen ÖPNV sowie von P+R- und B+R-Plätzen (vgl. Kap. VI 2.3)

Baunatal-Guntershausen

- Bau einer Gehweganbindung auf der östlichen Bahnhofseite zur verlängerten Bahnsteigunterführung (Durchstich); dadurch Erweiterung des fußläufigen Einzugsradius der Bahnstation
- Ausweitung des bestehenden P+R-Platzes

Bebra

- Anlage eines Zentralen Omnibusbahnhofes an der Westseite des Bahnhofes
- Bau von P+R-Stellplätzen an der Ost- und an der Westseite des Bahnhofes

Borken (Hessen)

- Verlängerung der Personenüberführung über die Gleise auf die Nordseite des Bahnhofes, dadurch Erweiterung des (fußläufigen) Einzugsradius der Bahnstation (vgl. Kap. VI 3.2)
- Bau von P+R- und B+R-Stellplätzen an der Bahnhofsnord- und -südseite

Burgwald Ernsthausen

- Anlage einer P+R-Anlage

Edermünde-Grifte

- Anlage einer zeitgemäßen Umsteigehaltestelle zum Busverkehr, jedoch kein vorrangiger Handlungsbedarf

Frankenberg (Eder)

- Neubau des Zentralen Omnibusbahnhofes neben dem Bahnhofesgebäude
- Anlage von P+R-, K+R- und B+R-Stellplätzen

Kassel Hbf.

Am Kasseler Hbf. gibt es keinen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) oder ähnlich gelagerte Infrastrukturen für die Wenden der ein- und aussetzenden regionalen Busse. Es besteht aus betrieblichen Gründen deutlicher Handlungsbedarf, z. B. fehlen auch Sozialräume für die Fahrer. Die Busse wenden im Status quo am Polizeipräsidium.

Malsfeld

- Anlage einer barrierefreien Bushaltestelle und einer Buswendeschleife
- Bau von P+R- und B+R-Stellplätzen

Sontra

- Anlage von barrierefreien Bushaltstellen vor dem Bahnhof
- Bau von P+R- und B+R-Stellplätzen

- erhöhter Handlungsbedarf aus Sicht der Stadt Sontra
- Umsetzung im Rahmen des Stadtumbauprogramms

Volkmarsen

- Anlage einer Bushaltestelle vor dem Bahnhofsgebäude
- Bau von P+R- und B+R-Stellplätzen auf dem Bahnhofsvorplatz
- Maßnahme 2012 abgeschlossen

Wabern

- Bau von P+R-Stellplätzen vor dem Bahnhof
- Anlage einer Bushaltestelle vor dem Bahnhof

Wolfhagen

- Anlage einer Buswendeschleife und von Bushaltestellen vor dem Bahnhof
- vordringlicher Handlungsbedarf, weil Busse den Bahnhof Wolfhagen im Status quo nicht mehr direkt anfahren können
- Erweiterung der vorhandenen P+R-Anlage

3.2 Revitalisierung von Empfangsgebäuden und Bahnhofsumfeldern

Das Thema Revitalisierung von Empfangsgebäuden, die im Status quo funktionslos und ohne Nutzung sind, obwohl die Verkehrsstation in Betrieb ist, wird von verschiedenen Seiten (Fahrgästen, Kommunen, Privatpersonen, Unternehmen) immer stärker aufgegriffen. Erfahrungsgemäß wird bei Projekten dieser Art der NVV als Aufgabenträger für den SPNV konsultiert, falls es Anfragen von Kommunen oder privaten Investoren gibt, die sich für den Erwerb und die Modernisierung von Empfangsgebäuden engagieren wollen. Dem NVV ist die Problematik funktionsloser und dem Verfall preisgegebener Empfangsgebäude bewusst. Vor diesem Hintergrund soll auch ein Bestandsgebäude in ein positives Gesamterscheinungsbild der Bahnstation als Zugangsstelle zum SPNV eingebunden werden, bei der Verkehrsstation (Bahnsteige, Zugänge), Empfangsgebäude und Bahnhofsumfeld als verkehrsarchitektonische Einheit gesehen werden („Visitenkarte“).

In Hinblick auf das subjektive Sicherheitsempfinden seiner Kunden hat der NVV ein Interesse an vitalen und optisch ansprechenden Bahnstationen, die eine hochwertige Aufenthaltsqualität vermitteln und zu einer modernisierten Verkehrsstation passen. Jenach Revitalisierungskonzept für ein ungenutztes Empfangsgebäude ergibt sich ein Mehrwert mit direktem Bezug zum öffentlichen Verkehrssystem, z. B. wenn dort Kunden- oder Reisezentren, Warteräume und öffentliche Toiletten eingerichtet werden. Die Revitalisierung von Empfangsgebäuden steht fallweise auch in enger Verbindung mit der baulichen und nutzungsbezogenen Aufwertung der Bahnhofsumfelder, wobei letzteres in die Planungshoheit der Städte und Gemeinden fällt.

Für das NVV-Gebiet liegt nachfolgende Liste potenzieller Revitalisierungsprojekte vor:

Borken (Hessen)

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch privaten Investor
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Eichenberg

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch privaten Investor
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Espenau-Mönchehof

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Frankenberg (Eder)

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Guxhagen

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Kommune
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Herleshausen

- Kauf und Nutzung des Bahnhofsgebäudes durch privaten Investor
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Hofgeismar

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Hofgeismar-Hümmel

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt und Nutzung u. a. als Mehrgenerationenhaus

Rotenburg an der Fulda

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Stadt
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Sontra

- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes im Rahmen des Stadtumbauprogramms
- Zukunft des Bahnhofsgebäudes noch nicht entschieden

Volkmarsen

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF) und Nutzung u. a. für ein Kundenzentrum (bereits im Dezember 2011 umgesetzt)

Wabern

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch die Gemeinde und Umbau zum Reisezentrum mit Kiosk bzw. Café
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

Wolfhagen

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch privaten Investor
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

Zierenberg

- Kauf des Bahnhofsgebäudes durch Dritte (Kommune, Investor)
- Entwicklung des Bahnhofsumfeldes

4 Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV

Zu den Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV zählen vor allem

- Zentrale Omnibusbusbahnhöfe (ZOB),
- Umsteigehaltestellen an Bahn- und Tramstationen (vgl. Kap. VI 3.1.2),
- alle weiteren Haltestellen,
- Lichtenzeichenanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung und
- Busspuren.

Die genannten Infrastrukturen befinden sich in der Regel im Eigentum sowie in der Planungshoheit der Städte und Gemeinden (unter Einbeziehung der Straßenbaulastträger). Konkrete Aussagen zu Investitionen in die Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV sind Bestandteile der jeweiligen lokalen Nahverkehrspläne. Auch wenn diese Infrastrukturen durch den regionalen straßengebundenen ÖPNV mitbenutzt werden, so entziehen sich doch Investitionsentscheidungen dem direkten Gestaltungsspielraum des Aufgabenträgers NVV.

In Kap. VI 3.1.2 hat der NVV in seiner Funktion als Aufgabenträger für den SPNV die Weiterentwicklung der Schnittstellen an den Bahnstationen thematisiert, worunter auch die Umsteigehaltestellen zum straßengebundenen ÖPNV fallen. Die Nennung künftig anstehender Maßnahmen in diesem Bereich im Regionalen Nahverkehrsplan ist daher in erster Linie in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des SPNV in seiner Gesamtheit zu setzen, bei der flankierende infrastrukturelle Maßnahmen an Bahnstationen als wünschenswert angesehen und nachrichtlich mit aufgenommen sind.

5 Zusammenfassung Infrastrukturinvestitionen⁴⁴

Maßnahme	voraussichtliche Kosten- und Projektträger	Investitions- summe [€]	Zeitraum
nachrichtlich: Neubau von Schienenstrecken für die städtische Tram (Kap. VI 1.1)			
Verlängerung der Tram nach Fuldata-Ihringshausen	Stadt Kassel, KVG, Landkreis Kassel, Gemeinde Fuldata	s. Lokaler Nahverkehrsplan für die Stadt Kassel	
Neubau einer Tramstrecke von Kassel nach Niestetal	Stadt Kassel, KVG, Landkreis Kassel, Gemeinde Niestetal		
Neubau einer Tramstrecke von Kassel „Lindenberg“ nach Lohfelden-Crumbach	Stadt Kassel, KVG, Landkreis Kassel, Gemeinde Lohfelden		
Neu- bzw. Ausbau von Schienenstrecken für die Regio-Tram (Kap. VI 1.2)			
Neubau Regio-Tram-Strecke vom Platz der Dt. Einheit nach KS-Waldau	Stadt Kassel, KVG, NVV	30,0 Mio.	
Ertüchtigung der Lossetalbahn für eine beschleunigte Verbindung nach Hessisch Lichtenau (RT2)	NVV, RBK, Landkreis Kassel, Werra-Meißner-Kreis, Anliegergemeinden Kaufungen, Helsa, Hessisch Lichtenau	10,0 Mio.	
Neubau einer innerstädtischen Tramstrecke in Wolfhagen (RT4)	NVV, LK Kassel, Stadt Wolfhagen, Infrastrukturbetreiber	3,0 Mio.	
Neubaustrecke zum Industriegebiet Melsungen-Pfieffewiesen (RT5)	NVV, Schwalm-Eder-Kreis, Stadt Melsungen, Infrastrukturbetreiber	20,0 Mio.	
Streckenerweiterungen für den konventionellen (Regional-)Zugverkehr (Kap. VI 1.3)			
Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach Süd – Frankenberg (R42) inkl. Anlage bzw. Modernisierung Verkehrsstationen	Land Hessen, LK Waldeck-Frankenberg, DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	16,8 Mio.	2012-2014
Modernisierung von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz (Kap. VI 2.1.2)			
Bad Sooden-Allendorf	Kostenträger gemäß RV ⁴⁵ DB Station & Service AG	1,0 Mio.	2015-2016
Baunatal-Guntershausen	1 Stufe: Stadt Baunatal	645 Tsd.	2013-2014
	2 Stufe: Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	2,0 Mio.	2018-2019

⁴⁴ohne Investitionskosten für DFI-ANS (s. Kap. VI 6.7)

⁴⁵Rahmenvereinbarung (RV) über die Modernisierung und Qualitätsverbesserung von Personenhöfen der DB Station & Service AG sowie die Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen des „Bahnhofsmodernisierungsprogramms Hessen“ zwischen dem Land Hessen, den hessischen Verkehrsverbänden (RMV, NVV, VRN) und der DB Station & Service AG vom 09. August 2011

Maßnahme	voraussichtliche Kosten- und Projektträger	Investitions- summe [€]	Zeitraum
Bebra	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	11,5 Mio.	2012-2014
Borken (Hessen)	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	2,7 Mio.	2016
Modernisierung von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz (Kap. VI 2.1.2) (Forts.)			
Eichenberg	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	9,5 Mio.	2016
Grebenstein	Mittel aus Konjunkturpaket II	abgeschlossen	2011-2012
Hann. Münden-Hedemünden	DB Netz AG, LNVG, NVV	2,5 Mio.	2017-2018
Kassel Hbf.	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	9,4 Mio.	nach 2017
Kassel-Harleshausen	Kostensteigerung gem. Rah- menv. d. Land u. Kommune	3,9 Mio.	nicht vor 2017
Malsfeld	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	1,3 Mio.	2017
Rotenburg a. d. F.-Lispenshausen	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	0,9 Mio.	2017-2018
Schwalmstadt-Treysa	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	9,6 Mio.	2014-2016
Wabern	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	10,2 Mio.	2015-2016
Neu-/Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz (Kap. VI 2.2)			
Cornberg	DB Station & Service AG	k. A.	nicht vor 2017
Kassel Langes Feld	DB Station & Service AG	k. A.	k. A.
Melsungen-Schwarzenberg	Kostenträger gemäß RV DB Station & Service AG	2,3 Mio.	2017
Melsungen Süd	DB Station & Service AG	1,8 Mio.	2017-2018
Maßnahmenkatalog Schnittstellen SPNV zu anderen Verkehrsmitteln (Kap. VI 3.1.2)			
Baunatal-Guntershausen	Stadt Baunatal	s. Lokale Nahverkehrspläne für die Verbundlandkreise (sofern Angaben vorhanden)	
Bebra	Stadt Bebra		
Borken (Hessen)	Stadt Borken		
Burgwald-Ernsthausen	Gemeinde Burgwald		
Edermünde-Grifte	Gemeinde Edermünde		
Frankenberg (Eder)	Stadt Frankenberg (Eder)		
Kassel Hbf.	Stadt Kassel bzw. KVG		
Malsfeld	Gemeinde Malsfeld		
Sontra	Stadt Sontra		
Volkmarsen	Stadt Volkmarsen		
Wabern	Gemeinde Wabern		
Wolfhagen	Stadt Wolfhagen		

Maßnahme	voraussichtliche Kosten- und Projektträger	Investitions- summe [€]	Zeitraum
Maßnahmenkatalog Schnittstellen SPNV zu anderen Verkehrsmitteln an der reaktivierungsfähigen Strecke Korbach Süd – Frankenberg (Kap. VI 2.3)			
Frankenberg Goßberg (P+R, B+R, Bushaltestelle)	Stadt Frankenberg	235 Tsd.	2013-2014
Frankenberg-Viermünden: (P+R, B+R, Zufahrt)	Stadt Frankenberg	170 Tsd.	2013-2014
Vöhl-Ederbringhausen: (P+R, B+R, Bushaltestelle und -wendeanlage)	Gemeinde Vöhl	245 Tsd.	2013-2014
Vöhl-Schmittlotheim (P+R, B+R, Bushaltestelle und -wendeanlage)	Gemeinde Vöhl	205 Tsd.	2013-2014
Vöhl-Herzhausen (P+R, B+R, Bushaltestelle und -wendeanlage)	Gemeinde Vöhl	190 Tsd.	2013-2014
Vöhl-Thalitter (P+R, B+R)	Gemeinde Vöhl	110 Tsd.	2013-2014
Revitalisierungen von Empfangsgebäuden und Bahnhofsumfeldern (Kap. VI 3.2)			
Borken (Hessen)	privater Investor (bei EG)		
Eichenberg	privater Investor (bei EG)		
Espenau-Mönchehof	Gemeinde Espenau oder pri- vater Investor (bei EG)		
Frankenberg (Eder)	Stadt Frankenberg oder pri- vater Investor (bei EG)		
Guxhagen	Gemeinde Guxhagen		2014
Herleshausen	privater Investor (bei EG)		
Hofgeismar	Stadt Hofgeismar		
Hofgeismar-Hümmel	Stadt Hofgeismar		
Rotenburg an der Fulda	Stadt Rotenburg a. d. F.		
Sontra	Stadt Sontra		
Volkmarzen	Energie Waldeck-Franken- berg GmbH (EWF)		2012
Wabern	Gemeinde Wabern		
Wolfhagen	privater Investor (bei EG)		
Zierenberg	Stadt Zierenberg oder priva- ter Investor (bei EG)		
sonstige Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV			
s. Lokale Nahverkehrspläne für die Verbundlandkreise	Städte und Gemeinden		

Tab. VI-1: Zusammenstellung der voraussichtlichen Investitionskosten (ohne FGI-ASS und DFI)
[NVV 2011-2013]

6 Dynamische Fahrgastinformation mit Anschluss-sicherung

6.1 Definition und Beschreibungen

6.1.1 Fahrgastinformationssysteme

Dynamische Fahrgastinformationssysteme ermöglichen dem Kunden, seine Reise und die Wahl seines Verkehrsmittels der aktuellen Situation anzupassen oder entstehende Wartezeiten sinnvoll zu nutzen. Der Fahrgast kann seine Wegeketten und seine Anschlüsse besser planen und die Reise entspannter durchführen. Die durch dynamische Fahrgastinformationen erreichte höhere Transparenz von Beförderungs- und Betriebsabläufen sowie im Störfall führt zu einer besseren Akzeptanz des ÖPNV.

Bei der dynamischen Fahrgastinformation werden Echtzeitdaten zum Verkehrsangebot an den Fahrgast weitergegeben. Als Informationsmedien sind stationäre Abfahrtsanzeigen (z. B. in Verteilerebenen von Umsteigeanlagen, am Bus-/Bahnsteig), Linienverlaufsanzeigen, Haltestellenansage- oder -anzeigergeräte im Fahrzeug sowie verschiedene Sonderformen verbreitet (z. B. Infosäulen mit Touchscreen-Bildschirm für die Fahrgastselbstbedienung). Darüber hinaus können auf Echtzeit basierende Abfahrtszeiten an Haltestellen über mobile Endgeräte (z. B. Smartphones, PDA) bereitgestellt werden.

6.1.2 Qualität in Verkehrsverträge und im Wettbewerb

Die flächendeckende Vergabe von Verkehrsleistungen über Wettbewerbsverfahren soll die Erhöhung der Qualität und die Verringerung des Zuschussbedarfs des ÖPNV ermöglichen. Um dies zu erreichen, sind detaillierte Aussagen zu Verkehrsabwicklung, Qualität und Wirtschaftlichkeit in den jeweiligen Verkehrsverträgen festgelegt. Diese müssen eingehalten werden, um wirkungsvoll zu sein. Die dynamische Fahrgastinformation soll die Überwachung der Verkehrsverträge hinsichtlich der Verspätungen und der eingesetzten Fahrzeuge unterstützen und somit dem NVV nutzen, die vereinbarten Qualitätsziele der Verkehrsverträge zu erreichen.

Ein Projektziel besteht damit auch in der Steigerung der Qualität im ÖPNV. Dies führt zu einer Erhöhung der Kundenzufriedenheit und somit zu einem Multiplikationseffekt für zusätzliche Fahrgäste, die höhere Einnahmen generieren.

6.1.3 Unzureichende DFI-Anzeigen an Verkehrsstationen

Die Verkehrsstationen befinden sich im Eigentum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und werden durch diese bewirtschaftet. Bis auf Ausnahmen (Eschwege Stadtbahnhof, Eschwege-Niederhone) gehören alle Verkehrsstationen auf dem Gebiet des NVV der DB Station & Service AG (Hauptstreckennetz) oder der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Nebenstreckennetz der „Kurahessenbahn“).

Mit Finanzmitteln aus den Konjunkturpaketen I und II wurden zwischen 2009 und 2011 auf nahezu allen Bahnsteigen im NVV-Gebiet sog. „Dynamische Schriftanzeiger“ (DSA) installiert. Die DSA können Verspätungen ab 5 Minuten, Gleiswechsel oder Störungen

anzeigen, jedoch keine Freitexte ausgeben. Deshalb sind die DSA nicht für die Anschlusssicherung von Bahn auf Bus geeignet. Die DB AG lässt keine weiteren DFI-Anzeigen auf ihren Bahnsteigen zu, weil dort die Dynamischen Schriftanzeiger installiert sind.

Vor diesem Hintergrund arbeitet der NVV seit 2011 sukzessive am Aufbau eines einheitlichen und flächendeckenden dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems. Hierbei soll neben dem Schienenverkehr auch der gesamte Busverkehr einbezogen werden. IT-Systeme, die bei den Verkehrsunternehmen bereits vorhanden bzw. geplant sind und für den Datenaustausch geeignet sind, werden in das verbundweite Hintergrundsystem mit integriert. Die dynamischen Daten zur Fahrplanlage der öffentlichen Verkehrsmittel im Verbundgebiet werden über das Internet und über mobile Endgeräte abrufbar sein, darüber hinaus über ortsfeste dynamische Fahrgastinformationstafeln an aufkommensstärkeren Bahnstationen und Bushaltestellen ausgegeben. Die Echtzeitübermittlung wird betreiber- und verkehrsmittelunabhängige Informationen über Ankunfts- und Abfahrtszeiten, eventuelle Verspätungen, Art des Verkehrsmittels und Anschlüsse enthalten. Damit kann die Anschlusssicherung vom SPNV auf den straßengebundenen ÖPNV an ausgewählten Verknüpfungshaltestellen eine technisch-betriebliche Unterstützung erfahren.

Um dieses Projekt umsetzen zu können, sollen die bestehenden und die im Aufbau befindlichen IT-Systeme über standardisierte Schnittstellen an einen zentralen Informationsknoten, einer „Zentralen Datendrehscheibe“ (ZDD), angebunden werden, die im Hintergrund autonom die Rolle der Informationsverbreitung wahrnimmt. Die prinzipielle Systemarchitektur der Zentralen Datendrehscheibe als „Herzstück“ des Dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems kann Abb. VI-4 in Kap. VI 6.2 entnommen werden. Der NVV beabsichtigt, diejenigen Verkehrsunternehmen, die über kein eigenes IT-System zur Erfassung und Verarbeitung der Ist-Daten verfügen, mit der erforderlichen Technik bzw. mit Mandantenarbeitsplätzen auszurüsten.

6.1.4 Ableitungen für das DFI-Projekt aus dem HÖPNVG

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) bildet die Grundlage für die Gestaltung und Abwicklung des ÖPNV in Hessen. Darin sind – neben allgemeinen Anforderungen – auch Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit und aktuelle Fahrgastinformationen als wichtige Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs definiert:

„Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken“ (§ 3 S. 2).

„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“ (§ 4 Abs. 2).

„Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen untereinander und mit den Angeboten anderer Verkehrssysteme verknüpft werden“ (§ 4 Abs. 3 S. 1).

„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“ (§ 4 Abs. 6).

Die Umsetzung des Konzeptes zur Dynamischen Fahrgastinformation mit Anschlusssicherung (DFI-ANS) des NVV soll die Erfüllung der entsprechenden Ziele und Anforderungen des HÖPNVG maßgeblich unterstützen.

6.2 Projektbeschreibung

Der NVV strebt den Aufbau und den Betrieb eines einheitlichen und flächendeckenden Dynamischen Informationssystems mit Anschlusssicherung an (DFI-ANS).

Im Rahmen des RegioTram-Projektes wurden die Schienennetze von der DB AG und der KVG infrastrukturell verknüpft, d. h., die RegioTram fährt über beide Netze. Dies erfordert Schnittstellen bei der Betriebsführung sowie in der Leit- und Sicherungstechnik. Dem Datenmanagement kommt an dieser Stelle eine sehr große Bedeutung zu. Aus diesem Grund hat sich der NVV entschlossen, hier eine „Dachfunktion“ zu übernehmen.

Das RegioTram-Konzept zeichnet sich auch dadurch aus, dass konsequent der Parallelverkehr mit Bussen eingestellt wurde. Etliche Buslinien wurden an den Haltestellen der RegioTram gekappt und die Fahrgäste müssen umsteigen. In der Konsequenz erfordert diese Brechung von ehemals durchgehenden Linien ein Anschlusssicherungssystem.

Einige SPNV-Linien verkehren in Mehrfachtraktion. Auf dem Laufweg werden die Zugverbände geflügelt oder geschwächt, so dass die einzelnen Fahrzeuge somit verschiedene Fahrtverläufe auf weisen (z. B. R1/R7, RT).

Der NVV möchte die Verkehrsinformationen als Ist-Daten dem Kunden zur Verfügung stellen. Dies ist mittels örtlicher Infrastruktur (DFI-Anzeigen) sowie mit den neuen Medien (Internet, Mobiltelefone) möglich. Der NVV liefert aktuelle und für die Infrastrukturunternehmen und für die Verkehrsunternehmen (Systempartner) relevante, unternehmens- und produktübergreifende Daten. Somit ist eine einheitliche Dateninformation gewährleistet.

Um die Datenqualität bzw. den Informationsgehalt zu erhöhen, sollen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Unternehmen des straßengebundenen ÖPNV sog. Mandantenarbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden, womit detaillierte Zusatzinformationen eingegeben werden können (z. B. genaue Verspätung, Art und Grund der Störung, Änderung der Traktionsreihenfolge, Ersatz- und Alternativinformationen) und ein Monitoring möglich ist (Nachverfolgung der Fahrzeugpositionen). Diese Informationen sind jederzeit durch die Fahrgäste mit mobilen Endgeräten abrufbar und sollen zusätzlich an stationären DFI-Anzeigen optisch ausgegeben werden.

Im Rahmen dieses Projektes wurden bereits Lastenhefte erarbeitet sowie eine Ausschreibung durchgeführt. Folgende drei Lose sollen bis Ende des Jahres 2013 umgesetzt sein:

- Los 1: Zentrale Datendrehscheibe (ZDD);
- Los 2: Anschlusssicherungs- und Fahrgastinformationssystem (ASS-FIS);
- Los 3: Dynamische Fahrgastinformation (DFI).

Die Finanzierung ist über Bundes- und Landesmittel (GVFG), Komplementäranteilen des Landkreises Kassel, der Stadt Melsungen und durch Eigenmittel des NVV gesichert. Darüber hinaus sind Erweiterungen hinsichtlich der Fahrplanauskunft und bei DFI im regionalen Busverkehr vorgesehen.

Grundlagen für das System sind das Vorhalten und die Zurverfügungstellung von Echtzeitdaten. Diese werden durch Datenlieferungen der einzelnen Verkehrsunternehmen

bzw. durch Eigenerfassung des NVV sichergestellt. Die Projektarchitektur mit der „Zentralen Datendrehscheibe“ (ZDD) geht aus der Prinzipskizze in Abb. VI-4 hervor.

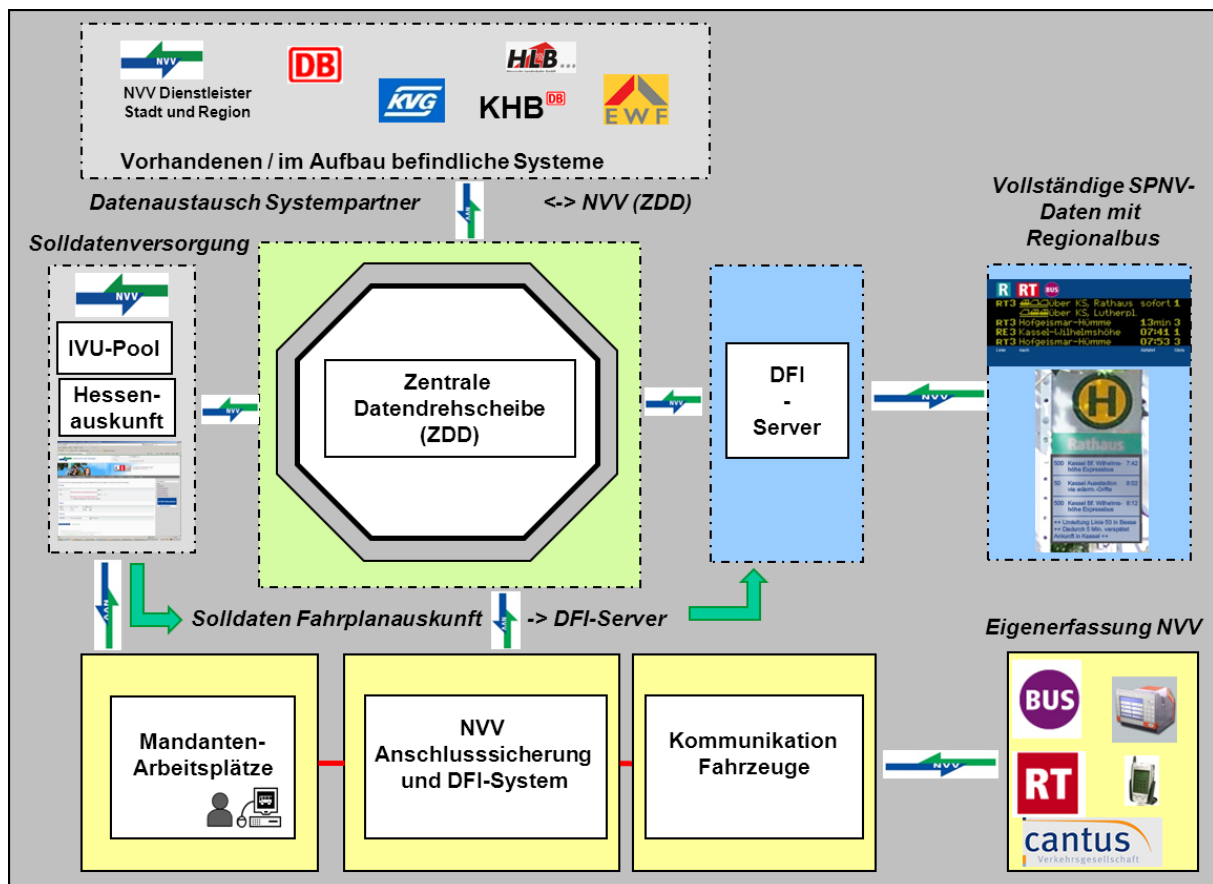


Abb. VI-4: Prinzipskizze mit der „Zentralen Datendrehscheibe“ (ZDD) zur Realisierung von DFI [NVV 2013]

6.3 Los 1: Zentrale Datendrehscheibe (ZDD)

Der effiziente Betrieb eines ÖPNV-Netzes erfordert ein optimales Zusammenspiel der unterschiedlichen Projektbeteiligten und ihrer Fahrplan- und Verkehrsdaten, um ein qualitativ hochwertiges und kundenfreundliches Gesamtangebot zu realisieren. Die unterschiedlichen Datenqualitäten der Verkehrsunternehmen und die verschiedenen Zugführungs- und Datenerfassungssysteme der Infrastrukturunternehmen erschweren diese Voraussetzung. Daher möchte der NVV eine zentrale Datenhaltung für den gesamten Nahverkehr in Nordhessen aufbauen. Diese Aufgabe soll künftig die Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) leisten.

Die Zentrale Datendrehscheibe des NVV bildet das zukünftige Herzstück des neuen Systems. Diese ist dafür verantwortlich, dass alle relevanten Daten für die unterschiedlichen Funktionalitäten und Dienste verteilt werden. Dabei sollen Schnittstellen zu bestehenden dynamischen Systemen aufgebaut werden (z. B. zu jenen der Kurhessenbahn oder der KVG). Dort, wo noch keine dynamischen Systeme vorhanden sind, soll eine autarke Ortung über GPS durch das Anschlusssystem- und Fahrgastinformationssystem (ASS-FIS; vgl. Kap. VI 6.4) des NVV erfolgen. So wurden im Rahmen der Ausrüstung mit sog. „IVU.ticket.boxen“ die Busse im NVV bereits mit GPS-Modulen ausgestattet, die im Zuge dieses Projektes noch freigeschaltet werden müssen. Andere Eisenbahnverkehrs-

unternehmen sollen mit mobilen Ortungsgeräten ausgerüstet werden. So erhalten die Fahrzeuge der RegioTram sowie des Nordost-Hessen-Netzes (R1, R5, R6, R7) entsprechende Geräte.

Die Schnittstellen werden bidirektional aufgebaut, damit auch die Verkehrsunternehmen auf Schiene und Straße mit den Daten aus der ZDD versorgt werden können. Sollten die EVU bzw. VU keine eigenen dynamischen Systeme zur Implementierung dieser Schnittstellen besitzen, stellt der NVV sog. Mandantenarbeitsplätze im Rahmen des Projektes zur Anschlusssicherungs- und Fahrgastinformationssystem zur Verfügung.

Der für die ZDD erforderliche Datenaustausch wurde bereits mit einer Reihe von im Verbundgebiet operierenden Systempartnern abgestimmt und vereinbart (vgl. Tab. VI-2). Mit Ausnahme von der DB AG erfolgt der Datenaustausch über VDV-Schnittstellen. Bei der DB AG (ohne Tochter „Kurahessenbahn“) kann auf das deutschlandweite Reisenden-Informationssystem (RIS) zurückgegriffen werden. Die entsprechenden schriftlichen Vereinbarungen wurden im Verlauf des Jahres 2013 verhandelt und gezeichnet.

Systempartner	Datenaustauschsystem	Anmerkungen
Deutsche Bahn AG	ReisendenInformationssystem (RIS)	
„Kurahessenbahn“ (KHB)	VDV-Schnittstellen	KHB als EIU und EVU
Kasseler Verkehrsgesellschaft AG (KVG)	VDV-Schnittstellen	lokale Aufgabenträgerorganisation und städtisches VU
HLB Basis AG	VDV-Schnittstellen	EIU für Stichstrecke Eschwege
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF)	VDV-Schnittstellen	lokale Aufgabenträgerorganisation und VU für AST

Tab. VI-2: Systempartner und Datenaustauschsysteme für die ZDD
[NVV 2013]

6.4 Los 2: Anschlusssicherungs- und Fahrgastinformationssystem (ASS-FIS)

6.4.1 Anschlusssicherung (ASS)

Die Sicherung von Anschlüssen stellt einen wichtigen Erfolgsfaktor für den ÖPNV dar. Optimierte Angebotskonzepte sind durch leistungsfähige Verkehrsachsen gekennzeichnet (z. B. entlang von Schienenstrecken, Stadt-Umland-Tram-Strecken, regionalen Buslinien und lokalen Hauptlinien). An Verknüpfungsstellen werden Anschlussbusse eingesetzt, die dann weitere Orte bedienen. Weiterhin existieren Anschlussbeziehungen zwischen Hauptverbindungen, da nicht jeder Startpunkt mit jedem Zielpunkt umsteigefrei verbunden werden kann und Parallelverkehre⁴⁶ abgebaut wurden. Dieses Konzept gewährleistet ein wirtschaftliches und attraktives Taktangebot, das durch den Kunden i. d.

⁴⁶ Unter Parallelverkehr wird in diesem Zusammenhang verstanden, wenn Ausgangs-, End- oder Zwischenhaltestellen zweier ÖPNV-Linien (SPNV, Bus) gleich sind und sich die Linien an mehreren Haltepunkten berühren, aber in weiten Teilen auf denselben Korridoren verlaufen.

R. auch gut angenommen wird (sog. „Metro-Effekt“)⁴⁷. Dies erfordert allerdings eine funktionierende Anschlusssicherung, um eine attraktive Gesamtreisezeiten zu erreichen.

Insbesondere bei komplexen Verkehrsnetzen mit unterschiedlichen Verkehrsunternehmen ist für die Anschlusssicherung ein hohes technisches Niveau erforderlich, wofür leistungsfähige Leitsysteme auf Echtzeitbasis implementiert werden müssen. Die Echtzeit Auskunft liefert als Ergebnis eine dynamische Fahrgastinformation.

Eine funktionierende Anschlusssicherung ist somit ein Leitgedanke des NVV und ein notwendiger Qualitätsfaktor für den Kunden, der erwartet, dass die Reisekette im ÖPNV funktioniert.

Das Konzept für die RegioTram sieht eine konsequente Verknüpfung mit dem straßengebundenen ÖPNV in regionaler und lokaler Aufgabenträgerschaft vor. An den Verknüpfungspunkten können geeignete DFI-Systeme den Fahrgästen das Umsteigen wesentlich erleichtern und die Anschlusssicherung verbessern.

Ein Projektziel ist daher die Minimierung der Gesamtreisezeiten der Fahrgäste, die auch volkswirtschaftlich vorteilhaft ist. Weiterhin sollen die Verlustzeiten der eingesetzten Fahrzeuge verringert sowie das Verkehrsnetz und der Fahrplan stabilisiert werden. Dieses bringt betriebswirtschaftliche Vorteile für die Verkehrsunternehmen mit sich.

Auch hier ist von einer Erhöhung der Kundenzufriedenheit auszugehen. Über einen Multiplikationseffekt führt dies zu einer Fahrgastmehrung, die wiederum höhere Fahrgeldeinnahmen generiert.

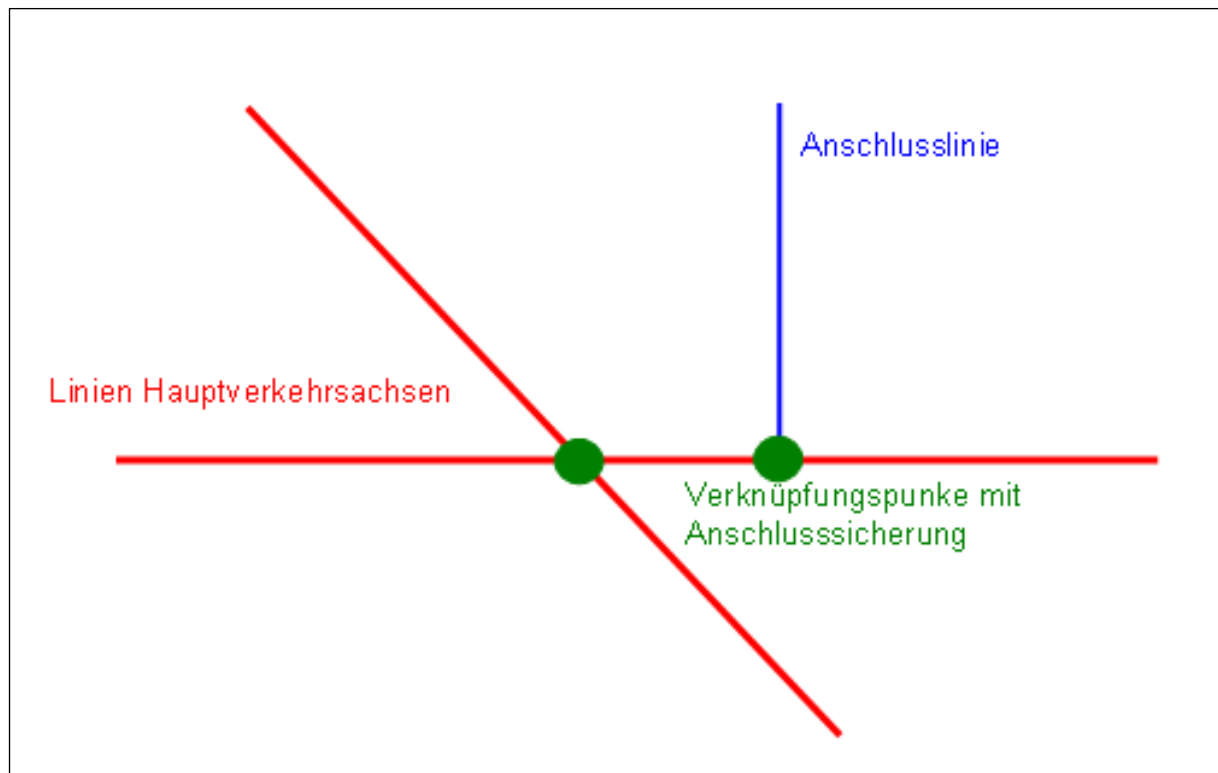


Abb. VI-5: Modell eines Verkehrsnetzes für die Anschlusssicherung

[NVV 2013]

⁴⁷Der „Metro-Effekt“ beschreibt die Tatsache, dass im Fall von Anschlusssicherung bei regelmäßig durchgeführten Fahrten der Umstieg von einem straßen- zu einem schienengebundenen Verkehrsmittel (und umgekehrt) von den Fahrgästen angenommen und rege genutzt wird.

Im Zuge der Etablierung des RegioTram-Konzeptes wurden viele bisher durchgängige Buslinien an den RT-Haltestellen gebrochen (Abbau von Parallelverkehren; s. o.). Die RT-Haltestellen wurden vielerorts zu neuen „Cross-Over“-Haltestellen ausgebaut, d. h., der Umstieg zwischen Bus und Bahn erfolgt auf kürzestem Weg. Beispiele hierzu sind der Bahnhof Grebenstein (RT3) und der Haltepunkt Calden-Fürstenwald (RT4). Systemverknüpfungen sind im NVV-Netz mittlerweile die Regel. Um an dieser Stelle die Qualität zu erhöhen und den Qualitätsanspruch der Fahrgäste gewährleisten zu können, sieht der NVV eine Anschlusssicherung zwischen den Verkehrssystemen vor. Hierbei stellt die neue Zentrale Datendrehscheibe den beteiligten Verkehrsunternehmen alle relevanten Informationen zum Betriebsablauf über Schnittstellen oder sog. Mandantenarbeitsplätzen zur Verfügung, um die Anschlusssicherung herzustellen und die Fahrgäste entsprechend zu informieren.

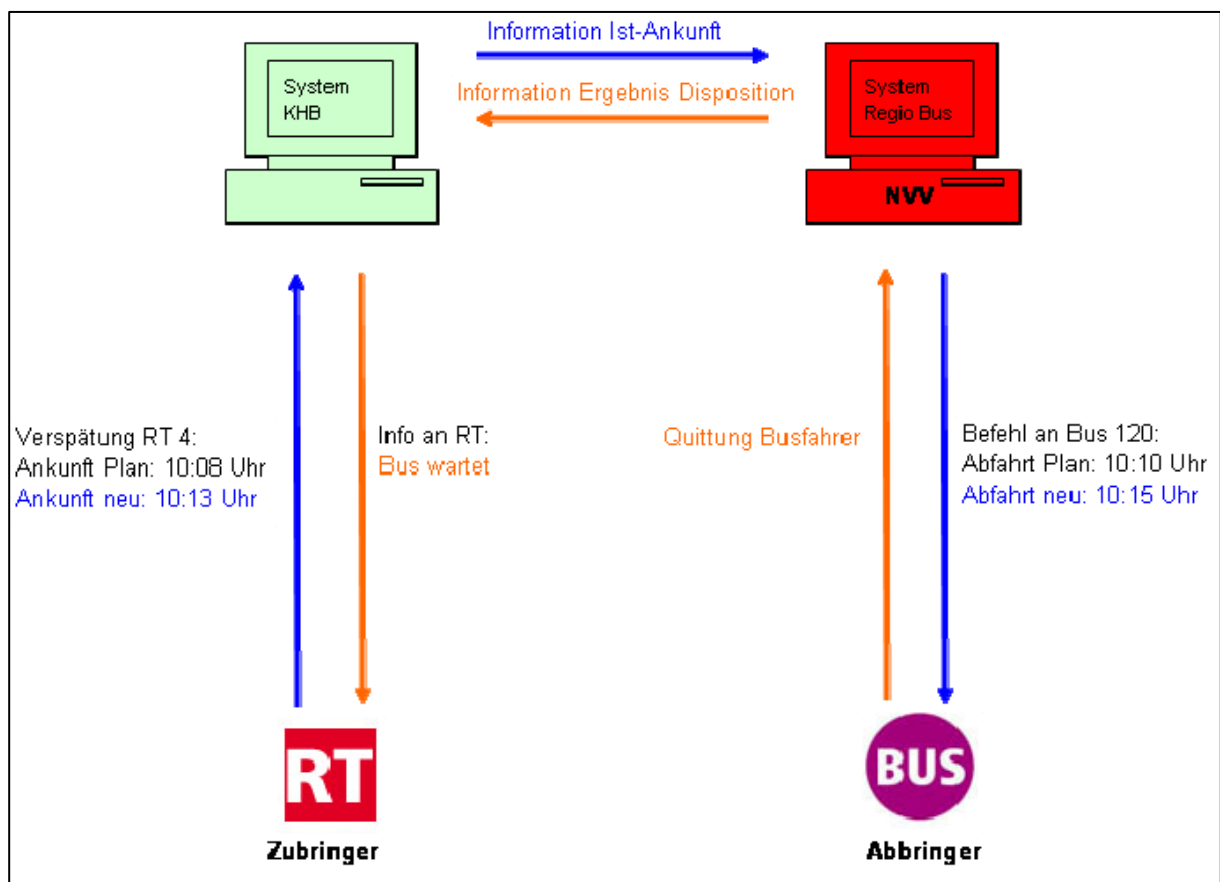


Abb. VI-6: Funktion der Anschlusssicherung am Bsp. des Verknüpfungspunktes Calden-Fürstenwald [NVV 2013]

Der Anschlusssicherung wird vom NVV ein hoher Stellenwert zugeordnet und ist ein zentrales Teilsystem des Gesamtkonzeptes zur dynamischen Fahrgastinformation. Es soll bewirkt werden, dass die Gesamtreisezeit gemäß den Fahrplanangaben eingehalten werden kann, um die Akzeptanz für die Notwendigkeit des Umsteigens zu erhöhen. Konkret soll das System die Disposition unterstützen und der abbringenden Linien über die ggf. verspätete zubringende Linie informieren und bei der Entscheidung helfen, ob der Anschluss gewährt werden kann. Umgekehrt erhält die zubringende Linie die Informationen über die Anschlussgewährung von der abbringenden Linie.

Für Fahrgäste in wartenden Fahrzeugen der abbringenden Linie entstehen durch die Anschlusssicherung bei verspäteten Zubringer-Linien zusätzliche Wartezeiten. Um bei diesen Fahrgästen um Verständnis für die zusätzliche Wartezeit zu werben, sollen sie entsprechend über die Verzögerung informiert werden.

Fahrgäste in Fahrzeugen der Zubringerlinie sollen rechtzeitig Informationen erhalten, ob der Anschluss realisiert werden kann. Weiterhin sollen ihnen Hinweise über eventuelle Alternativrouten angeboten werden, damit sie ggf. noch kurzfristig ihren Reiseweg umdisponieren können.

Das Verkehrsnetz ist so gestaltet, dass an Verknüpfungsstellen Anschlusslinien eingesetzt werden, die dann weitere Gebiete bzw. Ortsteile bedienen. Darüber hinaus existieren Anschlussbeziehungen zwischen Hauptverbindungen (vgl. Abb. VI-5).

An den Verknüpfungshaltestellen soll ein zwischenbetriebliches Anschlusssicherungssystem realisiert werden. In Abb. VI-6 wird dieses am Beispiel des Verknüpfungspunktes Calden-Fürstenwald (RT/Bus) dargestellt.

Die Anschlusssicherung soll im Verbundgebiet flächendeckend gewährleistet werden. An allen wichtigen Netzknoten, an denen sich die Linien des regionalen Verkehrs treffen, soll das Anschlusssicherungssystem durch Anzeigetafeln ergänzt werden. Tab. VI-3 listet hierfür entsprechende Standorte auf.

Verknüpfungen Zug/Bus	Verknüpfungen Bus/Bus (Haltestelle)
Landkreis Kassel	
Ahnatal-Weimar	Breuna (Kirchweg)
Baunatal (Stadtmitte)	Hofgeismar (ZOB)
Calden-Fürstenwald	Schauenburg-Breitenbach (Johannesstraße)
Espenau-Mönchhof	
Helsa	
Hofgeismar	
Immenhausen	
Kaufungen-Oberkaufungen (Gesamtschule)	
Vellmar (Stadtmitte)	
Wolfhagen	
Zierenberg-Oberelsungen	
Landkreis Hersfeld-Rotenburg	
Alheim-Heinebach	Bad Hersfeld (Breitenstraße)
Bad Hersfeld	Friedewald (Sparkasse)
Bebra	
Rotenburg an der Fulda	
Wildeck-Obersuhl	

Verknüpfungen Zug/Bus	Verknüpfungen Bus/Bus (Haltestelle)
Schwalm-Eder-Kreis	
Borken (Bahnhof/Bushaltestelle)	Fritzlar (Allee)
Melsungen (Bahnhof/Busbahnhof)	Homburg (Busbahnhof)
Schwalmstadt-Treysa	Schwalmstadt-Ziegenhain (Alleeplatz)
Wabern	Spangenberg (ZOB)
Landkreis Waldeck-Frankenberg	
Bad Arolsen	Bad Wildungen (Breiter Hagen)
Bad Wildungen	
Frankenberg	
Korbach	
Vöhl-Herzhausen	
Vöhl-Schmittlotheim	
Volkmarsen	
Willingen	
Werra-Meißner-Kreis	
Bad Soden-Allendorf	Großalmerode (Speckplatz)
Eschwege (Stadtbahnhof)	
Herleshausen	
Hessisch-Lichtenau (Bürgerhaus)	
Sontra	
Witzenhausen	
benachbarte Landkreise	
Hann. Münden (GÖ)	Medebach (HSK) (Marktplatz)
Warburg (HX)	Staufenberg-Landwehrhagen (GÖ) (Rathaus)

Tab. VI-3: Auswahl an regionalen Umsteigepunkten, an denen das Anschlusssicherungssystem zusätzlich durch Anzeigetafeln unterstützt wird

[NVV 2013]

Die Fahrgäste werden während der Fahrt aktuell über den Fahrtverlauf und die Anschlussmöglichkeiten informiert. Dies soll mittels geeigneter optischer und akustischer Anlagen in den Fahrzeugen erfolgen. Das Beispiel in Abb. VI-7 zeigt ein Gestaltungsmuster für zu installierende Anzeigen in Fahrzeugen (hier: im SPNV).

Die Anzeigen sollten in den Tür- bzw. Multifunktionsbereichen der Fahrzeuge aufgestellt werden. Die Ausstattung solcher Anzeigen wird in zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen berücksichtigt.

<p>RE 30 Kassel - Frankfurt (M) <i>Infotext</i></p>	 10:06 
<p>Nächste Station 10:08 Wabern Gleis 2 Ausstieg links</p>	
<p>Anschluss 10:15 R 39 Bad Wildungen Gleis 1 wird noch erreicht 10:20 Bus 450 Homberg Bf Vorplatz wird noch erreicht</p>	

Abb. VI-7: Mustergestaltung einer DFI-Anzeige in Fahrzeugen
[NVV 2013]

6.4.2 Fahrgastinformationssystem (FIS)

Die Datenerfassung sowie -aufbereitung für die unterschiedlichen Funktionalitäten und Dienste obliegt dem Fahrgastinformationssystem (FIS). Dieses zentrale System verantwortet die Funktionalitäten „Fahrzeugmonitoring“ und „Datenaufbereitung“ für die Ansteuerung des DFI-Systems sowie der Anschlusssicherung. Der Soll-Ist-Vergleich der Daten sowie die Mandantenverwaltung werden über dieses System realisiert. Des Weiteren werden über externe Geräte die Positionsdaten der Fahrzeuge selbstständig erfasst. Die Busse, die im Auftrag des NVV eingesetzt sind, und die Fahrzeuge der RegioTram und des Nordost-Hessen-Netzes (R1, R5, R6, R7) werden damit ausgestattet.

Die in den Bussen vorhandene „IVU.ticket.box“ inklusive der Komponenten für die GSM/GPRS-Kommunikation wird als Bordrechner in das neue ASS-FIS einbezogen und mit den erforderlichen Softwarekomponenten ergänzt. Die Datenver- und -entsorgung auf dem Fahrzeug wird um die Kommunikation mit der aufzubauenden ASS-FIS-Zentrale erweitert. Eine zusätzliche Hardware-Ausrüstung der Fahrzeuge ist nicht erforderlich.

Bei den Fahrzeugen der RegioTram und des Nordost-Hessen-Netzes (R1, R5, R6, R7) ist bisher keine für das ASS-FIS nutzbare Technik vorhanden. Daher ist der Einbau einer entsprechenden Fahrzeugausrüstung vorgesehen. Nach einer bereits durchgeführten Ausschreibung wird hierfür das Gerät „MoPad“ der Herstellerfirma IVU Traffic Technologies AG in die Fahrzeuge installiert. Die Funktionalitäten ähneln hierbei dem der „IVU.ticket.box“, jedoch ohne Verkaufsfunktion. Mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen wurden bereits entsprechende Vereinbarungen zum Einbau der „MoPads“ geschlossen.

(Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen, die über keine technischen Systeme zur Betriebsführung besitzen, werden mit sog. Mandantenarbeitsplätzen ausgestattet. Diese dienen den EVU/VU zum Monitoring ihrer eigenen Fahrzeuge sowie zur Unterstützung bei der Anschlusssicherung. Darüber hinaus sollen die Mandanten über den Mandantenarbeitsplatz das System mit aktuellen Fahrgastinformationen speisen, wie z. B. Störungs- oder Verspätungsmeldungen.

6.5 Los 3: Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

6.5.1 Einsatzfelder

Eine dynamische Fahrgastinformation ermöglicht eine auf Echtzeit basierende Information über stationäre DFI-Anzeigen an Haltestellen oder mittels Online-Systeme (Internet, Mobiltelefon, PDA) zu jeder Zeit und an jedem Ort. Durch die DFI soll dem Fahrgast die Möglichkeit gegeben werden, seine Wartezeit zu optimieren. Somit wird der ÖPNV als pünktlicher empfunden und das Zugangshemmnis zum ÖPNV gesenkt.

Die RegioTram wird der Nachfrage entsprechend behängt bzw. traktioniert, d. h., die RT verkehrt zu Zeiten und auf abschnitten mit hohem Fahrgastaufkommen in Mehrfachtraktion mit unterschiedlichen Zielstationen (Flügelung, Schwächen). Damit die Fahrgäste in den richtigen Fahrzeugteil einsteigen, müssen geeignete Informationen dazu gegeben werden. Eine dynamische Fahrgastinformation soll dabei Unterstützung leisten.

Projektziele sind die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die Leistung eines Beitrages zum barrierefreien Zugang nach dem Behindertengleichstellungsgesetz. In beiden Fällen steht auch das Erreichen eines Multiplikationseffektes für zusätzliche Fahrgäste im Vordergrund.

Im Zuge des Konjunkturprogramms I und II wurden seitens der Deutschen Bahn AG sog. Dynamische Schriftanzeiger (DSA) auf den Bahnsteigen installiert. Die DSA stellen für die Anforderungen des NVV keine ausreichende DFI dar, da sie mit ihren einzeiligen Laufbandanzeigen lediglich Abweichungen vom Regelbetrieb übermitteln.

Die fehlenden Informationen (Behängungen, Flügelungen, Schwächungen, Anschlussinformationen zum Busverkehr) möchte der NVV den Fahrgästen mit eigenen DFI-Anzeigen ergänzend zur Verfügung stellen. Mit der DB AG konnte vereinbart werden, dass der NVV der DB AG die erforderlichen Daten zur Speisung der DSA über die ZDD zur Verfügung stellt. Dieses Vorgehen gewährleistet eine einheitliche Kundeninformation über die Fahrplanauskunft des NVV und über die Anzeigen der DB AG.

Derzeit (2012) ist auf den Bahnsteigen der Verkehrsstationen der DB Station & Service AG (ohne die Bahnsteige der RT am Kasseler Hauptbahnhof) für Kunden noch keine Echtzeitinformation zum Status der RT-Fahrten verfügbar. Stattdessen wird auf den stationären optischen Ausgabegeräten lediglich die Uhrzeit angezeigt. Da die RT-Fahrzeuge mit der entsprechenden Technik zur Ermittlung und Übermittlung von Echtzeitdaten ausgestattet werden, ist dafür Sorge zu tragen, dass den Kunden an den Verkehrsstationen der DB Station & Service AG die gleichen Echtzeitinformationen zur Verfügung stehen wie an den Haltestellen der RT im Tramnetz der Stadt Kassel. Dies gilt insbesondere für die Verkehrsstationen der DB Station & Service AG auf dem Stadtgebiet von Kassel: Harleshausen, Jungfernkopf, Kirchditmold, Oberzwehren, Wilhelmshöhe.

Am Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe und am Kasseler Hauptbahnhof ist die Fahrgastinformation für Kunden, die von den Fern- und den Regionalzügen in das lokale bzw. stadtrregionale ÖPNV-Netz (RT, Tram, Bus) umsteigen, zu optimieren. Besonders wichtig sind sowohl eine transparente Wegweisung als auch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu Anschlüssen bereits im Bahnhofsbereich.

6.5.2 Anzeigen

Die DFI-Anzeigen sollen an ausgewählten Stationen aufgestellt werden:

- Im Tarifgebiet „KasselPlus“ wird jede RT-Station im Eisenbahnnetz mit DFI-Anzeigen im Zugangsbereich ausgestattet (RegioTram-Standard).
- Im übrigen Bediengebiet werden nur RT-Stationen mit Umsteigefunktion zum stra- ßengebundenem ÖPNV mit DFI-Anzeigen im Zugangsbereich ausgestattet.
- Es werden ausgewählte Bushaltestellen ausgerüstet, vor allem Verknüpfungshalte- stellen (SPNV/Bus, Bus/Bus) und Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen.

Für die konkreten Standorte schließt der NVV im Verlauf des Jahres 2013 mit den betei- ligten Gebietskörperschaften entsprechende Bau- und Finanzierungsverträge ab

Für die Anzeigen, die vom NVV beschafft werden, sind zwei Grundtypen vorgesehen: eine Ausführung mit Leuchtdioden (LED) für die Haltestellen der RegioTram und eine Ausführung mit einer Flüssigkristallanzeige (LCD) für Bushaltestellen (vgl. Abb. VI-8).



Abb. VI-8: Ausführungen von DFI-Anzeigen mit Leuchtdioden (LED; links) und Flüssigkristallen (LCD; rechts)

[NVV 2013]

In den Anzeigen sind neben Informationen zu Linie, Ziel und Abfahrtszeit auch Darstel- lungen zum Linienvverlauf (bei Mehrfachtraktionen) und zusätzliche Informationstexte als frei gestaltbare Eingaben vorgesehen.

Bei der Bedarfsbeschallung besteht für sehbehinderte Fahrgäste die Möglichkeit, dass sie sich den Text auf der DFI-Anzeige ansagen lassen. Der Fahrgast kann eine kontrast- reiche Taste betätigen, die eine Sprachaktivierung auslöst und der angezeigte Text wird vorgelesen.

Die Verkehrsstationen der R4 und der RT4 werden durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) in eigener Verantwortung sukzessive mit DFI-Anzeigetafeln ausgestattet. Die beiden Verkehrsstationen entlang des reaktivierten Streckenabschnitts nach Eschwege wurden bereits durch die HLB Basis AG mit DFI-Anzeigen versehen (Stadtbahnhof, Niederhone).

Tab. VI-4 gibt Auskunft, welche Stationen im RT-Netz und im übrigen SPNV-Netz mit DFI-Anzeigen ausgestattet werden. Bei den Bahnstationen im übrigen SPNV-Netz ist die Schnittstellenfunktion zum Busverkehr für die Standortwahl ausschlaggebend.

Verkehrsstationen der DB Station & Service AG im RT-Netz	
Kassel Hbf.	Kassel-Kirchditmold (RT Harleshäuser Kurve)
Kassel-Wilhelmshöhe	Kassel-Harleshausen (RT Harleshäuser Kurve)
	Kassel-Jungfernkopf (RT Harleshäuser Kurve)
	Vellmar-Osterberg/EKZ (RT Harleshäuser Kurve)
Kassel-Oberzwehren (RT5, R9)	Vellmar-Obervellmar (RT3, RT4)
Baunatal-Rengershausen (RT5, R9)	Espenau-Mönchhof (RT3)
Baunatal-Guntershausen (RT5, R9)	Immenhausen (RT3)
Melsungen-Schwarzenberg (neuer Halt RT5)	Grebenstein (RT3)
Melsungen Bartenwetterbrücke (RT5)	Hofgeismar (RT3, RE)
Melsungen (RT5, R5)	Hofgeismar-Hümme (RT3)
Verkehrsstationen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurhessenbahn“)	
entlang RT4 (und R4)	entlang R4
Ahnatal-Casselbreite	Volkmarsen-Ehringen
Ahnatal-Heckershausen	Volkmarsen
Ahnatal-Weimar	Volkmarsen-Külte/Bad Arolsen-Wetterburg
Calden-Fürstenwald	Bad Arolsen
Zierenberg	Bad Arolsen-Mengeringhausen
Zierenberg-Rosental	Twistetal-Twiste
Zierenberg-Oberelsungen	Korbach Hbf.
Wolfhagen-Altenhasungen	Korbach Süd
Wolfhagen	
Standorte im übrigen SPNV-Netz (mit Verknüpfungen zum straßengeb. ÖPNV)	
Baunatal (Stadtmitte)	Bad Wildungen
Helsa	Frankenberg
Hessisch Lichtenau (Bürgerhaus)	Bad Soden Allendorf
Alheim-Heinebach	Eschwege (Stadtbahnhof)
Bad Hersfeld	Eschwege-Niederhone
Bebra	Herleshausen
Rotenburg an der Fulda	Sontra
Schwalmstadt-Treysa	Witzenhausen
Wabern	Hann. Münden (LK GÖ)

Tab. VI-4: Vorschläge für Standorte die zu installierenden DFI-Anzeigen an Bahn- und Tramstationen

[NVV 2013]

DFI-Anzeigen sollen an jenen Bushaltestellen im Verbundgebiet aufgestellt werden,

- die Funktionen als Umsteigehaltestellen im Netz des straßengeb. ÖPNV erfüllen bzw.
- die auch ohne Umsteigefunktionen ein hohes Fahrgastaufkommen aufweisen.

Tab. VI-5 enthält dazu eine Aufstellung (ohne Bushaltestellen an Bahnstationen; s. o.).

Bushaltestellen mit DFI-Anzeigen (ohne Bahnstationen)			
Gemeinde/Ortsteil	Haltestelle	Gemeinde/Ortsteil	Haltestelle
Landkreis Kassel			
Ahnatal-Kammerberg	Brandenburger Str.		
Bad Emstal-Sand	Rathaus	Hofgeismar	Behördenzentrum
Baunatal-Altenbauna	Parkstadion	Lohfelden-Crumbach	Altes Rathaus
Baunatal-Altenritte	Hotel	Lohfelden-Crumbach	Bürgerhaus
Baunatal-Großenritte	Kirche	Lohfelden-Ochshausen	An der Brücke
Baunatal-Hertingshsn.	Ratio	Niestetal-Heiligenrode	Rathenaustraße
Baunatal-Rengershsn.	Kirche	Niestetal-Sandershsn.	Heiligenröder Straße
Calden	Wilhelmsthaler Str.	Niestetal-Sandershsn.	Kirche
Calden	Terminal (Flughafen)	Schauenbg.-Breitenb.	Johannesstraße
Fuldabrück-Bergshsn.	Flughafenstraße	Schauenbg.-Elgershsn.	Raiffeisen
Fuldabrück-Bergshsn.	Ostring	Vellmar-West	Rheinstahlring
Fuldabr.-Dörnhausen	Siedlung	Vellmar-Niedervellmar	Mitte
Fuldataal-Ihringshausen	Kirche	Vellmar-Obervellmar	Behrenbergstraße
Habichtsw.-Dörnberg	Mitte	Wolfhagen	Wilhelmstraße
Habichtswald-Ehlen	Mitte	Zierenb.-Oberelsungen	Bahnhof (durch KHB)
Landkreis Hersfeld-Rotenburg			
Bad Hersfeld	Breitenstraße	Heringen	Am Anger
Bad-Hersfeld-Asbach	Friedhofsweg	Niederaula	Rathaus
Friedewald	Sparkasse	Schenklengsfeld	Ortsmitte
Schwalm-Eder-Kreis			
Fritzlar	Allee	Homberg	Busbahnhof
Gudensberg	Rathaus	Schwalmst.-Ziegenhain	Alleeplatz
Landkreis Waldeck-Frankenberg			
Bad Arolsen	Rathausstraße	Bad W.-Reinhardshsn.	Mitte
Bad Wildungen	Badehotel Maritim	Frankenberg	Uferstraße
Bad Wildungen	Breiter Hagen	Korbach	Stadthalle
Bad Wildungen	Kurpark/Kurhaus	Willingen	Rathaus
Bad Wildungen	Treffpunkt		

Bushaltestellen mit DFI-Anzeigen (ohne Bahnstationen)			
Gemeinde/Ortsteil	Haltestelle	Gemeinde/Ortsteil	Haltestelle
Werra-Meißner-Kreis			
Eschwege	Markt	Wanfried	Bahnhofstraße
Eschwege	Schlossplatz	Wehr.-Reichensachsen	Mitte
Eschwege	Woolworth	Witzenhausen	Brückenstraße
Großalmerode	Speckplatz	Witzenhausen	Markt
Waldkappel	Kirche	Witzenhausen	Universität

Tab. VI-5: Vorschläge des NVV für Standorte der zu installierenden DFI-Anzeigen an Bushaltestellen (ohne Bahnstationen)

[NVV 2013]

6.6 Erweiterung der Fahrplanauskunft

Mit der Zentralen Datendrehzscheibe ist eine erweiterte Fahrplanauskunft möglich. Somit stehen nordhessenweit Ist-Zeiten und Informationen zu Betriebsstörungen zur Verfügung, die über mobile Endgeräte und das Internet abgerufen werden können. Die Planung und die Durchführung einer Umsteigereisekette (z. B. Bus → RT → Tram) sowie die Vorbereitung kompletter Reiseprozesse werden für den Fahrgast in dieser Hinsicht erleichtert. Zudem können linienrelevante Informationen über die Fahrplanauskunft abonniert und Alternativ- bzw. Ersatzrouten abgefragt werden.

6.7 Kostenermittlung

Die Investitionskosten für alle Komponenten belaufen sich auf ca. 5,205 Mio. Euro. Die Einzelpositionen sind in Tab. VI-6 aufgeführt. Für die Lose 1, 2 und 3 (RT-Anteil) und für die Erweiterung der Fahrplanauskunft sind vom NVV GVFG-Anträge gestellt (Stand: Juni 2013). Die DFI-Anzeigen an den 154 dafür vorgesehenen Haltestellenpositionen in den fünf Verbundlandkreisen belaufen sich zusammen auf rund 2,450 Mio. Euro.

Maßnahme	Kosten brutto [Euro]	Bemerkungen
Los 1 (ZDD)		GVFG-Antrag ist gestellt.
A) Hardware	28.000	
B) Software	568.000	
C) Schnittstellen	231.000	
D) Dienstleistungen	97.000	
E) HAFAS-EstXML-Schnittstelle	15.000	
Summe Los 1 (ZDD)	939.000	

Maßnahme	Kosten brutto [Euro]	Bemerkungen
Los 2 (ASS-FIS)		GVFG-Antrag ist gestellt.
A) Hardware	115.000	
B) Software und Schnittstellen	447.000	
C) Dienstleistungen	145.000	
Summe Los 2 (ASS-FIS)	707.000	
Los 3 (DFI)		GVFG-Antrag ist nur für RT-Anteil gestellt (17 Standorte): RT3 (RT4): KS Hbf., KS-Harleshausen, KS-Kirchditmold, KS-Jungfernkopf, Vellmar-Osterberg/EKZ, Obervellmar, Espenau-Mönchehof, Immenhausen, Grebenstein, Hofgeismar, Hofgeismar-Hümme RT5: KS-Oberzwehren, Baunatal-Rengershausen, Baunatal-Guntershausen, Melsungen-Schwarzenberg (neuer Hp.), Melsungen Bartenwetterbrücke, Melsungen
A) DFI-Server und Bedienplatz	117.000	
B) Schnittstellen	39.000	
C) DFI-Außenanlagen	871.000	
D) Dienstleistungen	34.000	
Summe Los 3 (DFI)	1.061.000	
Erweiterung Fpl.-Auskunft	48.000	GVFG-Antrag ist gestellt.
Ergänzende DFI-Anzeigen		
A) Verknüpfungen SPNV/Bus	1.000.000	20 Standorte je 50 Tsd. Euro
B) LK Kassel*	525.000	21 Standorte je 25 Tsd. Euro
C) Werra-Meißner-Kreis*	125.000	5 Standorte je 25 Tsd. Euro
D) Schwalm-Eder-Kreis	50.000	2 Standorte je 25 Tsd. Euro
E) LK Hersfeld-Rotenburg*	150.000	6 Standorte je 25 Tsd. Euro
F) LK Waldeck-Frankenberg*	75.000	3 Standorte je 25 Tsd. Euro
G) Stadtgebiet Baunatal	125.000	5 Standorte je 25 Tsd. Euro
H) Stadtgebiet Hofgeismar	50.000	2 Standorte je 25 Tsd. Euro
I) Stadtgebiet Witzenhausen	75.000	3 Standorte je 25 Tsd. Euro
J) Stadtgebiet Eschwege	75.000	3 Standorte je 25 Tsd. Euro
K) Stadtgebiet Bad Hersfeld	50.000	1 Standort je 50 Tsd. Euro
L) Stadtgebiet Bad Wildungen	125.000	5 Standorte je 25 Tsd. Euro
M) Stadtgebiet Korbach	25.000	1 Standort je 25 Tsd. Euro
Summe Erg. DFI-Anzeigen	2.450.000	154 Standorte
* Angaben zu den LK ohne die unter den Pos. G bis M gesondert ausgewiesenen Stadtgebiete.		

Tab. VI-6: Zusammenstellung der voraussichtlichen Investitionskosten für FGI-ASS und DFI [NVV 2013]

Terminplan

Die Umsetzung der Lose 1 bis 3 ist für die Jahre 2012 und 2013 vorgesehen. Die ergänzenden DFI-Anzeigen sollen sukzessive nach 2013 aufgestellt werden.

6.8 Einheitliches Gesamtsystem

Die ÖPNV-bezogenen Informationssysteme müssen auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Das zentrale Projektziel ist die Integration bestehender und noch zu implementierender Teilsysteme zu einem einheitlichen und flächendeckenden dynamischen Informationssystem, in dem gleiche Funktionalitäten über entsprechende Schnittstellen für unterschiedliche Ausgabemedien zur Verfügung gestellt werden.

Die Teilsysteme sollen untereinander kommunizieren können, so dass z. B. bereits eine für den Bahnhof Ahnatal-Weimar gemeldete Verspätung der RT4 im Stadtgebiet von Kassel kommuniziert werden kann. Umgekehrt sollen auch Verspätungen von Regio-Tram-Fahrten, die unter Umständen im städtischen Straßenbahnnetz in Kassel entstehen, auf den Bahnstationen entlang der RT-Strecken den Fahrgästen frühzeitig vermittelt werden.

Ein weiteres, mit der dynamischen Fahrgastinformation mit Anschlusssicherung verbundenes Projektziel ist die Stärkung des Verbundgedankens unter dem Motto „ÖPNV aus einem Guss“. Aufgrund der Komplexität des gesamten öffentlichen Verkehrsnetzes in Nordhessen soll ein umfassendes dynamisches Informationssystem – analog dem Regio-Tram-Konzept – eine weitere Vorreiterrolle im ÖPNV in der Bundesrepublik Deutschland einnehmen und damit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen.

An allen Haltestellen im Netz der RegioTram sollen die Fahrgäste den gleichen Informationsstandard vorfinden, unabhängig davon, ob sie sich an einer Verkehrsstation der DB Station & Service AG, der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH („Kurahessenbahn“) oder an einer innerstädtischen Haltestelle der KVG befinden.

Die Anschlusssicherung zwischen

- SPNV und Bus,
- Tram und SPNV,
- (Stadt-Umland-)Tram und Bus sowie
- Bus und Bus

soll hergestellt und die Umsteigevorgänge dem Kunden erleichtert werden. Daher soll der regionale und lokale Busverkehr explizit in das Konzept eingebunden werden.

Neben den stationären DFI-Anzeigen auf den Bahnsteigen und an den Bushaltestellen sollen dynamische Informationen über folgende Kanäle distribuiert werden:

- mobilfunkbasierte Dienste (SMS, WAP),
- Online-Fahrplanauskünfte über Internet und Terminals,
- Anzeigen in den Fahrzeugen (SPNV, Bus).

Die dynamische Fahrgastinformation soll außerdem die Überwachung der in den Verkehrsverträgen vereinbarten Betriebsqualitäten unterstützen (Vertragscontrolling).

VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

1 Auswirkungen gesellschaftlicher Prozesse auf die Verkehrsnachfrage

1.1 Raumstruktur, demographischer Wandel und Mobilität

Raumstrukturelle Gegebenheiten und gesellschaftliche Prozesse, wie der demographische Wandel und Veränderungen des Siedlungs- und Mobilitätsverhaltens, müssen bei der strategischen Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.

Die differenzierte Raumstruktur im Verbundgebiet wirkt sich auf das vorzuhaltende Angebot aus:

- Das NVV-Gebiet ist in die drei Raumkategorien Verdichtungsraum, Ordnungsraum und ländlicher Raum gegliedert und somit raumstrukturell uneinheitlich geprägt (vgl. Kap. II 1.1.2).
- Die Heterogenität des Verbundraumes zeigt sich besonders bei den Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden (vgl. Kap. II 1.2.1): Der Stadt Kassel und den dicht besiedelten, einwohnerstarken Kommunen im Verdichtungsraum (> 400 Einw./km²) stehen dünn besiedelte Kleinstädte und Landgemeinden im ländlichen Raum gegenüber (< 100 Einw./km²).
- Je geringer die Einwohnerdichte, desto aufwendiger ist eine flächenhafte Bedienung im ÖPNV, weshalb zunehmend feste Bedienungsformen durch alternative bzw. nachfragegesteuerte Bedienungen (AST, Mobilfalt) ersetzt oder ergänzt werden (müssen). Vorteilhaft in Nordhessen ist außerhalb des Verdichtungsraumes immerhin die siedlungsgenetisch bedingte Konzentration der Wohnbevölkerung auf kleine Kernstädte und Haufendörfer.

Den Raum- und Einwohnerstrukturen entsprechend ist auch das Angebotsniveau des projektierten ÖPNV-Systems differenziert ausgestaltet (vgl. Kap. V):

- Im Verdichtungsraum Kassel gibt es ein für einen Ballungsraum angemessenes Verkehrsangebot mit dichter Fahrtenfolge und mit einem Mix verschiedener Verkehrsmittel und Angebotsformen: „konventioneller“ SPNV, RegioTram mit Zweisystem-Fahrzeugen, Stadt-Umland-Tram, städtische Tram, städtische Busse, Busse im Stadt-Umland-Verkehr. Das ÖPNV-System ist eindeutig „angebotsorientiert“ ausgestaltet, um eine hohe Verkehrsnachfrage zu generieren.
- Im Ordnungsraum und im ländlichen Raum wird abseits aufkommenstärkeren Achsen des SPNV und des regionalen straßengebundenen ÖPNV gebietsweise eine produktseitige Trennung in Bezug auf die Belange des Ausbildungsverkehrs (schulbezogener Linienverkehr) und des Jedermann-Verkehrs (AST) praktiziert. Dieses ÖPNV-Angebot ist „nachfrageorientiert“ ausgestaltet und wird i. d. R. durch die lokalen Aufgabenträger verantwortet.

Die Folgen des demographischen Wandels werden sich allmählich auf die künftig zu erwartende Verkehrsnachfrage und damit einhergehend auf die Ausgestaltung des ver-

kehrlichen Angebotes niederschlagen. Die messbaren Auswirkungen fallen aufgrund der Heterogenität des Verbundgebietes und der Nutzergruppen in den öffentlichen Verkehrsmitteln jedoch unterschiedlich aus:

- Die Konsequenzen aus den soziodemographischen Prozessen auf das Verkehrsgeschehen verlaufen langsam, aber kontinuierlich und je nach Teilregion mit verschiedenen Geschwindigkeiten – im Gegensatz beispielsweise zu einer Werkschließung und dem damit verbundenen abrupten Wegfall des Zielverkehrsaufkommens an einem konkreten Standort.
- Die Einwohnerzahl im NVV-Gebiet ging von 2000 bis 2008 um 3,5 % zurück, wobei die dünner besiedelten, ländlichen Gebiete Einwohnerverluste um die 10 % oder mehr hinnehmen mussten (vgl. Kap. II 1.2.4). Bis zum Jahr 2020 werden verbundweit weitere Einwohnerrückgänge prognostiziert. Diese entfallen wiederum deutlicher auf die Gebiete außerhalb des Verdichtungsraumes, während der Stadt Kassel aufgrund unverkennbarer Reurbanisierungstendenzen voraussichtlich stabile bis ansteigende Einwohnerzahlen bevorstehen (vgl. Kap. II 1.2.5).
- Der Rückgang der Wohnbevölkerung geht in der Regel mit einer Abnahme des gesamten Verkehrsaufkommens einher (Anzahl Wege bzw. Anzahl Fahrten). 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 unternehmen.
- Das Hauptkundenpotenzial des straßengebundenen ÖPNV außerhalb der großstädtischen Ballungsräume stellen erfahrungsgemäß Kinder und Jugendliche dar, die den ÖPNV auf dem Weg zu ihren Schul- und Ausbildungsstätten sowie in ihrer Freizeit nutzen. Von den Einwohnerrückgängen im Verbundgebiet ist besonders die Altersgruppe der unter 20-Jährigen betroffen (vgl. Kap. II 1.2.6). Der Einfluss auf den ÖPNV im Falle von Änderungen im Schulsystem oder bei den Schulstandorten – oftmals induziert durch sinkende Schülerzahlen – ist in Kap. VII 1.3 gesondert erläutert.
- Die Einwohner im erwerbsfähigen Alter werden sich zukünftig ebenfalls sukzessive verringern (vgl. Kap. II 1.2.6). Sie stellen sowohl die Gruppe der hochmobilen Personen als auch das Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr. Eine höhere Erwerbstätigenquote an der Gesamtbevölkerung kann diese Trendentwicklung wieder auffangen. Hierbei ist aber die raumstrukturell bedingte unterschiedliche Bedeutung des öffentlichen Verkehrssystems für beruflich induzierte Wege zu hinterlegen: Im Verdichtungsraum ergeben sich weitere Nachfragepotenziale, vor allem in den Hauptverkehrszeiten und in Lastrichtung auf das Oberzentrum Kassel zu, so dass Ausweitungen der Beförderungskapazitäten aller Verkehrsmittel (SPNV, Tram, Bus) erforderlich werden. Innerhalb des Ordnungsraumes und des ländlichen Raumes spielt dieser Wegezweck im Vergleich zum Verdichtungsraum nur eine untergeordnete Rolle, von den Hauptachsen im SPNV abgesehen.

1.2 Künftige Seniorengeneration und ÖPNV-Nutzung

Die Anzahl der Senioren (60- bis 65-Jährige und älter) wird im Verbundgebiet ungeachtet einer sinkenden Gesamtbevölkerungszahl weiter zunehmen (vgl. Kap. II 1.2.6). Aktuell ist davon auszugehen, dass die größer werdende Gruppe der Senioren die schwindende Gruppe der Kinder und Jugendlichen als Fahrgäste im ÖPNV aufkommensmäßig nicht ersetzen wird. Auch hier ist die raumstrukturelle Komponente zu berücksichtigen. Attraktive Tarifangebote für Senioren, wie die „NordhessenKarte 60plus“, werden zwar

zu einer erhöhten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unter Senioren beitragen. Die Nachfragezuwächse werden sich primär im Verdichtungsraum Kassel und im verbundweiten SPNV positiv niederschlagen.

Immer mehr Senioren – besonders auch in ländlichen Räumen – haben einen Führerschein und einen permanenten Zugang zu einem Pkw im Haushalt, der weiterhin in ihrer Alltagsmobilität zum Einsatz kommt. In Nordhessen (NVV-Gebiet ohne den Landkreis Hersfeld-Rotenburg) hatten bereits 2002 nur 14 % aller Haushalte keinen Zugang zu einem eigenen Pkw (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 13). Seit dem Erhebungsjahr 2002 hat die allgemeine Motorisierungsrate wiederum zugenommen.

Der erhöhte Führerscheinbesitz trifft in besonderem Maße auf Seniorinnen zu. Durch den 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 Führerscheinquote von 90 % festgestellt wurde (vgl. *Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main* et al. 2005, S. 18). Außerdem hat ein Großteil der künftigen Seniorengeneration außerhalb der Ballungsräume über Jahrzehnte einen „automobilen“ Lebensstil adaptiert, dessen Routinen auch nach Ausscheiden aus dem aktiven Erwerbsleben fortgeführt werden.

Unabhängig davon entfallen die Gründe, täglich lange Wege zu einem Arbeitsplatz zurücklegen zu müssen. Die Wegehäufigkeit in Bezug auf alle Personen verringert sich mit zunehmendem Alter allmählich, 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 engeren und weiteren Wohnumfeld ist der ÖPNV aber benachteiligt, vor allem außerhalb von Großstädten und größeren Mittelstädten mit entsprechenden ÖPNV-Systemen, deren Angebot auch für kürzere Distanzen geeignet ist (dichte Fahrtenfolgen in einem engmaschigen Haltestellennetz). Im Nahbereich bis zu 1 km dominieren über alle Raumkategorien eindeutig das Zu-Fuß-Gehen und das Fahrradfahren, die zusammen auch noch bei Wegen bis zu 2 km Länge einen erheblichen 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 hinsichtlich Fahrgastaufkommen, Wegelängen oder Bedienzeiten und ziehen Angebotsanpassungen besonders im straßengebundenen ÖPNV nach sich. Dies bezieht sich in erster Linie auf die Bedienegebiete außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel, da dort aufgrund der quantitativen Dominanz des Ausbildungsverkehrs am gesamten Fahrgastaufkommen eigens vorzuhaltende Angebote und Beförderungskapazitäten für den schulbezogenen Linienverkehr erforderlich sind. Dies trifft auch auf regionale Buslinien zu, in deren Bedienkorridore schulbezogene Zusatzfahrten stattfinden.

Eine Auswahl wichtiger Einflussfaktoren im Schulsystem und deren Auswirkungen auf den ÖPNV werden in Tab. VII-1 stichwortartig erörtert.

Externe und interne Entwicklungen in Bezug auf das Schulsystem	Auswirkungen auf den ÖPNV
sinkende Schülerzahlen	geringeres Verkehrsaufkommen weniger Kapazitätsbereitstellung und langfristig voraussichtlich geringerer Fahrzeugbedarf zur Spitzenstunde Ergänzung von Linienverkehren durch flexible Bedienung
Schließung von Schulstandorten	höhere Verkehrsleistung (Pkm) zusätzliche Beförderungsleistungen zu anderen Schulstandorten hohe Betriebskosten pro Fahrgast bei Fahrten mit geringer Besetzung, wenn niedriges Fahrgastaufkommen räumlich dispers verteilt ist
Neugründung von Schulen in privater bzw. in freier Trägerschaft	ausgeprägte Differenzierung der Schülerverkehrsverflechtungen erhöhter Betriebsaufwand
Ausdifferenzierung der schulischen Angebote an verschiedenen Standorten	höhere individuelle Verkehrsleistung pro Ausbildungspendler geringeres Bündelungspotenzial ggf. gleichmäßigere Auslastung der Fahrzeugkapazitäten, Abnahme der Lastrichtungsspitzen
Inanspruchnahme der freien Schulwahl (in Hessen derzeit nicht bei Grundschulen und beruflichen Schulen in öffentlicher Trägerschaft, nur bei allgemein bildenden weiterführenden Schulen)	höherer Aufwand, Nachfrage und Angebot im Ausbildungsverkehr aufeinander abzustimmen geringeres Bündelungspotenzial aufgrund diffuser Quelle-Ziel-Ströme Wünsche aus Eltern- und Schülerschaft zur Schaffung neuer Verbindungen, obwohl Bündelungspotenzial insgesamt gering bleibt
Zunahme des Nachmittagsunterrichts und nachmittäglicher Betreuungsangebote	zeitliche Verlagerung der Nachfrage von den Mittags- auf die Nachmittagsstunden Streuung des nachmittäglichen Verkehrsaufkommens, gleichmäßigere Flottenauslastung zusätzliche Fahrten an Nachmittagen, entsprechend höhere Fahrleistung
inklusive Bildung	Beförderung von Schülern mit Behinderungen vorzugsweise im allgemeinen Linienverkehr nach § 42 PBefG und im SPNV anstatt im freigestellten Schülerverkehr Einsatz von barrierefreien bzw. -armen 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

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

Tab. VII-1: Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV

[eigene Zusammenstellung]

1.4 Weiterentwicklung des Angebotes aus dem Bestand

Die in den Kapiteln VII 1.1 bis VII 1.3 skizzierten Entwicklungen wirken sich sowohl auf die Nutzungszahlen im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV aus, wenn auch in unterschiedlicher Höhe. Die Verkehrsnachfrage zu den ausbildungsbezogenen Einrichtungen verhält sich etwa in gleichem Maße wie zur Bevölkerungsentwicklung im Allgemeinen bzw. zur Entwicklung der jüngeren Bevölkerungsgruppen im Besonderen.

Die Verkehrsnachfrage im Jedermann-Verkehr wird bestimmt

- durch das quantitative und qualitative Angebotsniveau,
- durch das Verhalten der in ihrer Verkehrsmittelwahl freien Entscheider,
- aber auch von Reisezeitvergleichen sowie
- von individuellen Preisvergleichen Pkw- gegen ÖPNV-Nutzungskosten.

Gegen Ende des vergangenen Jahrzehnts ließ der vorübergehende Einbruch der Wirtschaftsleistung in der Bundesrepublik Deutschland, ausgelöst durch die weltweite Finanzkrise und mit Auswirkungen auf die Beschäftigungshöhen, viele Verkehrsnachfrageprognosen schnell Makulatur werden. Kaum waren diese angepasst, erholten sich Wirtschaft, Arbeitsmarkt und verfügbares Einkommen wieder. Insofern weisen Vorhersagen zur künftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen gewisse Unschärfen auf, soweit es Nachfragesegmente mit starker Orientierung auf berufsbedingte bzw. geschäftlich bedingte Wege oder kostenintensive Freizeitwege betrifft.

Die Intention der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans liegt indes in einer weitgehenden Fortführung des Bestandsangebots im SPNV und regionalen straßengebundenen ÖPNV, mit partiellen Angebotsausweitungen einerseits und Systemanpassungen andererseits. Das gesamte ÖPNV-Angebot im Verbundgebiet lässt sich daher wie folgt charakterisieren:

- Das Verkehrsangebot im Verdichtungsraum Kassel, besonders bei den Stadt-Umland-Verbindungen, ist als eine eng verzahnte, „angebotsorientierte“ Einheit zu sehen, bestehend aus SPNV, RegioTram, Tram, regionalen und lokalen Buslinien. Ein Ziel des Angebotskonzeptes liegt eindeutig in der Beeinflussung des Modal Split zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel bei Fahrten vom Umland in die Innenstadt.
- Der SPNV stellt schnelle Verbindungen sowohl zu den Nachbarregionen Nordhessens als auch innerhalb des Verbundgebietes her. Den Konzepten für die SPNV-Korridore liegt der ITF-Gedanke zugrunde mit eindeutigen „angebotsorientierten“ Komponenten (Stundentakt) und auf Anschlüsse mit kurzen Umsteigezeiten an den Knotenbahnhöfen.

- Der regionale straßengebundene ÖPNV im Ordnungsraum und im ländlichen Raum ist grundsätzlich vertaktet und wird entlang aufkommensstärkerer Achsen geführt. In Anbetracht der strukturräumlichen Gegebenheiten ist der regionale Busverkehr daher als „angebotsorientiertes“ Teilsystem einzustufen, das zusammen mit dem SPNV an allen Verkehrstagen eine hohe regionale Netzwirkung entfaltet.
- Die Ausgestaltung des Angebots für den lokalen Busverkehr ist gemäß der Konzepte in den Lokalen Nahverkehrsplänen überwiegend als „nachfrageorientiert“ einzustufen. Das fest bediente Fahrtenangebot ist außerhalb des Verdichtungsraumes auf Zeiten und auf Abschnitte mit höherem Fahrgastaufkommen ausgerichtet, beispielsweise im ausbildungsbezogenen Verkehr oder im Zulauf auf die Mittelzentren.
- AST-Linien oder andere alternative Bedienformen in lokaler Aufgabenträgerschaft stellen „bedarfsorientierte“ Systemkomponenten 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.

Im Verdichtungsraum ist die Situation deutlich anders gelagert: Das bereits hohe Fahrgastaufkommen, verbunden mit der heterogenen Zusammensetzung der Fahrtzwecke, wird sich – auch als Reaktion auf Attraktivitätssteigerungen durch Angebotsausweitungen bei der RegioTram und dem regionalen Busverkehr – noch weiter erhöhen. Der im Vergleich zum ländlichen Raum demographisch bedingte geringfügigere Rückgang der Schülerzahlen im Verdichtungsraum wird sich auf das Gesamtverkehrsaufkommen im ÖPNV kaum auswirken.

Die mit Abstand größte Kundengruppe im Busverkehr jenseits des Verdichtungsraumes 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 Angebotsausweitungen beim SPNV und bei den regionalen Buslinien (an Wochenenden) wird das ÖPNV-Angebot für diese Kundengruppe außerhalb der Zeiten des Ausbildungsverkehrs erkennbar attraktiver. Dadurch ergeben sich Chancen für den Erhalt des Kundenstamms und für eine erweiterte Nachfrage im Freizeitverkehr.

Insofern ist die Intention des Regionalen Nahverkehrsplans in einem Ausgleich der Fahrgastverluste – bedingt durch die Bevölkerungsentwicklungen im Ordnungsraum und im ländlichen Raum – durch gezielte Verbesserungen im Angebot mit Neukundengewinnungen zu verstehen, so dass im Ergebnis die Gesamtnachfrage – vor allem in diesen beiden Strukturräumen – über alle Angebotsformen (SPNV, Bus) auf dem Status quo gehalten werden kann.

2 Maßnahmenwirkung

Das Angebotskonzept (vgl. Kap. V) sieht verschiedene Maßnahmen vor für

- den Schienenpersonennahverkehr,
- den regionalen Busverkehr,
- die Fahrgastinformation,
- den Verbundtarif,

die Änderungen am Rahmenverkehrsangebot gegenüber dem Zustand im Jahresfahrplan 2010 (dem Basisjahr für die Bestandsaufnahme) bedeuten.

Das Kapitel VI listet investive Vorhaben des NVV auf, die

- von Einrichtungen und Modernisierungen von Verkehrsstationen
- über Streckenneu- und -ausbauvorhaben
- bis hin zur Implementation eines verbundweiten dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystems

reichen. Darüber hinaus werden weitere Infrastrukturvorhaben Dritter nachrichtlich zur Wahrung des Territorialprinzips erwähnt.

Die Wirkungen der im Regionalen Nahverkehrsplan projektierten Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage werden in den nachfolgenden Unterkapiteln überschlägig umrissen und eingeschätzt.

Bei allen vorgeschlagenen angebotsseitigen Maßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um eine Fortentwicklung aus dem Bestand heraus, die entweder positive oder tendenziell geringe Auswirkungen auf das gesamte Nachfragevolumen im regionalen ÖPNV haben wird. Die nachfrageseitigen Effekte werden nicht schlagartig eintreten, da ein Großteil der Maßnahmen sowohl im SPNV als auch im regionalen Busverkehr erst nach dem sukzessiven Auslaufen von Bestandsverträgen bzw. -konzessionen umgesetzt wird. Im Angebotskonzept (vgl. Kap. V) sind daher auch die voraussichtlichen Umsetzungshorizonte sowohl zum SPNV als auch zum straßengebundenen ÖPNV mit angegeben.

Die baulichen Infrastrukturvorhaben wirken überwiegend punktuell (Verkehrsstationen) oder streckenbezogen, haben dabei aber einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Reisequalität als auch auf das Fahrgastaufkommen vor Ort. Die Umsetzungshorizonte richten sich im Wesentlichen nach den verfügbaren Finanzmitteln in den Förder- und Ausbauprogrammen von Bund und Land.

2.1 Wirkung der Maßnahmen im SPNV







Erweiterungen des quantitativen und qualitativen Verkehrsangebots und dadurch ausgelöste Nachfragezuwächse ergeben sich im Rahmen des Angebotskonzepts 2013+ (ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013) vor allem durch

- das RegioTram-Zielkonzept nach Hofgeismar-Hümme (RT3), Wolfhagen (RT4) und Melsungen (RT5);
- eine Neuordnung der innerstädtischen Führung der RegioTram;
- die Ablösung der RT9 durch die R9 Kassel – Schwalmstadt-Treysa (konventionelles Fahrzeugmaterial, das für längere Distanzen besser geeignet ist);
- die Schließung von Taktlücken auf der RE-Linie 1 Kassel – Eichenberg – Erfurt;
- die Einführung eines werktäglichen Stundentaktes auf der Linie RB85 (R72) Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen.

Zu späteren Zeitpunkten umzusetzende Maßnahmen im SPNV werden Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage in verschiedener Höhe haben. Dazu gehören u. a.

- Reaktivierung Korbach – Frankenberg und Durchbindung R42 Marburg – Brilon (ab Dezember 2014);
- neues Fahrzeugmaterial auf der RE-Linie 1 Kassel – Halle/Saale (ab Dezember 2015);
- Aufnahme einer zweistündlichen RE-Verbindung Kassel – Paderborn – Dortmund (ab Dezember 2015 Interimsverkehr, ab Dezember 2018 Zielkonzept mit RE11);
- beschleunigte Anbindung von Hessisch Lichtenau (Zeitpunkt noch offen).

In Tab. VII-2 sind die Maßnahmen hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen korridorweise eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im SPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage		
	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an	
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
Maßnahmen im SPNV	Erläuterungen	Wirkung
Korridor 1 Kassel – Eichenberg: Anhebung Angebot RE1 nach/aus Erfurt auf einen 2-Stunden-Takt	Es entsteht eine stündliche RE-Verbindung zwischen dem Knoten KS-Wilhelmshöhe und Nordwestthüringen.	

Maßnahmen im SPNV	Erläuterungen	Wirkung
<u>Korridor 1 Kassel – Eichenberg:</u> langfristige Maßnahme der Schließung von Taktlücken an Wochenenden auf der R1 nach/aus Göttingen	Ein Stundentakt auf der R1 an Wochenenden bietet optimale Anschlüsse zum/vom SPNV an den Knotenbf. KS-Wilhelmshöhe und Göttingen.	↗
<u>Korridor 2 Kassel – Schwalmstadt:</u> Ersatz der RT9 durch die R9 (konventionelles, neues Fahrzeugmaterial, Ausweitung des Fahrtenangebotes)	Es entfällt die durchgehende Verbindung in die Kasseler Innenstadt, auf der Gesamtstrecke werden dafür kürzere Fahrzeiten u. ein höherer Fahrkomfort realisiert, so dass im Saldo Fahrgastzuwächse zu erwarten sind.	↗
<u>Korridor 2 Kassel – Schwalmstadt:</u> Borken seit Dezember 2012 Systemhalt der RE-Linie 30 Kassel – Frankfurt am Main	Für das Mittelzentrum Borken werden schnelle, umsteigefreie Anbindungen in/aus Richtung Kassel, Marburg, Gießen und Frankfurt (Main) geboten.	↗
<u>Korridor 2 Kassel – Schwalmstadt:</u> optional: umlauftechnische Durchbindung der R9 alle 2 Stunden nach Marburg und weiter nach Frankfurt am Main	Durch eine weitere Nahverkehrsverbindung Kassel – Marburg – Frankfurt würde auf dieser Relation ein Stundenrhythmus angeboten, der vor allem den Orten im NVV zugutekäme.	↑
<u>Korridor 2 Kassel – Schwalmstadt:</u> im Zusammenhang mit der optionalen Durchbindung der R9: „Aufweichen“ des Stundentaktes Wabern – Schwalmstadt-Treysa	Die verbleibenden zweistündlichen „Kurzläufer“ der R9 könnten aus Gründen der Fahrzeugumlaufzeit nur zwischen Kassel und Wabern verkehren. Davon wären Borken, Neuental und Schwalmstadt negativ betroffen.	↘
<u>Korridor 2 Kassel – Schwalmstadt:</u> anstatt Durchbindung R9: Wiederherstellung der stündlichen Bedienung RE/IC auf der Main-Weser-Bahn	Eine durchgehende Bedienung im Stundentakt ist nur unter Einbeziehung der IC-Linie 26 umsetzbar (ggf. Integration des IC in Verbundtarif).	↗
<u>Korridor 3 Kassel – Warburg:</u> Verlängerung des RE11 Dortmund – Paderborn nach Kassel-Wilhelmshöhe im 2-Stunden-Takt	Die schnelle, umsteigefreie Verbindung in das/aus dem Ruhrgebiet wird in KS-Wilhelmshöhe zudem Anschlüsse im Zeitknoten „hh:00“ bieten.	↑
<u>Korridor 3 Kassel – Warburg:</u> Reduzierung des Angebots auf der RE17 (nach/von Hagen) zwischen Kassel und Warburg von einem 2-Std.-Takt auf Einzelfahrten in Taktlage	Die maßgebenden überregionalen Fahrgastströme sind in/aus Richtung Paderborn, so dass eine Reduzierung der umsteigefreien Verbindung RE17 nach/aus Hagen keine erkennbaren Fahrgastverluste nach sich ziehen.	→
<u>Korridor 3 Kassel – Warburg:</u> Zielkonzept für die RegioTram mit 30-Minuten-Takt (Mo-Sa) Kassel Innenstadt – Hofgeismar-Hümme	RT3 und RT4 bilden zwischen Obervellmar und Kassel Innenstadt über die Harleshäuser Kurve einen 15-Minuten-Takt (Mo-Sa). Beide Linien werden in der Innenstadt über Universität zur Holländischen Straße geführt.	↗
<u>Korridor 3 Kassel – Warburg:</u> Einstellung der verbliebenen Einzelfahrten der RT3 zwischen Hofgeismar-Hümme und Warburg	Die Tagesrandbedienung von Liebenau entfällt. Wegen sehr geringer Fahrgastzahlen sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.	→

Maßnahmen im SPNV	Erläuterungen	Wirkung
<u>Korridor 4 Kassel – Korbach:</u> Schaffung von infrastrukturellen Voraussetzungen zur Beschleunigung und Fahrzeitenverkürzung R4 Korbach – Obervellmar	Durch eine Fahrzeitenverkürzung zwischen Korbach und Kassel von ca. 90 min auf ca. 75 min werden bessere Anschlüsse zum/vom SPNV in Kassel-Wilhelmshöhe hergestellt.	↗
<u>Korridor 4 Kassel – Korbach:</u> Zielkonzept für die RegioTram mit 30-Minuten-Takt (Mo-Sa) Kassel Innenstadt – Zierenberg und Stundentakt Zierenberg – Wolfhagen	RT4 und RT3 bilden zwischen Obervellmar und Kassel Innenstadt über die Harleshäuser Kurve einen 15-Minuten-Takt (Mo-Sa). Beide Linien werden in der Innenstadt über Universität zur Holländischen Straße geführt.	↗
<u>Korridor 4 Kassel – Korbach:</u> Perspektivische Verlängerung der RT4 in die Wolfhager Innenstadt	Die RT4 könnte ohne Fahrzeugmehrbedarf als dieselbetriebene Straßenbahn vom Bahnhof in die Wolfhager Innenstadt verlängert werden.	↑
<u>Korridor 5 Kassel – Bebra – Fulda und Korridor 6 Bebra – Eisenach:</u> Perspektivische Einrichtung einer RE-Linie 5 im 2-Stunden-Takt Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt	Mit der vertakteten RE-Linie 5 werden die Fernverkehrsknoten Erfurt und Kassel umsteigefrei miteinander verbunden. In KS-Wilhelmsh. bestehen Anschlüsse im Zeitknoten „hh:00“.	↑
<u>Korridor 5 Kassel – Bebra – Fulda:</u> Zielkonzept für die RegioTram mit 30-Minuten-Takt (Mo-Sa) Kassel Innenstadt – Melsungen	Neben einer geänderten Linienführung in der Kassel Innenstadt sind neue Haltepunkte in M.-Schwarzenberg und in Melsungen Süd geplant.	↗
<u>Korridor 6 Bebra – Eisenach</u>	Außer RE-Linie 5 (s. Korridor 5) sind keine weiteren Maßnahmen geplant.	→
<u>Korridor 7 Göttingen – Bebra</u>	Im Falle der Beibehaltung der Fahrpläne der Züge des SPNV in Göttingen sind keine Maßnahmen geplant.	→
<u>Korridor 8 Marburg – Brilon:</u> Reaktivierung Korbach – Frankenberg und Schaffung einer durchgehenden SPNV-Verbindung Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon durch R42	Mit der Schließung der Netzlücke zwischen Mittelhessen und dem Sauerland werden die touristischen Zielregionen im LK Waldeck-Frankenberg besser aus dem Rhein-Main-Gebiet und dem Ruhrgebiet erreicht.	↑
<u>Korridor 8 Marburg – Brilon:</u> Einrichtung eines ITF-Knotens Korbach Hbf.	R4 und R42 sowie die regionalen Buslinien 510 und 550 bilden alle 2 Stunden einen Rundumanschluss.	↗
<u>Korridor 9 Göttingen – Ottbergen:</u> Einführung des Stundentaktes an Werktagen auf der RB85 (R72)	In einer weiteren Stufe wird die RB85 über Ottbergen hinaus bis Paderborn verlängert (Flügelungskonzept).	↑
<u>Korridor 10 Kassel – Hess. Lichtenau:</u> Umstellung des Bedienkonzeptes und Einrichtung einer schnellen Verbindung zwischen Kassel und Hessisch Lichtenau	Eine neue Teillinie (RT2) wird in Kaufungen über die Güterzugstrecke geführt. Die Linie soll zwischen Kassel und Oberkaufungen nur an ausgewählten Stationen Halte einlegen.	↗

Tab. VII-2: Prognose der Wirkungen der projizierten Maßnahmen im SPNV auf die Fahrgastnachfrage









[eigener Entwurf]

2.2 Wirkung der Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV

Größere Anpassungen beim Verkehrsangebot und dadurch ausgelöste Nachfrageveränderungen ergeben sich beim regionalen straßengebundenen ÖPNV durch

- Umstrukturierungen des Verkehrsangebotes im Verdichtungsraum, bedingt u. a. durch die Eröffnung der Tram nach Vellmar im Oktober 2011;
- Heraufstufung von (ehemals) lokalen Buslinien außerhalb des Verdichtungsraumes zu regionalen Buslinien und damit einhergehende Angebotserweiterungen;
- Einführung von Wochenendangeboten auf nahezu allen regionalen Buslinien im Ordnungsraum und im ländlichen Raum.

In Tab. VII-3 sind die verschiedenen Einzelmaßnahmen im Verdichtungsraum und in den Verbundlandkreisen – teilweise aggregiert – hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im regionalen straßengebundenen ÖPNV nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage		
	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an	
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
Maßnahmen im Verdichtungsraum	Erläuterungen	Wirkung
geänderte Führungen von Linien des Stadt-Umland-Verkehrs	Die Gründe hierfür sind betrieblich begründet (Fahrzeugumläufe, Beförderungskapazitäten) oder in der Feinerschließung der Stadt- und Ortsteile zu finden. Die Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage sind gering.	
Linienwege entfallen oder werden geändert (nach Inbetriebnahme der Tram nach Vellmar im Oktober 2011)	Die Einrichtung der Tram nach Vellmar hat Fahrgastzuwächse gebracht. Anpassungen beim Busverkehr im nördlichen Kasseler Umland sind dadurch unvermeidlich, haben aber keine Auswirkungen auf die Nachfrage.	
Linien werden lokalisiert und gehen in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel bzw. der KVG über	Die Zugehörigkeit einer Stadt-Umland-Linie zu einem lokalen Aufgabenträger hat keine Auswirkungen auf die Nachfrage, sofern keine Angebotsreduzierungen erfolgen.	

Maßnahmen im Verdichtungsraum (Forts.)	Erläuterungen	Wirkung
Linien oder Linienabschnitte sind in ihrer bisherigen Funktion entfallen, Leistungen in andere Linien integriert	Integrationen von Leistungen in andere Linien fallen i. d. R. nachfrage-neutral aus.	➔
Abstimmung des Fahrtenangebotes von regionalen Linien mit lokalen Linien von KVG und LK Kassel	Durch die enge Verzahnung regionaler und lokaler Verkehrsangebote im Stadtgebiet und im Verdichtungsraum ergeben sich Potenziale zur Nachfragesteigerung, vor allem dann, wenn diese zu kommunizierbaren Verbesserungen der Bedienung führen.	➔
Schließung von Bedien- bzw. Taktlücken (z. B. bei der Linie 50)	Angebotsausweitungen haben positive Auswirkungen auf die Nachfrage.	➔
Ausweitung der Bedienzeiträume abends und an Wochenenden	Angebotsausweitungen haben positive Auswirkungen auf die Nachfrage.	➔
Einrichtung von Durchmesserlinien durch die Stadt Kassel (52)	Für die Fahrgäste im Bedienkorridor entfallen Umsteigevorgänge und Wartezeiten bei gleichzeitiger Optimierung des Fahrzeugumlaufes.	➔
Einrichtung neuer Halbmesserlinien in die Stadt Kassel hinein (100)	Umsteigefreie Verbindung von Umlandgemeinden mit der Innenstadt und dem Fernbahnhof Wilhelmshöhe.	➔
Anbindung weiterer Quell- und Zielgebiete (z. B. Industriegebiet Sandershäuser Berg in Niestetal)	Damit werden zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen, z. B. im Berufsverkehr.	➔
Verdichtung Fahrtenangebot als Reaktion auf gestiegene Nachfrage (z. B. 37)	Zusätzliche Beförderungskapazitäten durch höhere Taktungen ziehen weitere Fahrgastaufkommen nach sich.	➔
Maßnahmen im Landkreis Kassel	Erläuterungen	Wirkung
Reduzierung von Fahrtenhäufigkeiten, Entfall von Linien oder Linienwegen (z. B. 100 alt, 110, 170, 180)	Diese Maßnahmen haben eine Reduzierung des Fahrgastaufkommens zur Folge bezogen auf die betroffenen Fahrten bzw. Abschnitte, die bereits eine geringe Nachfrage aufweisen.	⬇
Brechung von Linienwegen und Einrichtung Umsteigevorgänge Bus/Bus im Zulauf auf Kassel (z. B. 52/152)	Bisherige Direktverbindungen entfallen, Umstiege Bus/Bus sind den Fahrgästen schwer zu vermitteln.	⬇
Einrichtung neuer regionaler Stadt-Umland-Verbindungen durch Regionalisierung lokaler Buslinien (z. B. 54)	Sofern eine Buslinie in regionaler Aufgabenträgerschaft ein erkennbar höheres Angebot aufweist als in lokaler Aufgabenträgerschaft, ist mit einem Fahrgastzuwachs zu rechnen.	➔
Ausweitung der Bedienzeiträume abends und an Wochenenden	Angebotsausweitungen haben positive Auswirkungen auf die Nachfrage.	➔
Einrichtung neuer regionaler Busverbindungen mit Betrieb an allen Verkehrstagen (z. B. 130)	Regionale Busverbindungen außerhalb des Verdichtungsraumes tragen maßgebend zur Netzwirkung bei.	➔

Maßnahmen im Landkreis Kassel (Forts.)	Erläuterungen	Wirkung
Aufnahme weiterer Stadt- und Ortsteile in die Linienführung (z. B. 190)	Die Nachfrage zu/von diesen OT wird auf diese regionalen Linien umgelegt.	↗
zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen Busverkehr (140, 180, 190)	Neben Förderung des Fahrradtourismus ergeben sich zusätzliche Optionen der Fahrradnutzung im Vor- und Nachlauf einer ÖPNV-Fahrt.	↗
Maßnahmen im Werra-Meißner-Kreis	Erläuterungen	Wirkung
Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linienführung in Mittelzentren (200)	Mittelzentren stellen i. d. R. Brechpunkte der Nachfrageströme im Busverkehr dar, so dass längere Durchmesserlinien aus Nachfragesicht im ländl. Raum nicht notwendig sind.	→
Umstellung schwach nachgefragter Busfahrten im Jedermann-Verkehr auf alternative Bedienung (240)	Wegen des bereits sehr geringen Nachfrageniveaus sind kaum messbare Änderungen der Fahrgastvolumina zu erwarten.	→
Einkürzung des Regellaufweges aufgrund Reaktivierung Bahnstrecke (Linie 220 Abschnitt Bad Sooden-Allendorf – Eschwege)	Insgesamt bleibt das Nachfrageniveau stabil, da sich die Vor- und Nachteile gegenseitig aufheben. Die OT werden durch lokale Linien adäquat bedient.	→
Neukonzeption des Korridors Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt (230, WAK 78)	Das Nachfrageniveau wird sich leicht erhöhen, jedoch werden die Kosten durch Leistungsintegration gesenkt.	↗
Ausweitung der Bedienzeiträume und der Fahrtenangebote abends und an Wochenenden; Einführung von Fahrtenangeboten an Wochenenden	Ein kontinuierliches und zuverlässiges Angebot trägt zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Nachfrageniveaus im Jedermann-Verkehr bei.	↗
Maßnahmen im LK Hersfeld-Rotenburg	Erläuterungen	Wirkung
Reduzierung von Fahrtenhäufigkeiten (180-Minuten-Takt an Wochenenden auf den Linien 300, 330)	Das Fahrgastpotenzial kann entweder nicht hinreichend aktiviert werden bzw. bereits aktiviertes Fahrgastvolumen geht zurück.	↘
Brechung von Linienlaufwegen und Einrichtung von Umsteigeverbindungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (330)	Durch kurze und betrieblich gesicherte Anschlüsse ist mit der Brechung keine nennenswerte Reisezeitverlängerung verbunden.	→
Linien werden lokalisiert und gehen in die Aufgabenträgerschaft des LK Hersfeld-Rotenburg über (310, 340)	Die Zugehörigkeit einer Linie zu einem lokalen Aufgabenträger hat keine Auswirkungen auf die Nachfrage, sofern damit keine Angebotsreduzierungen verbunden sind.	→
Linien oder Linienabschnitte sind in ihrer bisherigen Funktion entfallen, Leistungen in andere Linien integriert	Integrationen von Leistungen in andere Linien fallen i. d. R. nachfrage-neutral aus.	→

Maßnahmen im LK Hersfeld-Rotenburg (Forts.)	Erläuterungen	Wirkung
Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Mittelzentren, Aufhebung der Brechung von Linien an der Kreisgrenze (300, 390, 470)	Fahrgäste erhalten umsteigefreie Verbindungen in beide Richtungen. Zudem können Fahrzeuge optimiert eingesetzt werden.	➔
Einrichtung einer schnellen Verbindung im Kreisgebiet (470)	Die Fahrzeit zwischen Kirchheim und Bad Hersfeld verkürzt sich um ca. 15 Minuten durch Führung über BAB 4.	➔
Ausweitung der Bedienzeiträume und der Fahrtenangebote abends und an Wochenenden; Einführung von Fahrtenangeboten an Wochenenden	Ein kontinuierliches und zuverlässiges Angebot trägt zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Nachfrageniveaus im Jedermann-Verkehr bei.	➔
Maßnahmen im Schwalm-Eder-Kreis	Erläuterungen	Wirkung
Umstrukturierung des Angebotes im Verdichtungsraum: Entfall von Verbindungen (38, 39) und Teilersatz durch andere Linie (50)	Auf dem Gebiet der Gemeinde Guxhagen werden zwei bisher regionale Buslinien entfallen. Teile der Leistungen werden in eine andere Linie integriert, so dass sich geringe Fahrgastverluste einstellen werden.	➡
Einkürzung AST-Verbindung auf Gemeindegebiet und Einrichtung einer Umsteigeverbindung zum Mittelzentrum (410)	Die bedarfsgesteuerte Anbindung der OT von Bad Zwesten bleibt erhalten, jedoch entfallen die durchgehenden AST-Fahrten nach Borken. Durch den notwendigen Umstieg Bus/AST können zwar Fahrgäste verloren gehen, dafür Kosten eingespart werden.	➡
Neuordnung des Bedienkorridors zwischen Wabern und Fritzlar (400, 450)	Der Bedienkorridor wird umstrukturiert. Wegen des bereits vorhandenen hohen Angebotsniveaus wird das Nachfrageniveau damit stabilisiert.	➔
Einrichtung neuer regionaler Verbindungen durch Regionalisierung lokaler Buslinien (54)	Sofern eine Buslinie in regionaler Aufgabenträgerschaft ein erkennbar höheres Angebot aufweist als in lokaler Aufgabenträgerschaft, ist mit einem Fahrgastzuwachs zu rechnen.	➔
Einrichtung beschleunigter Verbindung im Kreisgebiet (400, 490)	Linien folgen dem Lauf der Bundesstraßen und fahren nur größere Orte an (Entfall des „Mäandrierens“)	➔
Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Mittelzentren und über Mittelzentren hinaus (450, 470, 490)	Fahrgäste erhalten umsteigefreie Verbindungen in beide Richtungen. Zudem können Fahrzeuge optimiert eingesetzt werden und das Angebot leichter kommuniziert werden.	➔
Anschlusskonzepte Zug/Bus und Bus/Bus: Umsteigeverbindungen in/aus den Oberzentren werden verbessert (400, 450, 470, 490, 500)	Die regionalen Buslinien werden in Melsungen, Schwalmstadt-Treysa und Wabern konsequent an den SPNV angebunden, in Fritzlar an die Linie 500, wodurch Netzwirkung entsteht.	➔

Maßnahmen im Schwalm-Eder-Kreis (Forts.)	Erläuterungen	Wirkung
Ausweitung der Bedienzeiträume und der Fahrtenangebote abends und an Wochenenden; Einführung von Fahrtenangeboten an Wochenenden; neue bzw. zusätzliche Linienwege	Ein kontinuierliches und zuverlässiges Angebot trägt zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Nachfrageniveaus im Jedermann-Verkehr bei.	↗
Maßnahmen im LK Waldeck-Frankenberg	Erläuterungen	Wirkung
Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linieneinführung in Mittelzentren (510/550, 520/540, 530/570)	Mittelzentren stellen i. d. R. Brechpunkte der Nachfrageströme im Busverkehr dar, so dass längere Durchmesserlinien aus Nachfragesicht im ländl. Raum nicht notwendig sind.	→
Einrichtung eines ITF-Knotens Korbach Hbf. (nach Reaktivierung Bahnstrecke Korbach – Frankenberg)	R4 und R42 sowie die regionalen Buslinien 510 und 550 bilden alle 2 Stunden einen Rundumanschluss.	↗
Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (510, 520)	Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg ermöglicht eine überregionale Anbindung der Nationalparkregion mit Auswirkungen auf Angebot und Nachfrage bei der inneren Erschließung durch regionale und lokale Buslinien.	↗
Ausweitung der Bedienzeiträume und der Fahrtenangebote abends und an Wochenenden; Einführung von Fahrtenangeboten an Wochenenden; neue bzw. zusätzliche Linienwege	Ein kontinuierliches und zuverlässiges Angebot trägt zur langfristigen Stabilisierung und Erhöhung des Nachfrageniveaus im Jedermann-Verkehr bei.	↗
zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen Busverkehr (507, 510, 520, 530, 540, 550, 560, 570)	Neben Förderung des Fahrradtourismus ergeben sich zusätzliche Optionen der Fahrradnutzung im Vor- und Nachlauf einer ÖPNV-Fahrt.	↗

Tab. VII-3: *Prognose der Wirkungen der projektierten Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV auf die Fahrgastnachfrage*

[eigener Entwurf]










2.3 Wirkung der Maßnahmen bei Fahrgastinformation und Tarif

Maßnahmen auf den Feldern Fahrgastinformation und Tarif flankieren das Leistungsangebot im SPNV und regionalen straßengebundenen ÖPNV. Unabdingbare Voraussetzung für das Greifen dieser Maßnahmen ist ein dazu korrespondierendes hohes Angebotsniveau. Im Angebotskonzept (vgl. Kap. V 4 und V 5) sind dazu verschiedene Projekte aufgegriffen:

- Weiterentwicklung eines internetbasierten Management- und Informationssystems für die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV,
- Erweiterung der Übergangstarifgebiete,

- Einführung eines Hessianarifs.

In Tab. VII-4 sind die Maßnahmen zu Fahrgastinformation und Tarif hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im gesamten Verbundgebiet nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage		
	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an	
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
Maßnahmen	Erläuterungen	Wirkung
Fortführung und Weiterentwicklung des Haltestellenmanagementsystems (HMS) als ein Instrument der Fahrgastinformation	Das HMS ist eine Internetanwendung zur zentralen Speicherung von Daten aller Bushaltestellen im NVV-Gebiet. Das HMS ist damit auch ein umfassendes System zur Fahrgastinformation, das Abfragen zu Lage, Ausstattungsmerkmalen und Fahrplan einer jeden Haltestelle erlaubt.	
Erweiterung der Übergangstarifzonen im NVV-Gebiet entlang der R42 (zum/vom RMV) und der R7 (zum/vom VSN) bis zur Einführung eines Hessianarifs	Bei der R42 Frankenberg – Korbach wird der Übergangstarif mit der Reaktivierung im Dezember 2014 Anwendung finden. Erst dann stellt sich ein Nachfrageniveau ein.	
	Bei der R7 trägt die Maßnahme zur leichten Erhöhung des Nachfrageniveaus bei, vor allem bei Pendlern und Gelegenheitsfahrern mit Ziel Göttinger Innenstadt (Durchtarifizierung).	
Perspektivische Einführung eines Hessianarifs (anstatt Übergangstarifzonen innerhalb Hessens)	Ein Hessianarif wird auf alle Fahrten mit Zügen und Bussen des Nahverkehrs Anwendung finden, die über die Verbundgrenzen hinausgehen. Die Übergangstarife entfielen dann.	

Tab. VII-4: Prognose der Wirkungen der projizierten Maßnahmen bei Fahrgastinformation und Tarif auf die Fahrgastnachfrage

[eigener Entwurf]

2.4 Wirkung der Infrastrukturinvestitionen

Infrastrukturinvestitionen sind die Basis für Angebotsverbesserungen in Hinblick auf








- die räumliche Anbindung bzw. Erschließung durch neue Bahnstrecken,
- die physische Zugänglichkeit (Zugangstellen) und
- Beschleunigungen.

In den Kapiteln VI 1 bis VI 3 sind investive Maßnahmen zusammengestellt zu

- Erweiterungen des Schienennetzes,
- Maßnahmen an Verkehrsstationen (Modernisierungen, Neu-/Wiedereinrichtungen),
- flankierenden Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen durch Dritte (Schnittstellen, Revitalisierung von Empfangsgebäuden).

Investitionen in Hintergrundsysteme wie dem Dynamischen Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem (DFI-ASS) sind ein zeitgemäßes Instrument zur Unterstützung und Ergänzung der Fahrgastinformation, der Betriebsabwicklung und der Qualitätssicherung (vgl. Kap. VI 6).

In Tab. VII-5 sind die verschiedenen Infrastrukturinvestitionen hinsichtlich ihrer zu erwartenden verkehrlichen Wirkungen eingeschätzt. Die qualitativ orientierte Prognose gibt an, mit welchen Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage im gesamten Verbundgebiet nach erfolgter Umsetzung der Maßnahmen voraussichtlich zu rechnen sein wird.

Legende zur Prognose der Wirkungen von Maßnahmen auf die Fahrgastnachfrage		
	Fahrgastnachfrage steigt deutlich an	
	Fahrgastnachfrage steigt leicht an	
	keine Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage	
	Fahrgastnachfrage geht leicht zurück	
	Fahrgastnachfrage geht deutlich zurück	
Investitionsmaßnahme	Erläuterungen	Wirkung
Nachrichtlich: Neubau von Schienenstrecken für die städtische Tram nach Fulda, Niestetal und Lohfelden durch die KVG (lokales Projekt)	Diese Projekte der KVG sind im Reg. NVP nur nachrichtlich erwähnt, da auch reg. Buskorridore tangiert sind. Neubauvorhaben von Schienenstrecken im Stadt-Umland-Verkehr generieren – bei hohen Investitionskosten – beträchtliche Nachfragezuwächse.	
Neubau einer innerstädtischen Strecke für die Bedienung durch die RegioTram vom Platz der Deutschen Einheit nach Kassel-Waldau	Schienenstrecken zur Anbindung von Stadtteilen, die bisher nur Busanbindung haben, erzeugen hohe Nachfragezuwächse im Binnenverkehr.	

Investitionsmaßnahme	Erläuterungen	Wirkung
Investitionen zur Beschleunigung der Lossetalbahn, darunter Elektrifizierung der Güterzugstrecke in Kaufungen (RT2)	Diese investive Maßnahme kommt besonders Fahrgästen mit Quelle/Ziel zwischen Oberkaufungen und Hessisch Lichtenau zugute, da dieser Abschnitt von den Beschleunigungsmaßnahmen profitieren wird. Es sind Nachfragesteigerungen zu erwarten.	↗
Neubau einer RT-Strecke zur Anbindung des Industriegebietes Melsungen-Pfieffewiesen (RT5)	Viele Beschäftigte und Besucher können diesen Arbeitsplatzschwerpunkt von regionaler Bedeutung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ohne zusätzliches Umsteigen (Bus) erreichen.	↑
Neubau einer dieselbetriebenen Straßenbahnstrecke zur Anbindung der Wolfhager Innenstadt an das RT-Netz (RT4)	Die Kernstadt von Wolfhagen wird besser an den Schienenverkehr angebunden, da der Bahnhof peripher zur Innenstadt und den Wohngebieten liegt. Es werden zusätzliche Fahrgastpotenziale erschlossen, ohne dass ein Fahrzeugmehrbedarf entsteht.	↑
Streckenerweiterungen für den konventionellen Zugverkehr: Reaktivierung Korbach – Frankenberg	Die Lücke im Nebenstreckennetz zwischen Lahntal und Sauerland wird geschlossen. Betrieb und Bewirtschaftung des Netzes werden erleichtert. Eine umsteigefreie Zugverbindung Marburg – Brilon (R42) generiert zusätzliche Fahrgastaufkommen, auch zu den touristischen Zielregionen.	↑
Modernisierung von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz	Sowohl Umsteigebahnhöfe als auch mehrere Durchgangsverkehrsstationen im Verbundgebiet werden erneuert. Dies erhöht die Reisequalität nachweislich und trägt zu einem barrierefreien ÖPNV bei. Zudem wirken zeitgemäße Zugangsstellen bei entsprechendem SPNV-Angebot positiv auf die Gesamtnachfrage aus.	↗
Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz	In Bezug auf die Gesamtnachfrage im SPNV heben weitere Zugangsstellen das Fahrgastvolumen leicht an (makroskopische Betrachtung).	↗
	Bei einer punktuellen Betrachtung erzeugen neue Zugangsstellen erhebliche Nachfragezuwächse, da in den angebundenen Gebieten neue Fahrrelationen im ÖPNV ermöglicht werden (mikroskopische Betrachtung).	↑

Investitionsmaßnahme	Erläuterungen	Wirkung
Modernisierungen, Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen an reaktivierungsfähigen Strecken (Korbach – Frankenberg)	Durch die Reaktivierung ergeben sich in den durch die Bahnstrecke angebotenen OT neue Fahrtmöglichkeiten. Vor Ort wird ein für den ländlichen ÖPNV überproportional hohes Quellaufkommen erschlossen.	↑
Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (MIV, NMIV, Bus)	Anlagen für P+R, B+R und straßengebundenen ÖPNV erweitern das Einzugsgebiet von Bahnstationen und sorgen für ein funktionales Umfeld.	↗
Revitalisierung von Empfangsgebäuden (durch Kommunen oder Investoren) und Bahnhofsumfeldern (durch Kommunen)	Es handelt sich um flankierende Maßnahmen, um ein verbessertes Erscheinungsbild herzustellen. Unmittelbar sind damit zwar keine Fahrgastzuwächse verbunden, langfristig tragen flankierende Maßnahmen zu einer Stärkung des Gesamtsystems bei.	→
Umbau oder Neuanlage von Zentralen Busbahnhöfen (ZOB) und Umsteigehaltestellen (durch Städte und Gemeinden)	Durch grundlegende Modernisierungen zentraler Verknüpfungshaltestellen werden regionale Umsteigebeziehungen gestärkt und der öffentliche Raum städtebaulich aufgewertet.	↗
kleinere investive Maßnahmen in die Infrastruktur für den straßengebundenen ÖPNV durch Aus-/Neu-/Umbau von Haltestellen (durch Städte und Gemeinden)	In Bezug auf das Leistungsangebot handelt es sich um flankierende Maßnahmen, die die Reisequalität nachweislich verbessern und zu einem barrierefreien ÖPNV beitragen. Es ergeben sich kurzfristig keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Nachfrage.	→
Implementierung eines Anschlusssicherungssystems (Hintergrundsystem für Betriebsabwicklung und optische Anzeigen an den Verknüpfungspunkten)	Durch ein dynamisches Anschlusssicherungssystem wird in erster Linie die Beförderungsqualität erhöht, da Umsteigebeziehungen besser plan- und kommunizierbar sind. Mittel- bis langfristig ist damit auch ein Fahrgastzuwachs verbunden, da das Gesamtsystem an Attraktivität gewinnt.	↗
Aufstellen von DFI-Anzeigen an ausgewählten Haltestellen (an Umsteigehaltestellen, zentralen und aufkommensstarken Haltestellen)	Diese Maßnahmen tragen dem erhöhten Informationsbedarf der Fahrgäste auch während der Wartezeit und der Umsteigezeit Rechnung. Unmittelbar sind damit keine Fahrgastzuwächse verbunden, mittel- bis langfristig wird das Gesamtsystem gestärkt.	→

Tab. VII-5: Prognose der Wirkungen der projizierten Maßnahmen bei den Infrastrukturinvestitionen auf die Fahrgastnachfrage

[eigener Entwurf]

2.5 Zusammenfassung der Maßnahmenwirkungen

Abschätzung der Veränderung beim Verkehrsaufkommen

Schiene personennaher Verkehr sowie stadt-regionaler und städtischer Nahverkehr auf Schiene und Straße erfahren in weiten Teilen der Bundesrepublik Deutschland aufgrund von Angebotserweiterungen, neuen Fahrzeugen, modernisierten ortsfesten Infrastrukturen und flankierenden Maßnahmen bei Fahrgastinformation, Marketing, Tarif und Vertrieb kontinuierliche Fahrgastzuwächse. Dieser Trend gilt auch für Nordhessen.

Nach Umsetzung aller im Regionalen Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Maßnahmen zum Leistungsangebot wird sich in der Gesamtschau das Fahrgastaufkommen (Summe aus Jedermann-Verkehr und ausbildungsbezogenem Verkehr) in den regionalen Verkehrsmitteln verbundweit um mehr als 5 % anwachsen.

Die Korridore

- des radialen Stadt-Umland-Verkehrs im Verdichtungsraum (Bus, Tram),
- der RegioTram nach Hofgeismar, Zierenberg und Melsungen,
- Kassel – Warburg – Paderborn (– Dortmund),
- Marburg – Frankenberg – Korbach – Brilon

stehen für einen deutlich stärkeren Fahrgastzuwachs (oberhalb von +10 %), vor allem bedingt durch die Schließung von Lücken im Schienennetz (Korbach – Frankenberg) und von Bedienlücken im SPNV (Kassel – Paderborn). Damit sind reale Chancen für relativ hohe Fahrgastgewinne im Freizeit-, Wochenend- und Überregionalverkehr verbunden.

Auf den meisten regionalen Buslinien entlang der Siedlungs- und Verkehrsachsen im Ordnungsraum und im ländlichen Raum wird sich das Fahrgastaufkommen im Jedermann-Verkehr auf dem Bestandsniveau stabilisieren. Leichte Fahrgaststeigerungen werden sich dort einstellen, wo Fahrtenangebote zeitlich oder räumlich ausgeweitet, Bedienzeiträume verlängert oder Wochenendbedienungen aufgenommen werden.

Den Fahrgastzuwächsen auf den o. g. Korridoren steht bis zum Ende des Jahrzehnts ein abnehmendes Fahrgastaufkommen (< -10 %) in den Achsenzwischenräumen und in den peripheren Gebieten des Verbundraumes gegenüber, hauptsächlich durch demographische Wandlungsprozesse (Rückgang der Anzahl Jugendlicher) und Abwanderungsbewegungen begründet. Hiervon sind im Wesentlichen die Linien des straßengebundenen ÖPNV in lokaler Aufgabenträgerschaft betroffen.

Die prognostizierten Tendenzen verstärken oder verkehren sich ins Gegenteil im Falle einschneidender Ereignisse, wie beispielsweise

- der Ansiedlung oder des Wegfalls größerer Arbeitgeber (Zielaufkommen),
- damit einhergehender soziökonomischer Veränderungen,
- bei überdurchschnittlichen Veränderungen der Mobilitätskosten,
- bei merklichen Veränderungen der kommunalen Leistungs- und Infrastrukturvorhaltung.

Verzicht auf die Abschätzung betriebswirtschaftlicher Auswirkungen

Auf die konkrete Abschätzung der betriebswirtschaftlichen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge zum Leistungsangebot im SPNV und im regionalen Busverkehr wird im vorliegenden Nahverkehrsplan verzichtet.

Streichungen oder Ergänzungen von Einzelfahrten im SPNV (im regionalen Busverkehr) lassen sich nur innerhalb eines Vertragsnetzes (Linienbündels) und auf Basis der im jeweiligen Verkehrsvertrag festgelegten Kostensätze für Zu- und Abbestellungen pro Zugkm (Nkm) bewerten. Deshalb würde ein verbundweiter Durchschnittskostensatz pro Zugkm (Nkm) keine belastbaren Aussagen für ein spezifisches Zugpaar (Buskurspaar) generieren.

Bei den Kosten für die Leistungen in einem Vertragsnetz (Linienbündel) spielt 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 sprunghafte Einsparungen ergeben. Im SPNV kommt diese Möglichkeit nur bei einer Nachnutzung des nicht mehr benötigten Fahrzeugmaterials durch andere EVU zum Tragen. Sollen hingegen zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, ist mit Sprungkosten zu rechnen. Im SPNV sind bei Fahrzeugzugängen die Kompatibilität mit der Bestandflotte und die Werkstattressourcen zu berücksichtigen.

Hohe Kapitalbindung im Schienenverkehr

Der Regionale Nahverkehrsplan mit Gültigkeit von 2013 bis (zunächst) 2018 überlagert nur einen Abschnitt der Vertragsbindungen und Planungshorizonte im SPNV. Die Vertragslaufzeiten reichen deutlich über die Geltungsdauer von fünf Jahren hinaus und bestimmen somit den Handlungsrahmen der Aufgabenträgerorganisation NVV. Die wesentlichen Gründe darin, dass

- Verkehrsverträge im SPNV eine Laufzeit von bis zu 15 Jahren haben,
- der Schienenverkehr sich durch eine hohe Kapitalbindung auszeichnet und
- sich auf getätigte Investitionen in die Eisenbahninfrastrukturen vertraglich fixierte Nutzungsbindungen ergeben.

Die Lebensdauer des Rollmaterials im Schienenverkehr richtet sich nach den Einsatzzyklen gemäß den Fristen für die Hauptuntersuchungen. Das Rollmaterial hat – sofern es sich um E- oder Verbrennungs-Triebzüge jüngerer Bauart handelt – eine wirtschaftlich-technische Lebensdauer von maximal 30 Jahren. Wegen des hohen Fixkostenanteils durch die Fahrzeugabschreibungen bringen Abbestellungen von Leistungen verhältnismäßig geringe Einsparungen. Innerhalb der Verkehrsverträge bestehen Spielräume für einen planerischen Anpassungsbedarf.

Investitionen in die Eisenbahninfrastrukturen werden von der öffentlichen Hand nur unter der Auflage gefördert bzw. vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur unter der Voraussetzung getätigt, dass deren adäquate Nutzung für einen entsprechend langen Zeitraum gesichert ist (z. B. für 20 Jahre). Im Vorfeld einer Investition muss der SPNV-Aufgabenträger langfristige Bestellgarantien für die Nutzung der zu tätigen Investitionen abgeben. Ansonsten wird von ihm der Restwert der Investitionen zurückgefordert.

Das Nebenstreckennetz in Nordhessen (Kurhessenbahn) wurde bereits einer umfassenden Modernisierung unterzogen. Eine Streckenreaktivierung (Korbach – Frankenberg) befindet sich 2013/2014 in der Umsetzung. Im Selben Zeitraum wird die Bahnstrecke Korbach – Obervellmar für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt.

Analog verhält es sich mit den bereits getätigten und den zukünftig zu tätigen Investitionen in die Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz, die durch die DB Station & Service AG mit öffentlichen Fördergeldern vorgenommen werden.

Einschneidende Kürzungen in den Bestellungen der SPNV-Leistungen würden die getätigten Investitionen infrage stellen. Die Nachteile, die über die in den Verkehrsverträgen vereinbarten Abbestellmöglichkeiten hinausgehen, sind somit offensichtlich.

Investitionen in die Infrastrukturen für den schienengebundenen ÖPNV

Zur einheitlichen Beurteilung größerer Investitionsvorhaben in die Infrastrukturen des ÖPNV, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit Bundesmitteln gefördert werden sollen, wurde das Instrument der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs“ entwickelt.

Der Bund gewährt den Ländern auf der Grundlage des GVFG Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Die Länder fördern durch Zuwendungen aus diesen Finanzhilfen geeignete Vorhaben entsprechend des § 2 GVFG. Unter die förderungsfähigen Vorhaben fallen auch Bau und Ausbau von Verkehrswegen von Straßenbahnen und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Hierzu sind in der Standardisierten Bewertung geeignete Verfahren zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Quotienten der Mitfall-Vorzugsvariante (gegenüber dem Ohnefall) durchzuführen. Der Schwellenwert für die Förderungswürdigkeit ist bei $> 1,0$, d. h., der gesamtwirtschaftliche Nutzen liegt über den gesamtwirtschaftlichen Kosten.

Die Untergrenze des Investitionsvolumens, unterhalb dessen eine sog. „Standardisierte Bewertung“ nicht mehr gefordert ist, liegt bei 10 Mio. Euro. Wegen des hohen Datenaufwandes für Planung und Bewertung (für Verkehrsmodelle für Ohne- und Mitfall) im Rahmen einer Standardisierten Bewertung kann bei einem Investitionsvolumen zwischen 10 Mio. und 25 Mio. Euro auch das „Vereinfachte Projektdosierverfahren“ angewendet werden. Für den Fall, dass bei den Berechnungen nach dem Vereinfachten Projektdosierverfahren ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,0 nicht erreicht werden sollte, kann der positive Projektnutzen gesondert dargelegt werden, sofern dieser mit den Instrumentarien des Vereinfachten Projektdosierverfahrens ggf. nicht plausibel erfasst werden kann.

In Hessen ist es Praxis, dass auch bei Investitionsmaßnahmen unter 25 Mio. Euro eine Nutzen-Kosten-Untersuchung in Anlehnung – d. h. mit einem reduzierten, dem Projektumfang angemessenen Aufwand – an die Standardisierte Bewertung durchgeführt wird.

Das konkret anzuwendende Verfahren zur Ermittlung des gesamtwirtschaftlichen Nutzens einer investiven Maßnahme ist zwischen Zuwendungsgeber und Zuwendungsempfänger abzustimmen. Das Verfahren ersetzt nicht den Grundsatzbeschluss einer Gebietskörperschaft bzw. eines lokalen oder regionalen Aufgabenträgers, ob eine investive Maßnahme durchgeführt werden soll. Aus diesem Grund sind im Nahverkehrsplan Investitionsvorhaben benannt, auf deren Umsetzung während der Laufzeit hingewirkt wird.

Im vorliegenden Kapitel zur Maßnahmenwirkung und -bewertung können daher keine Aussagen zu genauen Kosten und zum gesamtwirtschaftlichen Nutzen der projektierten

Neubaustrecken nach Kassel Waldau, in die Wolfhagener Innenstadt und zum Industriegebiet Melsungen-Pfieffewiesen sowie zur Neuanlage von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz abgegeben werden.

Die Reaktivierung der Schienenstrecke Korbach Süd – Frankenberg (Eder) wurde 2012 in einer neuerlichen Nutzen-Kosten-Untersuchung bewertet. Unter den in der Projektstudie angenommenen Prämissen und Randbedingungen wurde dem Vorhaben ein Nutzen-Kosten-Indikator nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren von 1,18 bescheinigt. Eine Reaktivierung für den fahrplanmäßigen Schienenverkehr (SPNV, Güterverkehr) ist aus gesamtwirtschaftlicher Betrachtung einer Fortführung des Ohne-Falls (Sonderzugverkehr Frankenberg – Vöhl-Herzhausen und Sicherung des technisch gesperrten Abschnittes Vöhl-Herzhausen – Korbach Süd) vorzuziehen. Im selben Jahr ist der Beschluss zur Umsetzung der Reaktivierung gefallen.

Angebot im straßengebundener ÖPNV

Im straßengebundenen ÖPNV stellt der über das Regelanagebot hinausgehende Fahrzeugeinsatz im schulbezogenen Linienverkehr 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) und
- von den Veränderungen in der Bildungslandschaft im Allgemeinen und bei konkreten Schulstandorten im Besonderen (z. B. ausbildungsbezogene Angebote, Unterrichtsbeginn/-ende).

Streichungen verbliebener Einzelfahrten an Wochenenden oder an Ferienwerktagen im regionalen Busverkehr fallen aus Kostensicht weniger ins Gewicht als Einsparungen von Spitzenleistungen. Das eher geringe Nachfrageaufkommen abseits der Achsen kann mit bedarfsorientierten Angebotsformen (AST) kostengünstiger und flexibler abgedeckt werden. Hier ist die Abrufquote einer AST-Linie maßgebend.

Eine ganze Reihe der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen wird 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 der Kosten ermittelt. Dieser darf aus vergaberrechtlichen Gründen im Voraus nicht kommuniziert werden.

3 Maßnahmenbewertung

In der Maßnahmenbewertung wird eine Prioritätenreihung empfohlen, in die die Maßnahmen zum Leistungsangebot im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV sowie jene zu den Infrastrukturinvestitionen hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Nachfrage einsortiert sind. Dabei erfolgt aufgrund ihrer Vielzahl eine Aggregation von Einzelmaßnahmen zum regionalen Busverkehr in Gruppen.

Im Angebotskonzept (vgl. Kap. V) sind alle vorgesehenen Einzelmaßnahmen zum Leistungsangebot bei Bahn und Bus mit konkreten Umsetzungshorizonten versehen. Diese orientieren sich zumeist an den (Rest-)Laufzeiten von Verkehrsverträgen und Bestandskonzessionen. Bei den Infrastrukturinvestitionen orientieren sich die Umsetzungshorizonte an den Laufzeiten oder Bauzeiten bereits begonnener Projekte oder an den zeitlichen und finanziellen Modalitäten der aufgelegten Förderprogramme.

3.1 Umgesetzte Maßnahmen

In der Phase der Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans wurden einige Maßnahmen, die im Angebotskonzept in Kap. V der Vollständigkeit halber noch aufgeführt sind, zwischen 2011 und 2013 bereits umgesetzt:

- Aufnahme von Borken als Systemhalt der RE-Linie 30 Kassel – Frankfurt am Main (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 umgesetzt);
- Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen (und lokalen) Busverkehr im Landkreis Waldeck-Frankenberg (mit Beginn der Sommersaison 2013 auf mehreren Linien probenhalber umgesetzt).

3.2 Vertraglich fixierte Maßnahmen

Während der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans wurde die Umsetzung von Maßnahmen vertraglich fixiert, so dass sich diese bereits in Umsetzung befinden oder in naher Zukunft anstehen:

Leistungsangebot SPNV

- Anhebung des Angebots des RE1 nach/aus Erfurt auf einen 2-Stunden-Takt zwischen Kassel, Eichenberg und Leinefelde (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Einführung eines Stundentaktes an Werktagen auf der RB85 (R72) Göttingen – Bad Karlshafen – Ottbergen in Federführung der Aufgabenträger LNVG und NWL (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Zielkonzept für die RegioTram mit 30-Minuten-Takt (Mo-Sa) auf den Ästen nach Hofgeismar-Hümme (RT3), Zierenberg (RT4) und Wolfhagen (RT4 im Stundentakt), Mellungen (RT5) unter Anpassung der innerstädtischen Führung der RT zur Holländischen Straße und zum Auestadion (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Ersatz der RT9 durch die R9 mit konventionellen Fahrzeugen (ET) und Ausweitung des Fahrtenangebotes (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014).

Infrastrukturinvestitionen Schiene und Schnittstellen

- Modernisierung von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz, darunter auch jene der Knotenbahnhöfe Bebra, Eichenberg und Kassel Hbf. (Umsetzung im Zeitraum 2012-2017);
- Beschleunigung und Fahrzeitenverkürzung R4 Korbach – Kassel durch bauliche Anpassungen in der Infrastruktur (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014);
- Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg, Einrichtung einer durchgehenden SPNV-Verbindung Marburg – Frankenberg – Korbach – Willingen – Brilon durch die R42, Begründung eines ITF-Knotens Korbach Hbf. (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014);
- Modernisierungen, Neu- bzw. Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen an der zu reaktivierenden Bahnstrecke Korbach Süd – Frankenberg und bauliche Anlage von Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (P+R, B+R, straßengebundener ÖPNV), vornehmlich um den Radius der schnellen und direkten Erreichbarkeit der Bahnstationen zu erhöhen (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014).

Leistungsangebot regionaler straßengebundener ÖPNV

- zusätzliche Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im regionalen Busverkehr im Landkreis Kassel (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Neukonzeption von Bedienkorridoren regionaler Buslinien: Schwalmstadt – Homberg – Melsungen (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Abbau schienenparalleler Regelverbindungen: Immenhausen – Hofgeismar (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013);
- Anpassung der regionalen (und lokalen) Buslinien nach erfolgter Reaktivierung der Bahnstrecke Korbach – Frankenberg zur verbesserten Anbindung und Erschließung der Nationalparkregion Kellerwald-Edersee (zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014);
- Erprobung und Weiterentwicklung alternativer Bedienformen in Kooperation mit den Verbundlandkreisen als Lokale Aufgabenträger: „Mobilfalt“ (seit April 2013).

Haltestellenmanagementsystem, Anschlusssicherung und DFI

- Weiterentwicklung des internetgestützten Haltestellenmanagementsystems (HMS) als Instrument der Fahrgastinformation mit Auskünften zu Ausstattung und Fahrplan;
- Implementierung eines verbundweiten Anschlusssicherungssystems (Hintergrundsystem für Betriebsabwicklung und optische Anzeigen an den Verknüpfungspunkten), um Anschlüsse zeitgemäß gewährleisten und Umsteigebeziehungen Schiene/Bus und Bus/Bus stärken zu können (2013 in Umsetzung befindlich);
- Errichtung von DFI-Anzeigen an regionalen Umsteigehaltestellen (Schiene/Bus, Bus/Bus), an zentralen oder anderen aufkommensstarken Bushaltestellen (2013 in Umsetzung befindlich).

3.3 Maßnahmen mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen

Nachfolgende Maßnahmengruppen erzielen hohe bis sehr hohe Nachfragezuwächse und werden daher mit vordringlicher Priorität zur Realisierung empfohlen:

Leistungsangebot SPNV

- Umlauftechnische Durchbindung der R9 im 2-Stunden-Takt nach Marburg und weiter nach Frankfurt am Main, wodurch wieder eine Verbindung im Stundenrhythmus Kassel – Frankfurt über die Main-Weser-Bahn entsteht, jedoch unter Preisgabe der stündlichen Regionalzugbedienung zwischen Wabern und Schwalmstadt (Umsetzungshorizont noch offen);
- Verlängerung des RE11 Dortmund – Paderborn nach Kassel-Wilhelmshöhe im 2-Stunden-Takt bei gleichzeitiger Reduzierung des Angebots des RE17 (nach/von Hagen) Warburg – Kassel von einem 2-Stunden-Takt auf Einzelfahrten (Umsetzung Kassel – Paderborn mit Interimsverkehr voraussichtlich zum Fahrplanjahr 2016; Umsetzung Zielkonzept voraussichtlich zum Fahrplanjahr 2019).

Leistungsangebot regionaler straßengebundener ÖPNV

- Umfängliches Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Netzwirkung des gesamten regionalen Verkehrs, darunter konzeptionelle und betrieblich abgesicherte Anschlüsse Zug/Bus und Bus/Bus, Anbindung von Buslinien an Netzknoten, Fahrtenangebot an allen Verkehrstagen (Mo-So) auf regionalen Buslinien;
- Verdichtung des Fahrtenangebots als Reaktion auf eine gestiegene Nachfrage bei den regionalen Buslinien für den Stadt-Umland-Verkehr.

Infrastrukturinvestitionen Schiene

- Neubau einer innerstädtischen Strecke vom Platz der Deutschen Einheit nach Kassel-Waldau für eine Bedienung durch die RegioTram, wodurch ein sehr hohes Fahrgastpotenzial erschlossen wird;
- Neueinrichtungen von Verkehrsstationen im RT-Netz: Melsungen Süd (Bahnsteig am Wendegleis) und Melsungen-Schwarzenberg.

3.4 Maßnahmen mit hoher Priorität zur Realisierung empfohlen

Mit hoher Priorität zur Umsetzung empfohlen werden Maßnahmengruppen, bei denen moderate Nachfragezuwächse punktuell oder linienweise prognostiziert werden:

Leistungsangebot Stadt-Umland-Tram

- Umstellung des Bedienkonzeptes auf der Lossetalbahn und Einrichtung einer schnellen Verbindung Kassel – Hessisch Lichtenau (RT2), unter der Maßgabe von Investitionen zur Beschleunigung, darunter die Elektrifizierung der Güterzugstrecke in Kaufungen.

Leistungsangebot regionaler straßengebundener ÖPNV

Die verschiedenen Einzelmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sind nachfolgend teilweise zu Gruppen aggregiert. Die Details der Angebotskonzepte gehen aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** hervor:

- Schließung von Bedien- bzw. Taktlücken;
- Ausweitung der Bedienzeiträume abends und an Wochenenden sowohl im Verdichtungs-, Ordnungs- als auch im ländlichen Raum;
- Einführung vertakteter und ganztägiger Fahrtenangebote an Wochenenden im Ordnungsraum und ländlichen Raum;
- Anbindung weiterer Quell- oder Zielgebiete;
- Einrichtung weiterer regionaler Stadt-Umland-Verbindungen durch Regionalisierung lokaler Buslinien mit einhergehenden Angebotsausweitungen;
- Aufnahme weiterer Stadt- und Ortsteile in die Linienführung regionaler Buslinien, wenn damit eine Anhebung des Fahrtenangebotes für diese Ort verbunden ist;
- Abbau schienenparalleler Regelverbindungen: Eschwege – Bad Sooden-Allendorf);
- Neukonzeption von Bedienkorridoren regionaler Buslinien: Eschwege – Wanfried – Mühlhausen/Treffurt;
- Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Mittelzentren durch Aufhebung von Linienbrechungen an Kreisgrenzen;
- Einrichtung beschleunigter regionaler Busverbindungen unter Nutzung von BAB und von Bundesstraßen mit Ortsumgehungen;
- Umstellung schwach nachgefragter Busfahrten im Jedermann-Verkehr auf alternative bzw. flexible Bedienformen (z. B. AST);
- Schaffung umsteigefreier Verbindungen zwischen Mittelzentren und über Mittelzentren hinaus, sofern entsprechende Nachfragen dies rechtfertigen.

Verbundtarif

- Erweiterung der Übergangstarifzonen im NVV-Gebiet bis zur Einführung eines Hessentarifs (entlang der reaktivierten R42 und der R7 für Fahrten zwischen Göttingen und Eschwege);
- perspektivische Einführung eines Hessentarifs, der die Übergangstarifzonen zwischen den hessischen Verkehrsverbänden ablöst.

3.5 Maßnahmen mit nachrangiger Priorität zur Realisierung empfohlen Umgesetzte Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die zur Realisierung empfohlen werden, sind überwiegend als aufkommensneutral eingestuft:

Leistungsangebot regionaler straßengebundener ÖPNV

Die verschiedenen Einzelmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sind nachfolgend teilweise zu Gruppen aggregiert. Die Details der Angebotskonzepte gehen aus den Liniensteckbriefen in → **Anlage V-2** hervor:

- Änderung der Führung von Linien im Stadt-Umland-Verkehr;
- Änderung der Führung von Linien außerhalb des Verdichtungsraumes;
- Lokalisierung von Linien und Übergang in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Kassel (KVG) oder eines Verbundlandkreises;
- Weitere kontinuierliche Abstimmung des Fahrtenangebotes regionaler Buslinien mit den Angeboten des straßengebundenen ÖPNV der Lokalen Aufgabenträger;
- Entfall von Linien oder Linienabschnitten bei Integration der Leistungen in andere regionale oder lokale Buslinien (Leistungsumschichtungen);
- Brechung von Linienwegen zur Optimierung der Fahrzeugumläufe, zweckmäßigerer Linienbündelzuschnitte oder wegen geringer Nachfrage; dafür Einrichtung gesicherter Anschlussbeziehungen Bus/Bus;
- Auftrennung lang laufender regionaler Buslinien durch Brechung der Linienführung in Mittelzentren, hauptsächlich aufgrund rechtlicher Erwägungen (Pausenzeitenregelungen bei Linienlängen oberhalb der „50-km-Grenze“);
- Angebotsanpassungen durch Reduzierung von Fahrtenhäufigkeiten, überwiegend wegen zu geringer Nachfrage;
- Reduzierung von Fahrtenhäufigkeiten, sofern damit Fahrzeugumläufe und Pausenzeiten in Schwachlastzeiten optimiert werden (z. B. 180-Minuten-Takt an Wochenenden).

3.6 Maßnahmen ohne Priorisierung

Hierunter fallen Maßnahmen, die der Kofinanzierung Dritter unterliegen, in deren federführender Aufgabenträgerschaft befinden, oder die als Projekte Dritter (Kommunen, Investoren) einzustufen sind. Gleichwohl ist bei den nachfolgend genannten Projekten zum Leistungsangebot im SPNV und bei den Investitionen in die Schieneninfrastruktur eine deutlich positive Nachfrageentwicklung zu erwarten. Allein aufgrund der vorgeannten Kooperationserfordernisse erfolgt keine Prioritätensetzung seitens des NVV:

Leistungsangebot SPNV

- Schließung von Taktlücken an Wochenenden auf der R1 nach/aus Göttingen unter Mitwirkung der LNVG (Maßnahme ist kein Bestandteil des Angebotskonzepts 2013+);

- Wiederherstellung der stündlichen Bedienung RE30/IC26 auf der Main-Weser-Bahn unter Mitwirkung des RMV und der DB Fernverkehr AG – anstelle einer optionalen Durchbindung der R9 Schwalmstadt-Treysa – Marburg;
- perspektivische Einrichtung einer RE-Linie 5 im 2-Stunden-Takt Kassel – Bebra – Eisenach – Erfurt unter Mitwirkung der NVS.

Infrastrukturinvestitionen Schiene

- Neubau einer dieselbetriebenen Straßenbahnstrecke in der Kernstadt von Wolfhagen und fahrzeugbedarfsneutrale Verlängerung der RT4 vom Bahnhof zur neuen Endhaltestelle in der Innenstadt unter Mitwirkung der Stadt Wolfhagen und des Landkreises Kassel;
- Neubau einer RT-Strecke zur Anbindung des Industriegebietes Melsungen-Pfieffewiesen (RT5) unter Mitwirkung der Stadt Melsungen und des Schwalm-Eder-Kreises;
- Neu- oder Wiedereinrichtungen von Verkehrsstationen im Hauptstreckennetz: Cornberg und Kassel Langes Feld (unter Mitwirkung der jeweiligen Kommunen);
- Nachrichtlich: Neubau von Schienenstrecken für die städtische Tram nach Fulda, Niestetal und Lohfelden durch die KVG; lokales Projekt, daher nur nachrichtliche Erwähnung im Regionalen Nahverkehrsplan; womit aber regionale Buskorridore des Stadt-Umland-Verkehrs berührt sind.

Infrastrukturvorhaben Dritter (Schnittstellen, Haltestellen, Empfangsgebäude)

Die Herstellung eines barrierefreien und zeitgemäßen ÖPNV auf Schiene und Straße ist ein wichtiges Anliegen der Aufgabenträgerorganisation NVV. Entsprechende Investitionen in die Infrastrukturen für den straßengebundenen ÖPNV fallen ebenso in die Planungs-, Bau- bzw. Finanzierungszuständigkeit der Städte und Gemeinden wie die Nutzung öffentlicher Flächen im Umfeld von Bahnstationen. Deshalb sind diese Infrastrukturvorhaben Dritter aus Sicht des NVV formell mit einer neutralen Priorisierung versehen, obwohl von ihnen eine hohe Wirkung auf die Fahrgastnachfrage ausgeht. Dies betrifft

- Modernisierungen Zentraler Omnibusbahnhöfe (ZOB) und übriger Bushaltestellen;
- Revitalisierungen leer stehender oder nicht hinreichend genutzter Empfangsgebäude (sofern von den Kommunen erworben; Erwerb auch durch Investor möglich);
- Neu- und Ausbau von Schnittstellen zum Individualverkehr (Fahrrad, MIV) und zum straßengebundenen ÖPNV;
- Aufwertung der Bahnhofsumfelder.

VIII Linienbündelung

1 Verkehrliche und rechtliche Grundlagen

Bei der Linienbündelung handelt es sich um ein Instrument aus dem PBefG⁴⁸ 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.

⁴⁸Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 7. 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 hinaus gehende 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 Fahrzeugumlaufes zu dieser nachfrageschwachen Verkehrszeit.

Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien

Unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ist die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragschwacher 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 ertragsstarken 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 Wettbewerbsvorteil, weil er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewin-

ne 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 da-

von 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 mit regionalen Linien des NVV

Die im vorliegenden Nahverkehrsplan aufgestellte Linienbündelung umfasst die regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des NVV, teilweise als sog. Mischbündel mit lokalen Linien der jeweiligen lokalen Aufgabenträgern. Die Lokalen Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise enthalten die Bündel aller regionalen und lokalen Linien auf ihrem Gebiet. Die in das NVV-Gebiet „einbrechenden“ Linien in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verkehrsverbände, Zweckverbände oder (Land-)Kreise außerhalb des NVV sind weder Gegenstand des Regionalen Nahverkehrsplans noch der Lokalen Nahverkehrspläne der Verbundlandkreise.

Die einzelnen Linienbündel sind in den Linienbündelsteckbriefen in **→Anlage VIII-1** detailliert beschrieben. Die darin enthaltenen Informationen beziehen sich auf den im Angebotskonzept (vgl. Kap. V) projektierten Zielzustand. Daher sind auch die dort angegebenen 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 in diesem Nahverkehrsplan niedergelegte Bündelung der regionalen Buslinien bilden die Linienbündelungsverfahren aus den Jahren 2000 bis 2004. Diese wurden im Nachgang zur Aufstellung der ersten lokalen und regionalen Nahverkehrspläne für Nordhessen seitens der lokalen Aufgabenträger bzw. der Aufgabenträgerorganisationen und des NVV durchgeführt. Daran wurden die vorhandenen Unternehmer gemäß § 8 Abs. 3 PBefG beteiligt. In der Folge wurden die gebildeten Linienbündel aus verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Gründen heraus teilweise modifiziert.

Bei der hier vorliegenden Linienbündelung handelt sich um eine Fortschreibung aus dem Bestand heraus (Fahrplanjahr 2010). Änderungen an den Bündelzuschnitten resultieren u. a. aus

- der Notwendigkeit von Anpassungen am Angebot auf Verbindungen zwischen der Stadt Kassel und den Umlandgemeinden ohne Schienenanbindungen als Reaktion auf gestiegene Fahrgastaufkommen (z. B. Schauenburg – Kassel – Niestetal);
- der Inbetriebnahme der Tram nach Vellmar im Oktober 2011;
- der Umsetzung des Zielkonzeptes für die RegioTram zum Dezember 2013.

Einige Modifikationen gegenüber den Bestandsbündeln stehen in Zusammenhang mit den im Angebotskonzept projektierten bzw. zwischenzeitlich umgesetzten Maßnahmen, worunter fallen (Beispiele in Klammern):

- Einrichtung neuer regionaler Buslinien bzw. -verbindungen (490, 560);
- Wechsel der Aufgabenträgerschaft durch Lokalisierung regionaler Buslinien (51, 194, 218, 380, 456) oder durch Regionalisierung lokaler Buslinien (220, 240, 403/54);
- Auftrennung vormals lang laufender regionaler Buslinien (200 zu 200 und 230; 510 zu 510 und 550; 520 zu 520 und 540; 530 zu 530 und 570);
- Entfall von regionalen Buslinien, deren (verbleibende) Leistungen in andere regionale oder lokale Linien integriert sind bzw. werden (170, 231, 312);
- Umstrukturierung von Bedienebenen (wie im nördlichen Umland von Kassel);
- Umnummerierungen von regionalen und lokalen Linien.

Die Linien des regionalen straßengebundenen ÖPNV sind zu 23 Bündeln zusammengefasst, darunter 19 Mischbündel, die auch lokale Linien in Aufgabenträgerschaft eines Verbundlandkreises beinhalten (vgl. Tab. VIII-1). Weitere Einzelheiten gehen aus den Linienbündelsteckbriefen in **→Anlage VIII-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 beim AST (oder anderer alternativer Bedienungen) sind grobe Schätzungen, die sich aus der durchschnittlichen Inanspruchnahme der Bestandsangebote in den vergangenen Jahren ableiten (2010-2012).

Linienbündel		regionale Linien	lokale Linien	Anmerkungen
1	Bad Wildungen – Fritzlar – Kassel	50, 54, 500	-	-
2	He Li – Eschwege – Mühlhausen	200, 230, 290	-	-
3	Ringgau	240, 250	241, 259	Mischbündel Anm. zu 259 s. u.
5	Fritzlar – Melsungen – Hessisch Lichtenau	400	-	-
7	Bad Wildungen – Borken	410	407	Mischbündel
8	Homberger Stern	450, 490, 491, 493	-	-
101	Wesertal	180, 190, 195	181, 191, 192, 193, 194	Mischbündel
102	Kassel-Plus Nord	40, 42, 48, N40, N49	41, 43, 44, 45, 47, 49, N42, N49	Mischbündel
103	Esse – Diemel	100, 140	46, 47, 131, 132, 133, 141, 171, 172, 173, 185	Mischbündel
104	Wolfhager Land	110, 120, 130	111, 112, 113, 114, 115, 117	Mischbündel

Linienbündel		regionale Linien	lokale Linien	Anmerkungen
105	Schauenburg – Niestetal	52, 53, 55, N52	51	Mischbündel
108	Naumburg	152	57, 58, 59, 142, 144, 154	Mischbündel
109	Lohfelden – Söhrewald	37	35, 36	Mischbündel
110	Niestetal	30, 32, 196	31, 33, 34, 34.1	Mischbündel
201	Gelstertal – Lossetal	210	204, 205, 206, 207, 209	Mischbündel Anm. zu 209 s. u.
202b	Witzenhausen – Neu-Eichenberg	220	214, 217, 218, 219	Mischbündel Anm. zu 219 s. u.
209	Sontra	260	251, 252	Mischbündel
301	Fulda – Aula	360	329, 359.1-2, 365, 369, 370, 379, 380, 381, 382, 383, 389, 391, 384, 385	Mischbündel 390 geht in ein LB des RMV über
302	Hersfeld Ost	330	331, 332, 335, 339, 340, 341, 345, 349	Mischbündel
405	Schwalm-Ost	470	472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 481, 482	Mischbündel
506	Oberes Edertal	520, 530, 540, 570	520.1, 520.2, 540.1, 540.2, 540.3, 570.1	Mischbündel
508	Edersee – Waldeck	510, 510.1, 550	511	Mischbündel
509	Upland – Diemelsee	506, 507, 560	508	Mischbündel 506 nach Konzessionsablauf an EWF

Tab. VIII-1: (Misch-)Bündel mit regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im NVV

[eigene Zusammenstellung]

Bei drei Linienbündeln mit Bezug zum Werra-Meißner-Kreis – i. e. LB 3 (Ringgau), LB 201 (Gelstertal – Lossetal) und LB 202b (Witzenhausen – Neu-Eichenberg) – steht in den Bündelsteckbriefen (→ **Anlage VIII-1**) die Bezeichnung „AST“ stellvertretend für eine alternative Bedienung der Stadtgebiete von Hessisch Lichtenau (durch lokale Linie 209), Sontra (durch lokale Linie 259) und Witzenhausen (durch lokale Linie 219) im Jedermann-Verkehr. Die alternative Bedienung kann beispielweise durch ein herkömmliches AST, durch Mobilfalt-Fahrten (vgl. Kap. V 3.9) oder durch einen Bürgerbus erfolgen. Der Lokale Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis legt hierzu keine konkrete Angebots- oder Bedienform fest.

IX Finanzierungskonzept

Die Maßnahmen des vorliegenden Regionalen Nahverkehrsplanes basieren weitestgehend auf einer Fortschreibung der zum Zeitpunkt der Aufstellung geltenden Finanzierungsbedingungen. Dabei wurden Preisentwicklungen und Einnahmeerwartungen sowie weitere bekannte Rahmenbedingungen in der Planung berücksichtigt. Um diese zu benennen, wird nachfolgend der Status quo der Verbundfinanzierung erläutert:

Verbundfinanzierung in Hessen

Der ÖPNV in Hessen wird von drei Verkehrsverbänden und über 25 Lokalen Nahverkehrsorganisationen verantwortet. Im Bereich des NVV arbeiten sechs lokale Aufgabenträger und der Verkehrsverbund als regionale Aufgabenträgerorganisation zusammen.

Die konsumtiven Kosten für die Leistungsbestellungen auf dem NVV-Gebiet verteilen sich im Jahr 2012 in etwa zu

- 67 % auf den SPNV,
- 14 % auf den regionalen Busverkehr und
- 19 % auf die lokalen ÖPNV-Angebote.

Die operative Arbeit des Verkehrsverbundes wird über die Regiekosten getragen. Das Land Hessen stellt dem Verbund über einen mehrjährigen Finanzierungsvertrag anteilig Regionalisierungsmittel und Mittel aus dem kommunalen Finanzausgleich zur Verfügung. Diese werden überwiegend eingesetzt zur Finanzierung

- der regionalen Verkehrsangebote,
- der Verbundregiekosten und
- für die Infrastrukturkostenhilfe bei den lokalen Verkehrsangeboten.

Die lokalen Aufgabenträger finanzieren über Umlagen anteilig

- die Regiekosten des Verbundes,
- partnerschaftlich die Leistungen beim regionalen Busverkehr,
- die Regiekosten ihrer lokalen Organisationen und
- die lokalen Verkehrsangebote.

Finanzierung des NVV

Von den konsumtiven Kosten des NVV für die Leistungsbestellungen im Jahr 2012 (125,15 Mio. Euro) wurden gedeckt

- 32,1 % durch Fahrgeldeinnahmen und Mittel für Ausgleichs- und Erstattungsleistungen für Schwerbehinderte, Schüler und Auszubildende,
- 3,5 % durch partnerschaftliche Beteiligungen der lokalen Aufgabenträger.

Der Restbetrag von rund 80,6 Mio. Euro (64,4 %) musste aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

Das Budget, das der Nordhessische Verkehrsverbund im Rahmen der Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Hessen erhält, hat ein Volumen von ca. 607 Mio. Euro für den Zeitraum 2010 bis 2014.

2012 wurde mit rund 75 Mio. Euro der überwiegende Anteil des Budgets zur Finanzierung des SPNV verwendet. Analog wurden etwa 12 Mio. Euro zur Finanzierung des regionalen Busverkehrs eingesetzt. Die kommunalen Aufgabenträger beteiligten sich mit 1,5 Mio. Euro an den regionalen Busleistungen.

Für die lokalen Verkehrsangebote wurden konsumtiv ca. 7,32 Mio. Euro aus dem Verbundbudget zur Infrastrukturkostenhilfe zur Verfügung gestellt.

Finanzierung des SPNV

Der NVV erwartet, dass die Kosten des ÖPNV – insbesondere aufgrund der Entwicklung der Lohn- und Energiekosten – weiterhin steigen werden. Die Steigerung wird vermutlich über der allgemeinen Teuerungsrate liegen.

Im SPNV erwartet der NVV für die Jahre 2013 bis 2018 eine allgemeine Kostensteigerung um 16 %. Im regionalen Busverkehr geht der NVV davon aus, dass sich der Bestellpreis in den Jahren von 2013 bis 2018 im Durchschnitt über alle Linienbündel um rund 35 % erhöhen wird.

Die öffentlichen Zuschüsse werden voraussichtlich nicht mit den Entwicklungen der Kostenindizes, die für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV relevant sind, Schritt halten. Dies ist bereits daran erkennbar, dass die Regionalisierungsmittel, die näherungsweise die Hälfte der Finanzierung ausmachen, mit ihrer Progressionsrate von 1,5 % pro Jahr bereits unter der allgemeinen Kostenentwicklung liegen. Im SPNV bilden die Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastrukturen (Trassen- und Stationspreise) einen besonders hohen Kostenblock. Die Infrastrukturnutzungskosten machen inzwischen über 50 % der Gesamtkosten aus und stiegen zuletzt überproportional an. Hinzu kommen sprunghafte Veränderungen durch strukturelle Modifikationen der Preissysteme. Dem SPNV wird hierdurch ein großer und wachsender Teil der verfügbaren Mittel direkt wieder entzogen, wodurch die Gestaltungsmöglichkeiten des Aufgabenträgers eingeschränkt werden.

Im Zuge der Neuvergabe von Verkehrsdienstleistungen im SPNV wurde die Effizienz des SPNV in der Vergangenheit erheblich gesteigert. Trotz kostenintensiver Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen ist es mittels der Fahrplangestaltung weitgehend gelungen, die betrieblichen Prozesse zu optimieren und kostengünstiger zu gestalten.

Diese Potenziale werden jedoch nach Abschluss der ersten Ausschreibungswelle im nordhessischen SPNV Ende 2014 nahezu ausgeschöpft sein. In der Prognose bis 2018 ergibt sich gegenüber dem Ist-Zustand (2012) ein vermehrter Zuschussbedarf aufgrund ungleicher Kosten- und Fahrpreissteigerungen. Leichte Nachfrageveränderungen und kleinere Leistungsanpassungen werden an dieser Schere nichts Grundsätzliches ändern können, da der Aufgabenträger vertraglich daran gebunden ist, die mit den Ausschreibungen gesetzten Angebotsstandards zu halten.

Finanzierung des regionalen Busverkehrs

In der zweiten Ausschreibungswelle im regionalen Busverkehr, die bereits während der Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplanes stattfindet, steigen die Preise in der Bestellung um bis zu 35 % an. Gleichzeitig wird die Einnahmesituation im Busverkehr im

ländlichen Raum aufgrund der beherrschenden Schulverkehre – einhergehend mit zurückgehenden Schülerzahlen – im besten Fall durch Tarifierhöhungen auf dem Niveau zum Status quo (2012) gehalten werden können. Für den Verdichtungs- und Ordnungsraum prognostiziert der NVV hingegen noch leichte Fahrgastgewinne, die nach Tarifanpassungen mit ca. +2 % p. a. veranschlagt werden.

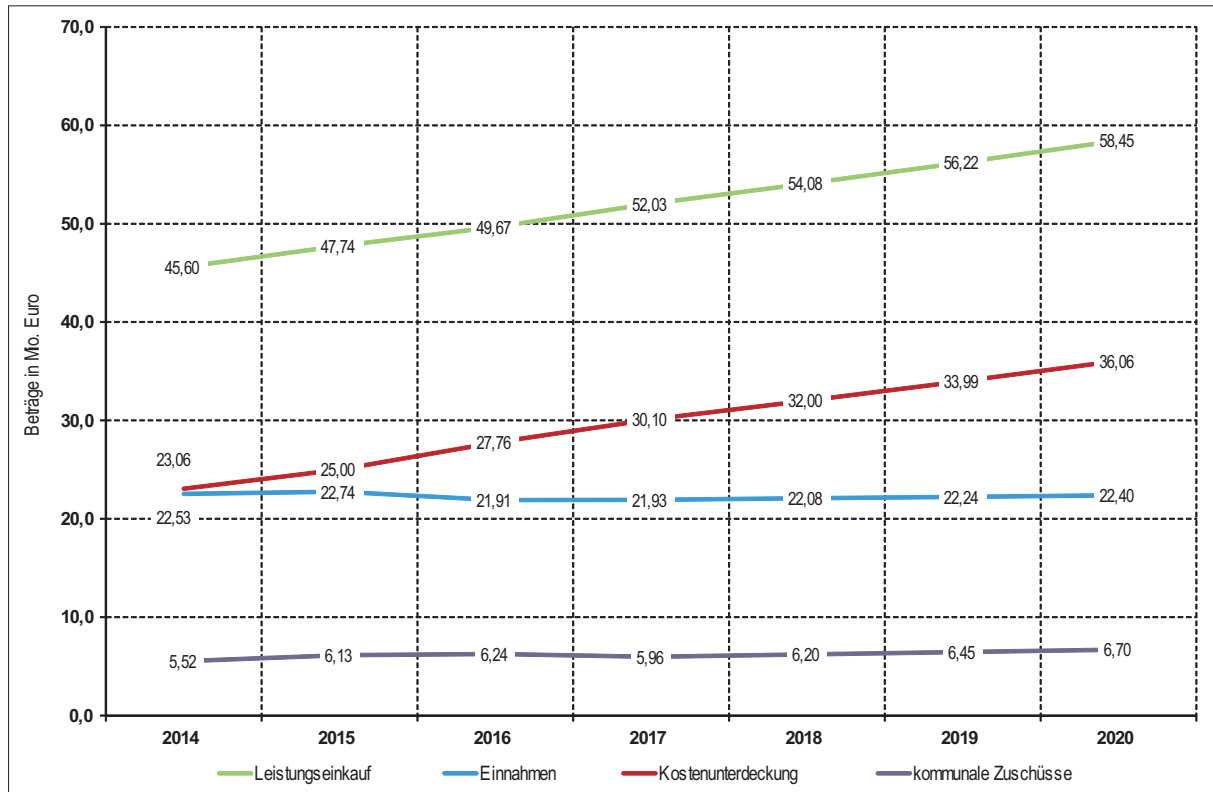


Abb. IX-1: Mittelfristplanung für die Busbündel in Verantwortung des NVV [in Mio. Euro]
[eigener Entwurf; Angaben nach NVV 2013]

Mit Beginn der zweiten Ausschreibungswelle im Jahr 2013 stellt der NVV die Modalitäten zur Finanzierung der regionalen Busleistungen um: Die partnerschaftliche Mitfinanzierung aller regionalen Busleistungen durch die lokalen Aufgabenträger wird von einer hundertprozentigen Verbundfinanzierung der Grundleistungen abgelöst. Alle über diese Grundleistungen – gemäß den Vorgaben zu den Verbindungsqualitäten aus dem Anforderungsprofil – hinausgehenden Bestellungen auf regionalen Buslinien werden weiterhin partnerschaftlich von Verbund und LNO zu je 50 % finanziert. Lokale Leistungen werden unverändert alleine durch die jeweilige LNO finanziert.

Abb. IX-1 zeigt die Berechnungen zur mittelfristigen Finanzplanung für die Linienbündel in Verantwortung des NVV. Die Kommunalzuschüsse betreffen die vom Verbund betreuten lokalen Linien in den sog. Mischbündeln sowie die partnerschaftliche Finanzierung von Leistungen, die über das Grundangebot regionalen Buslinien hinausgehen. Die Steigerung des Leistungseinkaufs und des Defizites beruht weitestgehend auf der angenommenen Preissteigerung (Treibstoffpreise, Personalkostenindex) und einer unveränderten Einnahmesituation aufgrund der prognostizierten Rückgänge im Schulverkehr, die einerseits geringere Einnahmen bedeuten. Diese werden aber im genannten Zeitraum noch nicht zu erkennbarer Entlastung in der Leistungsbestellung führen, da

die Fahrzeuge zwar mit weniger Fahrgästen im Ausbildungsverkehr besetzt sind, aber noch nicht verzichtbar sein werden.

Einfluss von Dynamisierungsraten auf die Finanzierung

Werden die Änderungen der spezifischen Bestellkosten und der spezifischen Erlöse einbezogen, so wird im Ergebnis deutlich, dass das steigende Defizit überwiegend auf die allgemeine Kostensteigerung im ÖPNV und im ländlichen Raum auf sinkende Schulverkehrseinnahmen zurückzuführen ist.

Um die Auswirkungen der dargestellten Kosten-Erlös-Schere so weit wie möglich abzufedern, ist es erforderlich, sämtliche Handlungsfelder zur Kostensenkung und zur Erlössteigerung auszunutzen.

Im SPNV sind diese Möglichkeiten bereits weitgehend ausgeschöpft:

- Die Bedienungsangebote im nordhessischen SPNV entsprechen weitgehend gängigen Bedienungsstandards und sind unter Wirtschaftlichkeitskriterien in der Regel angemessen ausgelastet.
- Wettbewerbsgewinne im Zuge der Folgeausschreibungen von Leistungen im SPNV sind nicht mehr in dem Maße zu erwarten, wie diese in der Vergangenheit durch die Erstausschreibungen realisiert werden konnten.
- Weitere Kosteneinsparungspotenziale, z. B. bei den Organisations- und Absatzkosten, sollen soweit wie möglich ausgeschöpft werden. Allerdings sind diesbezügliche Einsparungspotenziale angesichts ihrer geringen anteiligen Höhe an den Gesamtkosten des SPNV als nachrangig einzustufen.

Im regionalen Busverkehr wird die Leistungsmenge gegenüber dem Status quo (2012) mittelfristig reduziert werden müssen, um an dieser Stelle Kosten zu sparen. Dabei soll jedoch bewirkt werden, dass Einnahmen nicht durch proportionale Abwanderungen von Kunden sinken, weshalb vor allem betriebsoptimierende Maßnahmen von besonderer Bedeutung sind. Ein maßgebender Kostenbestandteil ist dabei der Fahrzeugbedarf für eine angemessene Bedienung in der Verkehrsspitze. Fahrplananpassungen in Tagesrandlagen oder an Wochenenden können daher nicht zu einer signifikanten Kostenreduzierung führen, weil dadurch keine Fahrzeuge eingespart werden. Das Ausdünnen des Angebotes unter das Niveau der im Regionalen Nahverkehrsplan definierten Bedienungsstandards würde stattdessen zu weiteren Erlösrückgängen und damit zum Öffnen der Kosten-Erlös-Schere führen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. II-1:	Administrative Gliederung des NVV-Gebietes.....	27
Abb. II-2:	Strukturräume im NVV-Gebiet	29
Abb. II-3:	Entwicklungsachsen im NVV-Gebiet	33
Abb. II-4:	Mittelbereiche und Mittelzentren im NVV-Gebiet.....	36
Abb. II-5:	Einwohnerdichten der Städte und Gemeinden.....	39
Abb. II-6:	Einwohner in den Städten und Gemeinden	41
Abb. II-7:	Altersverteilung der Wohnbevölkerung in den Strukturräumen und in den (Land-) Kreisen (Stand: 31.12.2008)	42
Abb. II-8:	Einwohnerentwicklungen in den Strukturräumen und (Land-)Kreisen von 2000 bis 2008	44
Abb. II-9:	Einwohnerentwicklungen in den Städten und Gemeinden von 2000 bis 2008.....	45
Abb. II-10:	Prognose der Einwohnerentwicklungen der Strukturräume und (Land-)Kreise 2010-2020	46
Abb. II-11:	Prognose der Einwohnerentwicklungen der Städte und Gemeinden 2010-2020.....	47
Abb. II-12:	Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen im Verbundgebiet 2000 bis 2030	49
Abb. II-13:	Prognostizierte Verteilung der Altersgruppen im Verbundgebiet 2000 bis 2030	49
Abb. II-14:	Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen in den Verbundkreisen 2000 bis 2030	50
Abb. II-15:	Prognostizierte Verteilung der Altersgruppen in den Verbundkreisen 2000 bis 2030	50
Abb. II-16:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in den Strukturräumen und Kreisen.....	52
Abb. II-17:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort je Stadt bzw. Gemeinde.....	53
Abb. II-18:	Schüler an den wichtigsten Schulstandorten in den Verbundlandkreisen	56
Abb. II-19:	Schienenverkehrsplan Nordhessen.....	63
Abb. II-20:	SPNV-Zugkilometerleistungen im NVV (ohne Tram).....	72
Abb. II-21:	Entwicklung der Pünktlichkeit in den NVV-Teilnetzen.....	95
Abb. II-22:	Zugausfallquote 2010 in den NVV-Teilnetzen.....	96
Abb. II-23:	Beispiele für idealtypisch ausgestattete und modernisierte Bushaltestellen im Verdichtungsraum Kassel.....	117
Abb. II-24:	Busbahnhöfe an Bahnstationen: Bad Hersfeld (links) und Eschwege (rechts).....	119

Abb. II-25:	Ausgebaute Busbahnhöfe in Innenstadtlagen ohne Verknüpfung zum SPNV: Hofgeismar (links) und Homberg (Efze) (rechts)	119
Abb. II-26:	Baulich integrierte Umsteigeanlagen zum regionalen Busverkehr im städtischen Tramnetz Kassels: „Holländische Straße“ (links) und „Ihringshäuser Straße“ (rechts)	120
Abb. II-27:	Baulich integrierte Umsteigeanlagen an den Strecken der Stadt-Umland-Tram: Baunatal Stadtmitte (links) und Bahnhof Helsa (rechts)	121
Abb. II-28:	Baulich integrierte Umsteigeanlagen im RegioTram-System: Ahnatal-Weimar (links) und Calden-Fürstenwald (rechts)	121
Abb. II-29:	Baulich integrierte Umsteigeanlagen an Bahnstationen des Regionalzugverkehrs im ländlichen Raum: Bad Arolsen (links) und Bad Wildungen (rechts)	121
Abb. II-30:	Beispiele für modernisierte Bushaltestellen an Bahnstationen: Felsberg-Gensungen (links) und Wildeck-Bosserode (rechts)	122
Abb. II-31:	Beispiele für modernisierte Haltestellenanlagen an Schulzentren: Korbach „Kreisberufsschule“ (links) und Willingshausen-Steinatal „Melanchthonschule“ (rechts)	123
Abb. II-32:	Gesamtzufriedenheit der Kunden im NVV-Gebiet im September/Oktober 2008	133
Abb. II-33:	Tarifzonengebiete im NVV	136
Abb. II-34:	Übergangstarifzonen im NVV-Gebiet	140
Abb. II-35:	Lage der NVV-Kundenzentren, der NVV-InfoPoints und der übrigen DB-Verkaufsstellen	144
Abb. II-36:	Lage der Verkaufsstellen außerhalb der Stadt Kassel	146
Abb. II-37:	Zusammensetzung des Verkehrsaufkommens in Hessen nach Wegezwecken	150
Abb. II-38:	Pendlerverflechtungen auf Kreisebene im NVV-Gebiet (> 1.000)	153
Abb. II-39:	Pendlersalden der Städte und Gemeinden im NVV-Gebiet	154
Abb. II-40:	Fahrgastnachfrage bei der Stadt-Umland-Tram Kassel 2009	158
Abb. II-41:	Einsteigerzahlen ausgewählter regionaler Buslinien	160
Abb. II-42:	Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden im NVV-Gebiet 2008/2009	162
Abb. III-1:	Idealprinzip eines Integralen-Taktfahrplan-Systems	198
Abb. III-2:	Schematisches Verbindungsmodell zwischen zentralen Orten	200
Abb. III-3:	Bedienungsstandards im SPNV (Montag bis Freitag)	210
Abb. III-4:	Bedienungsstandards im SPNV (Samstag)	211
Abb. III-5:	Bedienungsstandards im SPNV (Sonn- und Feiertag)	212
Abb. III-6:	Musterbeispiel zur Gestaltung der Bodenindikatoren an einer Haltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand	232
Abb. IV-1:	Gesamtbewertung der Verbindungsqualitäten an Werktagen (Mo-Fr; 2010)	278

Abb. IV-2:	Gesamtbewertung der Verbindungsqualitäten an Wochenenden (Sa, So/F; 2010)	279
Abb. IV-3:	Mängel bei den Bedienungsqualitäten im SPNV (an Mo-Fr während der Fahrplanjahre 2010-2013) gegenüber den Vorgaben des Anforderungsprofils	282
Abb. IV-4:	Nicht miteinander korrespondierende Bahnsteig- und Einstiegshöhen in Bebra (links) und in Wabern (rechts)	285
Abb. IV-5:	Nicht barrierefrei erreichbare Bahnsteige und Bahnsteigunterführungen in Bebra (links) und in Schwalmstadt-Treysa (rechts).....	285
Abb. IV-6:	Fehlende taktile Leitsysteme am Kasseler Hbf. (EBO-Bereich; links) und am Fernbahnhof Kassel-Wilhelmshöhe (rechts)	286
Abb. IV-7:	Leer stehendes Empfangsgebäude (links) und unzeitgemäße Bahnsteigunterführung (rechts) in Eichenberg	287
Abb. IV-8:	Hürden bei der Erreichbarkeit der Bahnsteige: Treppe zur Reisendenunterführung in Malsfeld (links) und lange, steile Treppe in Wildeck-Bosserode (rechts)	290
Abb. IV-9:	Beispiele für unzeitgemäße Bahnsteige: Felsberg-Altenbrunslar (links), Körle (rechts).....	291
Abb. IV-10:	Nicht zur RT korrespondierende Bahnsteighöhe in Melsungen (links) und Einsatz von Altbaureihen mit Trittstufen im Eingangsbereich in Frankenberg (rechts)	292
Abb. IV-11:	Beispiele für fehlende Bahnsteigüberdachungen in Edermünde-Grifte (links) und unzureichende Wetterschutzbauten in Vellmar-Niedervellmar (rechts)	292
Abb. IV-12:	Bauspiele für leer stehende und ungenutzte Empfangsgebäude: Baunatal-Guntershausen (links oben), Sontra (rechts oben), Wolfhagen (links unten), Zierenberg-Oberelsungen (rechts unten).....	293
Abb. IV-13:	Beispiele für Bahnhofsumfelder mit Funktionsbeeinträchtigungen: unzureichend ausgebaute Verknüpfungshaltstellen (obere Fotoreihe) sowie unzeitgemäße B+R-Anlagen in Hofgeismar (unten links) und Neuental-Zimmersrode (unten rechts)	294
Abb. IV-14:	Beispiele für einfache Haltstellen an anbaufreien Außerortsstraßen entlang regionaler Buslinien	296
Abb. IV-15:	Beispiele für Haltstellen mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität entlang regionaler Buslinien	297
Abb. IV-16:	Beispiel für Haltstellen an publikumswirksamen Einrichtung (obere Fotoreihe) und für zentrale Umsteigehaltstellen (untere Fotoreihe) in ausbaufreiem Zustand.....	298
Abb. IV-17:	Beispiele für ausgebaute Haltstellen entlang regionaler Buslinien mit eingeschränkter barrierefreier Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	300
Abb. IV-18:	Beispiele für Haltstellen mit eingeschränkter verkehrlicher Funktionalität entlang regionaler Buslinien.....	301

Abb. IV-19: Beispiele für Haltestellen ohne durchgängige Außendarstellung im Corporate Design entlang regionaler Buslinien	302
Abb. IV-20: Beispiele für Haltestellen ohne ausreichende Informationsmöglichkeiten	302
Abb. V-1: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Montagen bis Freitagen	309
Abb. V-2: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Samstagen.....	310
Abb. V-3: Bedienungskonzept für den SPNV ab Dezember 2013 an Sonn- und Feiertagen	311
Abb. V-4: Über das „Angebotskonzept 2013+“ hinausgehender Handlungsbedarf zur Umsetzung der Bedienungsstandards an Montagen bis Freitagen.....	312
Abb. V-5: Über das „Angebotskonzept 2013+“ hinausgehender Handlungsbedarf zur Umsetzung der Bedienungsstandards an Samstagen.....	313
Abb. V-6: Über das „Angebotskonzept 2013+“ hinausgehender Handlungsbedarf zur Umsetzung der Bedienungsstandards an Sonn- und Feiertagen	314
Abb. V-7: Übersicht über die Bedienkorridore für das Angebotskonzept im SPNV ...	316
Abb. V-8: Innerstädtische Führung der RegioTram in Kassel gemäß Angebotskonzept 2013+.....	345
Abb. V-9: Innerstädtische Führung der RegioTram bei einer Trassenverlängerung nach Waldau	346
Abb. V-10: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Verdichtungsraum Kassel.....	349
Abb. V-11: Zielnetz für die regionalen Buslinien in den übrigen Bedienegebieten des LK Kassel	355
Abb. V-12: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Werra-Meißner-Kreis.....	360
Abb. V-13: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Landkreis Hersfeld-Rotenburg....	364
Abb. V-14: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Schwalm-Eder-Kreis.....	367
Abb. V-15: Zielnetz für die regionalen Buslinien im Landkreis Waldeck-Frankenberg.....	372
Abb. V-16: Haltestellenmanagementsystem (HMS) auf der Internetseite des NVV.....	387
Abb. V-17: Datenblatt zu einer Bushaltestelle	388
Abb. V-18: Planung von Aushangkapazitäten entlang einer Buslinie.....	390
Abb. V-19: Konzept für Übergangstarifzonen	392
Abb. VI-1: Erweiterungen des Schienennetzes im NVV-Gebiet (ohne Neubaustrecken für Tram)	397
Abb. VI-2: Modernisierung und Neueinrichtung von Verkehrsstationen.....	401
Abb. VI-3: Flankierende Infrastrukturmaßnahmen an Bahnstationen	411
Abb. VI-4: Prinzipskizze mit der „Zentralen Datendrehscheibe“ (ZDD) zur Realisierung von DFI.....	424

Abb. VI-5: Modell eines Verkehrsnetzes für die Anschlussicherung.....	426
Abb. VI-6: Funktion der Anschlussicherung am Bsp. des Verknüpfungspunktes Calden-Fürstenwald.....	427
Abb. VI-7: Mustergestaltung einer DFI-Anzeige in Fahrzeugen	430
Abb. VI-8: Ausführungen von DFI-Anzeigen mit Leuchtdioden (LED; links) und Flüssigkristallen (LCD; rechts).....	432
Abb. IX-1: Mittelfristplanung für die Busbündel in Verantwortung des NVV [in Mio. Euro]	479

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	20
Tab. II-1:	Daten zu den Strukturräumen im NVV-Gebiet (Stand: 31.12.2008).....	32
Tab. II-2:	Mittel- und Nahbereiche im NVV-Gebiet (Stand: 31.12.2008).....	38
Tab. II-3:	Auswahl an Gebieten für Freizeit und Tourismus mit regionaler Bedeutung und deren ÖPNV-Anbindung	59
Tab. II-4:	Kenndaten der derzeit bestehenden Teilnetze im SPNV	65
Tab. II-5:	Produkteigenschaften im SPNV	66
Tab. II-6:	Kenndaten der Linien im Nordost-Hessen-Netz	67
Tab. II-7:	Kenndaten der Linien im Korbacher Netz	67
Tab. II-8:	Kenndaten der Linie im Eder-Netz	68
Tab. II-9:	Kenndaten der Linie im EIB-Netz	68
Tab. II-10:	Kenndaten der Linien des Verkehrsvertrag DB Regio.....	69
Tab. II-11:	Kenndaten der Linien im RegioTram-Netz	70
Tab. II-12:	Kenndaten der Tram-Linien außerhalb der Stadt Kassel	71
Tab. II-13:	Angebotsentwicklung im SPNV 2000-2010 im NVV-Gebiet.....	72
Tab. II-14:	Regelbehängung Schienenlinien.....	74
Tab. II-15:	Streckenkorridore SPNV	76
Tab. II-16:	Bahnhöfe und Haltepunkte von DB Station & Service AG an Schienenstrecken im Verkehrsgebiet des NVV nach Kategorisierung SPS 11 und SPS 05.	78
Tab. II-17:	Bahnhöfe und Haltepunkte von DB RegioNetz Infrastruktur GmbH an Schienenstrecken im Verkehrsgebiet des NVV	79
Tab. II-18:	Tram-Stationen außerhalb der Stadt Kassel und deren Betreiber	80
Tab. II-19:	Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV innerhalb des NVV	88
Tab. II-20:	Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV außerhalb des NVV	89
Tab. II-21:	System-Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV innerhalb des NVV	92
Tab. II-22:	System-Verknüpfungspunkte und Linien des SPNV außerhalb des NVV	93
Tab. II-23:	Servicequalität im SPNV 2010	97
Tab. II-24:	Linienbündel unter Beteiligung des NVV als Aufgabenträger (Stand: Fahrplanjahr 2010)	100
Tab. II-25:	Auswahl an Verknüpfungspunkten regionaler Buslinien (Stand: Jahresfahrplan 2010).....	105
Tab. II-26:	Definierte Anschlussbeziehungen bei regionalen Buslinien	108
Tab. II-27:	Profilierte Haupt- und Nebenprodukte des straßengebundenen ÖPNV im NVV-Gebiet	112

Tab. II-28:	Übrige Angebotsformen des straßengebundenen ÖPNV im Verbundgebiet.....	114
Tab. II-29:	Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in den Verbundkreisen.....	116
Tab. II-30:	Zusammensetzung der Stichprobe beim NVV-Kundenbarometer 2008	131
Tab. II-31:	Städte und Gemeinden im RMV-Gebiet mit Übergangstarif zum NVV-Gebiet.....	139
Tab. II-32:	Linienbezogene Regelungen für den Übergang zwischen NVV und Nachbarregionen.....	142
Tab. II-33:	Ausgewählte Merkmale regionalen Mobilitätsverhaltens im Vergleich	149
Tab. II-34:	Stand der Umsetzung von Reaktivierungen und Neubaustrecken im Kasseler Umland	166
Tab. II-35:	Stand der Umsetzung neuer Zugangsstellen für den SPNV.....	168
Tab. II-36:	Stand der Umsetzung beim vorgesehenen Fahrzeugeinsatz im SPNV.....	170
Tab. II-37:	Verbundweite Produkte im Busverkehr und Stand der Produktkommunikation.....	171
Tab. II-38:	Stand der Umsetzung regionaler Hauptlinien (R) und regionaler Ergänzungslinien	173
Tab. II-39:	Stand der Stadt-Umland-Linien im Großraum Kassel gegenüber Regionalem NVP 2000	174
Tab. II-40:	Stand der Umsetzung sonstiger regionaler Ergänzungslinien	175
Tab. II-41:	Stand der Umsetzung von Maßnahmen an Verknüpfungspunkten mit dem SPNV	177
Tab. II-42:	Stand der Umsetzung weiterer Stadt-/Ortsbussysteme im NVV-Gebiet.....	179
Tab. III-1:	NVV-weite Mindestanforderungen an Erschließungsqualitäten im ÖPNV	203
Tab. III-2:	NVV-weite Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten im ÖPNV	205
Tab. III-3:	Übersicht über NVV-weite Angebotstypen (ohne Stadt Kassel).....	220
Tab. III-4:	Mindeststandards für die Ausstattung der Tramhaltestellen außerhalb der Stadt Kassel	226
Tab. III-5:	Haltestellenkategorisierung und qualitative Klassifizierungsmerkmale	228
Tab. III-6:	Mindeststandards für die verbundweite Ausstattung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV.....	231
Tab. III-7:	Mindestanforderungen an Ausstattung und Qualität der im SPNV auf dem Gebiet des NVV eingesetzten Fahrzeuge	236
Tab. III-8:	Mindestanforderungen an die Qualität der Verkehrsdurchführung im SPNV	242
Tab. III-9:	Akteure, deren Funktionen und Aufgaben bei der Qualitätssicherung der Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV	251
Tab. IV-1:	Allgemeine und exemplarische Mängel in Bezug auf Barrierefreiheit im ÖPNV	269

Tab. IV-2:	Schwachstellen bei den Verbindungsqualitäten im Verbundgebiet (Stand: Fahrplanjahr 2010).....	277
Tab. IV-3:	Konkrete Schwachstellen und Mängel bei Verkehrsstationen der Kategorien 2 bis 4.....	284
Tab. IV-4:	Konkrete Schwachstellen und Mängel bei Verkehrsstationen der Kategorien 5 und 6 (Kat. 6 nur dargestellt für Stationen mit über 1.000 Fahrgästen pro Werktag).....	289
Tab. V-1:	Anschlussbeziehungen zwischen Schienenlinien an den Knotenbahnhöfen	343
Tab. V-2:	Reg. Buslinien im Verdichtungsraum Kassel: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	354
Tab. V-3:	Regionale Buslinien in den Bedienegebieten des Landkreises Kassel außerhalb des Verdichtungsraumes: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	359
Tab. V-4:	Regionale Buslinien im Werra-Meißner-Kreis: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte.....	363
Tab. V-5:	Regionale Buslinien im LK Hersfeld-Rotenburg: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	366
Tab. V-6:	Regionale Buslinien im Schwalm-Eder-Kreis: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	371
Tab. V-7:	Reg. Buslinien im LK Waldeck-Frankenberg: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	376
Tab. V-8:	„Einbrechende“ Buslinien: Maßnahmen und Umsetzungshorizonte	378
Tab. V-9:	(Takt-)Verknüpfungspunkte für den regionalen Busverkehr.....	381
Tab. V-10:	Konzept für Übergangstarife (ÜT) entlang von SPNV-Linien	392
Tab. VI-1:	Zusammenstellung der voraussichtlichen Investitionskosten (ohne FGI-ASS und DFI).....	420
Tab. VI-2:	Systempartner und Datenaustauschsysteme für die ZDD	425
Tab. VI-3:	Auswahl an regionalen Umsteigepunkten, an denen das Anschlusssicherungssystem zusätzlich durch Anzeigetafeln unterstützt wird	429
Tab. VI-4:	Vorschläge für Standorte die zu installierenden DFI-Anzeigen an Bahn- und Tramstationen	433
Tab. VI-5:	Vorschläge des NVV für Standorte der zu installierenden DFI-Anzeigen an Bushaltestellen (ohne Bahnstationen)	435
Tab. VI-6:	Zusammenstellung der voraussichtlichen Investitionskosten für FGI-ASS und DFI.....	436
Tab. VII-1:	Auswirkungen von Entwicklungen im Schulsystem auf den ÖPNV.....	442
Tab. VII-2:	Prognose der Wirkungen der projektierten Maßnahmen im SPNV auf die Fahrgastnachfrage	447
Tab. VII-3:	Prognose der Wirkungen der projektierten Maßnahmen im straßengebundenen ÖPNV auf die Fahrgastnachfrage	452

Tab. VII-4: Prognose der Wirkungen der projektierten Maßnahmen bei Fahrgastinformation und Tarif auf die Fahrgastnachfrage.....	453
Tab. VII-5: Prognose der Wirkungen der projektierten Maßnahmen bei den Infrastrukturinvestitionen auf die Fahrgastnachfrage.....	456
Tab. VIII-1: (Misch-)Bündel mit regionalen Linien des straßengebundenen ÖPNV im NVV.....	476

Literaturverzeichnis

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)

HMWVL (= Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung) (Hrsg.) (2013): Mobilität in Hessen. Entwicklungen und Perspektiven. Wiesbaden

Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (2010): Verkehrsmengenkarte für Hessen. Ausgabe 2010. Wiesbaden

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 (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)

LNVG (= Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH) (2010): Konzept zum Schienenpersonennahverkehr 2013+. Hannover

MLVST (= Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt) (2011): Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt – ÖPNV-Plan. Fortschreibung vom 08.02.2011 für den Zeitraum 2010 bis 2015/2025. Magdeburg

Niedersächsisches Frauenministerium (Hrsg.) (1997): Weichenstellungen – Frauen verändern den ÖPNV. Planung des öffentlichen Personennahverkehrs aus Frauensicht. Hannover

nph (= *Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter*) (2012): Nahverkehrsplan 2012 des Zweckverbands Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter. Paderborn

NVV (= *Nordhessischer VerkehrsVerbund*) (2000) (Hrsg.): Nahverkehrsplan. Schlussbericht. Kassel

NVV (= *Nordhessischer VerkehrsVerbund*) (2012): Tarifbestimmungen VerbundTarif. Kassel

NWL (= *Nahverkehr Westfalen-Lippe*) (2011): Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe. Erster Nahverkehrsplan für den SPNV im NWL. Unna

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

RMV (= *Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH*) (o. J.): Regionaler Nahverkehrsplan des Rhein-Main-Verkehrsverbundes 2004 bis 2009. Hofheim am Taunus

RMV (= *Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH*) (2013): Fortschreibung Regionaler Nahverkehrsplan (RNVP) des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Entwurf. Hofheim am Taunus

Stadt Kassel/Kasseler Verkehrs-Gesellschaft Aktiengesellschaft (2013): Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Stadt Kassel. Entwurfsfassung. Kassel

TMBLM (= *Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Medien*) (o. J.): Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen. 2. Fortschreibung (2008 – 2012). Erfurt

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*) (2001): Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Entwurf zum Schlussbericht. Juli 2001. Kassel

VSP GhK (= dito) (2001): Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Waldeck-Frankenberg. Entwurf zum Schlussbericht. Juli 2001. Kassel

VSP GhK (= dito) (2002): Lokaler Nahverkehrsplan für den Schwalm-Eder-Kreis. Entwurf zum Schlussbericht. Januar 2002. Kassel

VSP GhK (= dito) (2003): Lokaler Nahverkehrsplan für den Landkreis Kassel. Schlussbericht. März 2003. Kassel

VSP GhK (= dito) (2003): Nahverkehrsplan der Stadt Kassel. Schlussbericht. Januar 2003. Kassel

VSP GhK (= dito) (2003): Lokaler Nahverkehrsplan für den Werra-Meißner-Kreis. Schlussbericht. März 2003. Kassel

ZRL (= *Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe*) (2007): Nahverkehrsplan 2007 Ruhr-Lippe. Unna

Verzeichnis der Rechtsquellen

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 120 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 3154)

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
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
ALT	Anruf-Linien-Taxi
ANS	Anschlusssicherung (offizielle Abkürzung beim VDV)
ASS	Anschlusssicherung (interne Abkürzung beim NVV)
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisation
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BAG-SPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e. V.
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BKW	Bad Wildunger Kraftwagen-Verkehrs- und Wasserversorgungsgesellschaft mbH
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“)
BWV	Bad Wildunger Verkehrsunternehmen GmbH
CD	Corporate Design
DB	Deutsche Bahn AG
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
Dosto	Doppelstockwagen/-triebzug
DSA	Dynamische Schriftanzeiger
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
EKZ	Einkaufszentrum
ESTW	Elektronisches Stellwerk
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)
FD	Landkreis Fulda
FIS	Fahrgast-Informations-System
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
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GVZ	Güterverkehrszentrum
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
HMWEVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr u. Landesentwicklung
HOL	Landkreis Holzminden
HessBGG	Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz
HÖPNVG	Hessisches ÖPNV-Gesetz
HR	Schwalm-Eder-Kreis
HSchG	Hessisches Schulgesetz
HSK	Hochsauerlandkreis
HVZ	Hauptverkehrszeit
HW	Hauptwohnsitz
HX	Kreis Höxter
IBIS	Integriertes Bordinformationssystem

IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
IG	Interessengemeinschaft
ITF	Integraler Taktfahrplan
KB	Landkreis Waldeck-Frankenberg
KBS	je nach Zusammenhang: Kursbuchstrecke oder Kreisberufsschule
KHB	Kurhessenbahn
Krad	Kraftrad
KS	Kreisfreie Stadt Kassel oder Landkreis Kassel (je nach Kontext)
kV	Kilovolt (1.000 Volt)
KVG	Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG
KVV	Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH
K+R	„Kiss and Ride“ („Bringen/Abholen und Reisen“)
LB	Linienbündel
LCD	Liquid Crystal Display („Flüssigkristallanzeige“)
LE	Low-Entry („Tiefeinstieg“)
LED	Light-Emitting Diode („Leuchtdiode“)
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LHO	Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V.
LNO	Lokale Nahverkehrsorganisation
LR	Ländlicher Raum
LSA	Lichtsignalanlage
LZA	Lichtzeichenanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo-Fr	Montag bis Freitag (an Werktagen)
MR	Landkreis Marburg-Biedenkopf
MZ	Mittelzentrum
N	Nachtschwärmer
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
Neitech	Neigetech
NF	Niederflurfahrzeug
NI	Niedersachsen
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
NOM	Landkreis Northeim

NPH	Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSE	Nahverkehr Schwalm-Eder GmbH
NSG	Naturschutzgebiet
NVP	Nahverkehrsplan
NVS	Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen mbH
NVV	Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH – Nordhessischer VerkehrsVerbund
NVZ	Normalverkehrszeit
NW	Nebenwohnsitz
NWM	Nahverkehr Werra-Meißner GmbH
NZ	Nichtzentraler Ort (Stadt-/Ortsteil ohne zentralörtliche Funktion)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OR	Ordnungsraum
OT	Ortsteil (Stadtteil)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PDA	Personal Digital Assistant
Pkm	Personenkilometer
POI	Point of Interest („Ort des Interesses“, „interessanter Ort“)
P+R	„Park and Ride“ („Parken und Reisen“)
QMS	Qualitätsmanagementsystem
R	Regionalzug
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
RIS	ReisendenInformationsSystem der DB AG
RKH	Regionalverkehr Kurhessen GmbH
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
RNV	Regionaler Nahverkehrsverband Marburg-Biedenkopf
RT	RegioTram (bzw. RegioTram-Fahrzeug)
RTB	RegioTram Betriebsgesellschaft mbH

S	Schulwerktag
Sa	Samstag
SEV	Schienenersatzverkehr
SI	Kreis Siegen-Wittgenstein
SMA	SMA Solar Technology AG (urspr. „System-, Mess- und Anlagentechnik“)
So	Sonntag
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPS	Stationspreissystem
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SURF	Omnibusbetrieb Sallwey GmbH, Regiobus Uhlendorff GmbH & Co. KG, Omnibusbetrieb Fritz Reifer e. K., Frölich-Reisen GmbH
SVZ	Schwachverkehrszeit
SZ	Schulzentrum
T	Tram
TH	Thüringen
TSI	Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (im Eisenbahnverkehr)
UH	Unstrut-Hainich-Kreis
ÜT	Übergangstarif
ÜWAG	Überlandwerk Fulda Aktiengesellschaft
VB	Vogelsbergkreis
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
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
ZDD	Zentrale Datendrehscheibe
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVSN	Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen
=	Gleichstrom
~	Wechselstrom

Verzeichnis der Anlagen

I Einleitung und Rechtsrahmen

- Anlage I-1 Verfahrensbegleitende Materialien: 1. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-2 dito: 2. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-3 dito: 3. Sitzung der Regionalkonferenz
- Anlage I-4 Liste der am förmlichen Anhörungsverfahren beteiligten Institutionen
- Anlage I-5 Synopse der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren

II Bestandsaufnahme

- Anlage II-1 Einwohner der Städte und Gemeinden
- Anlage II-2 Altersverteilung der Einwohner in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-3 Prognostizierter Aufbau der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen
- Anlage II-4 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort
- Anlage II-5 Touristische Eckwerte für die Städte und Gemeinden im NVV-Gebiet 2008
- Anlage II-6 Übersicht über das Schienennetz für den Personenverkehr im NVV-Gebiet und angrenzenden Räumen
- Anlage II-7 Schienenverkehrsplan NVV
- Anlage II-8 Schienenverkehrskorridore
- Anlage II-9 Verkehrliche Merkmale der regionalen Linien des ÖPNV auf dem Gebiet des NVV (Stand: Jahresfahrplan 2010)
- Anlage II-10 Streckenhöchstgeschwindigkeiten
- Anlage II-11 Übersicht über die Stationskategorien im NVV-Gebiet
- Anlage II-12 Übersicht über die Stationsinfrastruktur im NVV-Gebiet
- Anlage II-13 Liste der Bahnstationen im NVV-Gebiet und deren Merkmale
- Anlage II-14 Tramstationen außerhalb der Stadt Kassel
- Anlage II-15 Liniennetzpläne des NVV-Gebiets
- Anlage II-16 Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV in den Städten und Gemeinden
- Anlage II-17 Tarifzonenkarte des NVV-Gebiets
- Anlage II-18 Tarifinformation: Fahrkarten und Preise im NVV-Gebiet
- Anlage II-19 Matrix der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Einpendler/Auspendler (30.06.2008)
- Anlage II-20 Pendlerstatistik für die Städte und Gemeinden zum 30.06.2008
- Anlage II-21 Fahrgastnachfrage im SPNV 2008 im NVV-Gebiet
- Anlage II-22 Motorisierungsraten in den Städten und Gemeinden 2008/2009
- Anlage II-23 Verkehrsmengenkarten Nordhessen

III Anforderungsprofil

- Anlage III-1 Gemäß Mindeststandards vorgesehene Verbindungen im NVV-Gebiet ab Grundzentren aufwärts (Zuordnungen nach Regionalplan Nordhessen)
- Anlage III-2 NVV-weite Mindestanforderungen an die Qualität der im straßengebundenen ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge
- Anlage III-3 Fahrgastinformation: Vitrinenbestückungen für den Bereich Bahn, Stadt Kassel und KasselPlus-Gebiet, Regionalverkehr und Stadtbus

IV Schwachstellenanalyse

- Anlage IV-1 Bewertung der Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufen

V Angebotskonzept

- Anlage V-1 Anschlusskonzept für den Schienenverkehr
- Anlage V-2 Liniensteckbriefe Angebotskonzept Bus
- Anlage V-3 Anschlusskonzept für den regionalen Busverkehr

VI Infrastrukturinvestitionen

keine Anlagen

VII Maßnahmenwirkung und -bewertung

keine Anlagen

VIII Linienbündelung

- Anlage VI-1 Linienbündelsteckbriefe

IX Finanzierungskonzept

keine Anlagen