

## **Verfahrensbegleitende Materialien**

2. Sitzung der Regionalkonferenz am 20.03.2013

Protokoll und Präsentationen

## Protokoll

### Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)

#### 2. Sitzung der Regionalkonferenz (RK)

**Datum / Uhrzeit:** 20.03.2013, 09:30 Uhr – 11:30 Uhr

**Ort:** NVV, Kassel Hbf. (*KulturBahnhof*)  
Rainer-Dierichs-Platz 1, 34117 Kassel  
Tagungszentrum im Südflügel, Raum 2

**Teilnehmer/-innen:** Herr Güttler, Geschäftsführer des NVV  
Frau Schauf, NVV  
Herr Lometsch, NVV  
Herr Müller, IGDB  
Herr Dr. Schmöe, IGDB  
weitere Teilnehmer/-innen siehe **Anlage 1**

Pos.	Beschreibung
<b>1</b>	<b>Begrüßung durch die Geschäftsführung des NVV</b>
	<p>Herr Güttler zeichnet in seiner Begrüßung die weitere Terminplanung zur Erstellung und Beschlussfassung des Regionalen NVP auf. Danach wird die 3. Sitzung der Regionalkonferenz voraussichtlich im Juli 2013 stattfinden. Die förmliche Anhörung gemäß § 14 Abs. 7 HÖPNVG soll im September 2013 beginnen. Die Beschlussfassung ist für November bzw. Dezember 2013 avisiert. Im Regionalen NVP sind die rechtlichen Rahmenbedingungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) zu berücksichtigen. Herr Güttler betont hierzu das Erfordernis der Vorlage des Plans beim Land Hessen. Zur Genehmigungsfähigkeit des Regionalen NVP gehöre zwingend auch ein Finanzierungskonzept der vorgeschlagen Maßnahmen. In diesem Zusammenhang ergänzt Herr Güttler, dass die Finanzierungsverhandlungen der Verbände mit dem Land für das Zeitfenster 2015-2019 zwischenzeitlich begonnen hätten.</p> <p>Im Folgenden wird auf die <b>Anlagen 2</b> und <b>3</b> verwiesen:</p> <p><u>Anlage 2:</u> Präsentationsfolien „Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) – 2. Regionalkonferenz – Kassel, 20.03.2013“</p> <p><u>Anlage 3:</u> Präsentationsfolien „Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlussicherung“</p>
<b>2</b>	<b>Zuordnung der Themenbereiche</b>
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 3-11

Pos.	Beschreibung
3	<p data-bbox="268 300 1401 371"><b>Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Raumstruktur, Verkehrsangebot, Verkehrsnachfrage</b></p> <p data-bbox="268 396 1129 432">Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe <b>Anlage 2</b>, Folien 12-38</p> <ul data-bbox="268 450 1406 1570" style="list-style-type: none"> <li>• Herr Güttler betont die Notwendigkeit der Einbindung der Vorgaben aus der Raumordnung und Landesplanung. Deren Ziele und die Wechselwirkungen mit dem Verkehrssystem seien auf Basis des § 13 HÖPNVG im Regionalen NVP zu berücksichtigen.</li> <li>• Herr Hellmuth (BUND) fragt nach der Berücksichtigung und Bewertung der verkehrlichen Beziehungen zu den Nachbarregionen Nordhessens, beispielsweise bei den Pendelverkehren.</li> <li>➔ Herr Dr. Schmöe erläutert, dass in den ländlichen Räumen des Verbundgebietes die Kreisgrenzen – und somit zum Teil auch die Verbundgrenzen – oftmals Grenzen von Verkehrsverflechtungen und aktionsräumlichen Orientierungen der Bevölkerung darstellten, zu denen abschnittsweise topographische Hindernisse hinzukämen. Der SPNV sei das mit Abstand maßgebende Verkehrsmittel zu/von den Nachbarregionen. Demgegenüber hätten es auf den übrigen Relationen Buslinien schwer, ausreichend Nachfrage an sich zu ziehen.</li> <li>➔ Herr Güttler widerspricht insofern, als dass der NVV in Verhandlungen zur Verbesserung der Verbindungen u. a. in/aus Richtung Göttingen, Sauerland, Hamm bzw. Dortmund sowie des RMV-Gebietes stehe und dieser Sachverhalt im Regionalen NVP zu berücksichtigen ist.</li> <li>• Herr Gerstein (ADFC) betont die Notwendigkeit der Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene und fragt nach der Behandlung der Thematik im Regionalen NVP.</li> <li>➔ Herr Güttler zeigt auf, dass Güterverkehre nicht Gegenstand eines Regionalen NVP seien. Gleichwohl fänden in der Schieneninfrastrukturplanung die Kapazitätsbedürfnisse des Güterverkehrs Berücksichtigung.</li> <li>• Herr Roßkothen (NVV) bittet die IGDB um eine eindeutigeren Ausdifferenzierung und Beschreibung der Funktionen einer „Lokalen Tram“ (nach Baunatal und Vellmar) und einer „Umland-Tram“ (nach Hessisch Lichtenau).</li> <li>• Herr Güttler weist darauf hin, dass die in im Vortrag gezeigten amtlichen statistischen Daten zur Bestandsaufnahme einer Aktualisierung bedürfen.</li> </ul>
4	<p data-bbox="268 1594 1401 1666"><b>Anforderungsprofil: Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele, Erschließungs- und Verbindungsqualitäten, Barrierefreier ÖPNV</b></p> <p data-bbox="268 1691 1129 1727">Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe <b>Anlage 2</b>, Folien 39-60</p> <ul data-bbox="268 1744 1406 2072" style="list-style-type: none"> <li>• Herr Gerstein (ADFC) führt aus, dass sich der ADFC auch als „Werber“ für die Verzahnung von Rad und Schiene verstehe. Die Nutzerzahlen im ÖPNV würden zunehmen, wenn man die Infrastruktur für einen problemlosen Umstieg mit Fahrrad auf Bus und Bahn schaffe, beispielsweise durch Abstellanlagen an den Stationen und Vorhaltung ausreichender Flächen in den Fahrzeugen.</li> <li>➔ Herr Güttler antwortet, dass auf die Intermodalität im Rahmen des Angebotskonzeptes im NVP eingegangen werde. In diesem Zusammenhang nennt er als Beispiel das Fahrradvermietsystem „Konrad“ Kassel, das in die Region „hineingetragen“ werden solle.</li> </ul>

Pos.	Beschreibung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Böth (Hessen Mobil) spricht zum gleichen Thema ein Manko für Radfahrer an Treppen auf Bahnstationen an. Es fehle vielfach eine Schrägrampe, um die Fahrräder entlang der Stufen zu schieben. Er regt an, eine derartige Ergänzung in den Regionalen NVP aufzunehmen.</li> </ul>
<b>5</b>	<b>Dynamische Fahrgastinformation (DFI) – Projektstand und Erläuterungen</b>
	<p>Vortrag durch Frau Schauf, siehe <b>Anlage 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Güttler ergänzt, dass viele DFI-Anlagen schon als Bestand im Regionalen NVP dokumentiert werden könnten. Die Gesamtmaßnahme werde 2014 abgeschlossen sein.</li> </ul>
<b>6</b>	<b>Grundzüge des Angebotskonzepts</b>
	<p>Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe <b>Anlage 2</b>, Folien 62-70</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Herr Hellmuth (BUND) fragt nach der Behandlung der NVV-Tarifstrukturen im RNVP. Es gäbe nicht nachvollziehbare Grenzziehungen bei den Tarifwaben, auch große Brüche, insofern stelle sich die Thematik einer Vereinheitlichung der Tarifstruktur.</li> </ul> <p>➔ Herr Güttler verweist hierzu auf den Regionalen NVP des RMV, wo Veränderungsnotwendigkeiten in der Tarifstruktur dokumentiert seien. Genauso werde im Regionalen NVP des NVV verfahren. Die Strukturreform sei zudem als eine Vorbereitung auf einen gemeinsamen, hessenweiten Verbundtarif zu sehen.</p>
<b>7</b>	<b>Skizzierung der weiteren Projektschritte</b>
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmoe, siehe <b>Anlage 2</b> , Folien 71-72
<b>8</b>	<b>Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen</b>
	s. TOP 3-6
<b>9</b>	<b>Abschluss</b>
	Herr Güttler bedankt sich für die Teilnahme und fordert die Anwesenden auf, ihre Anregungen und Überlegungen zum Regionalen NVP dem NVV schriftlich einzureichen. Diese würden in der 3. Sitzung der Regionalkonferenz behandelt.

f. d. R.

Dreieich, 20.03.2013 / 16.04.2013

Alex Müller, Dr. Hinrich Schmoe  
IGDB GmbH

#### Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) – 2. Regionalkonferenz – Kassel, 20.03.2013
3. Präsentationsfolien von Frau Schauf (NVV) zu „Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlussicherung“

# **Fortschreibung des Regionalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV)**

## **2. Regionalkonferenz**

**Kassel, 20.03.2013**

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

## **Tagesordnung**

- 1. Begrüßung**
- 2. Zuordnung der Themenbereiche**
- 3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
- 4. Anforderungsprofil**
- 5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
- 6. Grundzüge des Angebotskonzepts**
- 7. Skizzierung der weiteren Projektschritte**
- 8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## RK als Element des Beteiligungsverfahrens

### Funktion und Zusammensetzung der Regionalkonferenz (RK):

- Begleitung der fachspezifischen Thematiken
- kontinuierliche Anhörung und Erörterung der Ergebnisse aus der NVP-Bearbeitung
- Aufnahme und Erörterung der Anregungen aus dem Kreis der RK-Mitglieder
- Bindeglied zu den Entscheidungsgremien auf Landes-, Landkreis- und Kommunalebene
- Berücksichtigung von Anregungen und Wünschen vor dem Anhörungsverfahren
- RK ersetzt nicht das formale Anhörungsverfahren
- Zusammensetzung der RK entspricht dem Kreis der Anhörungsberechtigten

## Aufgabenträgerkonstellationen in Nordhessen

- Der NVV ist Aufgabenträgerorganisation im Sinne des § 2 Abs. 6 HÖPNVG.
- Die Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte, Städte mit mehr als 50.000 EW) nehmen die Belange des regionalen Verkehrs gemeinsam in Verkehrsverbänden wahr (vgl. § 6 Abs. 2 HÖPNVG).
- Daher nimmt ein LK die Aufgabenträgerschaft unmittelbar nur für den lokalen straßengebundenen Verkehr wahr (vgl. § 5 Abs. 1 u. 2 HÖPNVG).

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

## Rolle der Aufgabenträgerorganisation NVV

Der NVV in seiner Funktion als Aufgabenträgerorganisation hat – im Rahmen der Vorgaben der Aufgabenträger – die Belange des SPNV und des regionalen Busverkehrs wahrzunehmen und zwar hinsichtlich (vgl. § 7 HÖPNVG)

- der Weiterentwicklung des ÖPNV entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen und unter Berücksichtigung flexibler Bedienungsformen,
- der Festlegung der Nahverkehrsleistungen nach Quantität und Qualität,
- der Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für das Erbringen von Nahverkehrsleistungen,
- des Abschlusses von Vereinbarungen mit Verkehrsunternehmen über das Erbringen von Nahverkehrsleistungen,
- der Überwachung der Leistungserbringung gemäß der vereinbarten Quantitäten und Qualitäten,
- des Abschlusses von Vereinbarungen mit Verkehrsinfrastrukturunternehmen,
- der Aufstellung des verbundweiten Nahverkehrsplans.

## Aufgaben des Nahverkehrsplans (NVP)

- Zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV wird durch den Verkehrsverbund ein verbundweiter bzw. regionaler Nahverkehrsplan aufgestellt (vgl. § 14 Abs. 1, HÖPNVG).
  - Dabei sind verschiedene Ziele und Grundsätze zu beachten und zu berücksichtigen (vgl. §§ 3, 4, 14 HÖPNVG):
    - ÖPNV ist Teil des Gesamtverkehrssystems
    - Befriedigung der Nachfrage nach räumlicher Mobilität
    - Stärkung des ÖPNV zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens
    - Intermodalität, Raumordnung, Soziales, Umweltschutz
    - Leistungsfähigkeit und Effizienz des ÖPNV
  - Der NVP entfaltet Wirkung auf Dritte (eigenwirtschaftliche Antragsteller, Genehmigungsbehörde, Zuwendungsgeber)
- Im NVP wird die „ausreichende Bedienung“ konkretisiert.

## Bedeutung des NVP im novellierten PBefG

### Der Aufgabenträger

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

### Der NVP entfaltet Wirkung in Bezug auf:

- Handeln der Genehmigungsbehörde (vgl. § 8 Abs. 3a PBefG)
  - Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (vgl. § 8a PBefG)
  - Antrag auf Erteilung von Genehmigungen (vgl. § 12 PBefG)
  - Voraussetzung der Genehmigungen (vgl. § 13 PBefG)
- Der NVP wurde durch die am 01.01.2013 in Kraft getretene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes gestärkt.

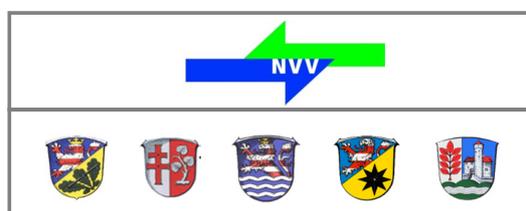
## Inhalte eines Nahverkehrsplans

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

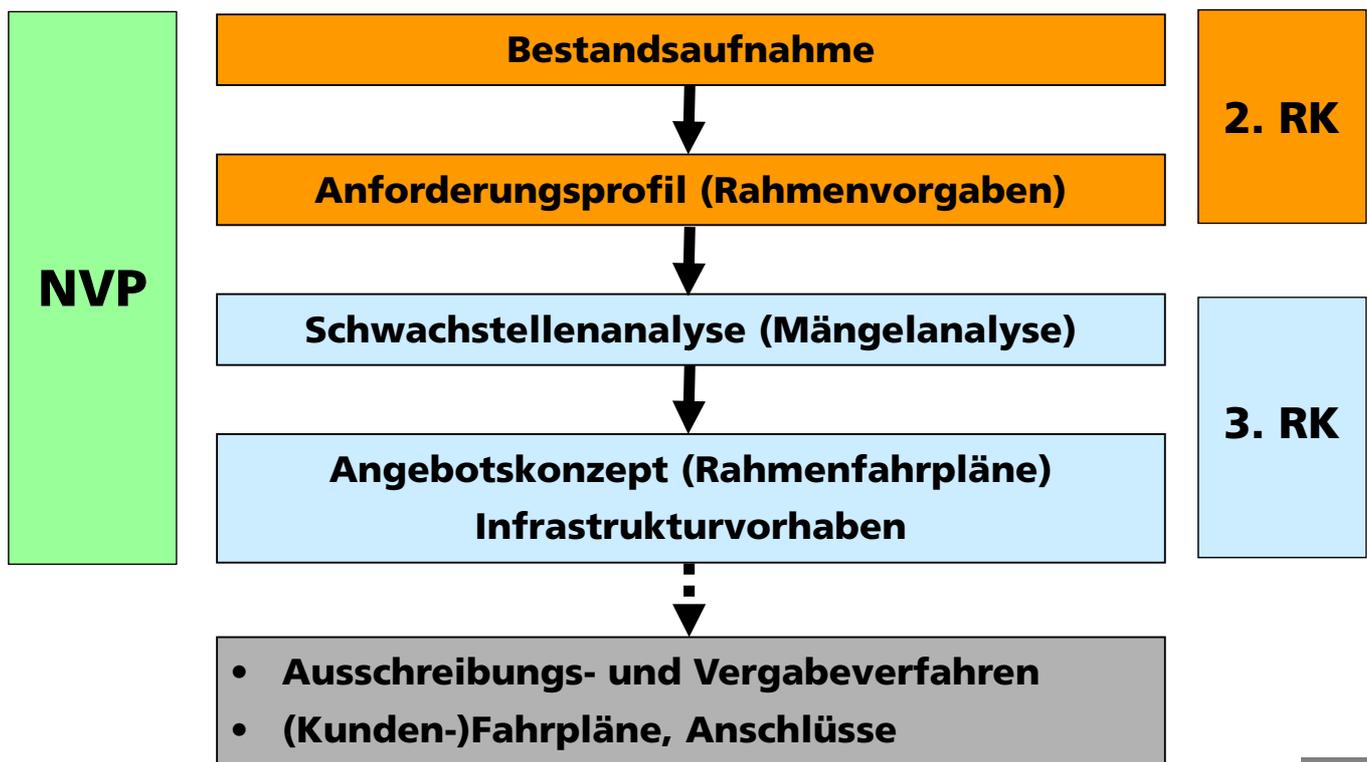
- **Bestandsaufnahme (Analysen zu Raumstruktur, Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage; Prognosen)**
- **Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele der Verkehrsabwicklung sowie für Fahrzeuge und Verkehrsinfrastrukturen („Anforderungsprofil“)**
- **Schnittstellen zum überregionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern**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

## Fortschreibung der NVP im NVV-Gebiet

- **Der Regionale NVP für den NVV stammt aus dem Jahr 2000.**
- **Die Lokalen NVP der Verbundlandkreise stammen aus den Jahren 2001 bis 2003.**
- **Nach dem Gegenstromprinzip sind die lokalen Nahverkehrspläne aus dem regionalen NVP zu entwickeln, während dieser die Inhalte der lokalen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen hat (vgl. § 14 Abs. 6 HÖPNVG).**
- **Anforderungen und Angebotskonzepte hinsichtlich des regionalen Verkehrs (SPNV, Bus) werden zur Wahrung des Territorialprinzips nachrichtlich in den lokalen NVP übernommen.**
- ➔ **Integrierte und zeitparallele Fortschreibung des regionalen NVP für den NVV und der lokalen NVP für die fünf Verbundlandkreise unter fachlicher Begleitung der IGDB und der Mathias Schmechtig Nahverkehrs-Consult.**



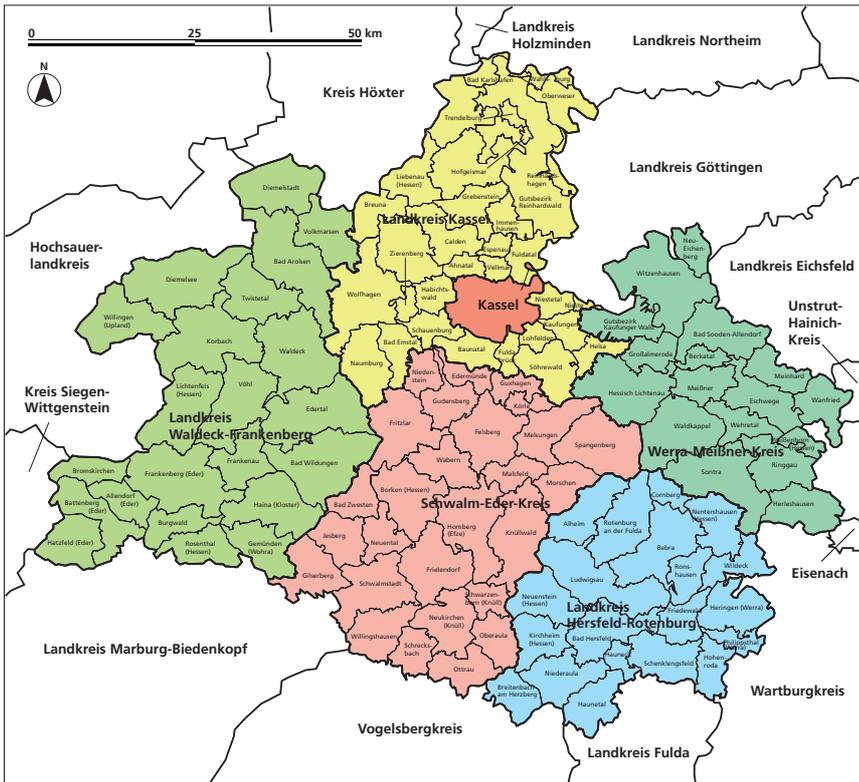
## Zentrale Kapitel eines NVP



## Tagesordnung

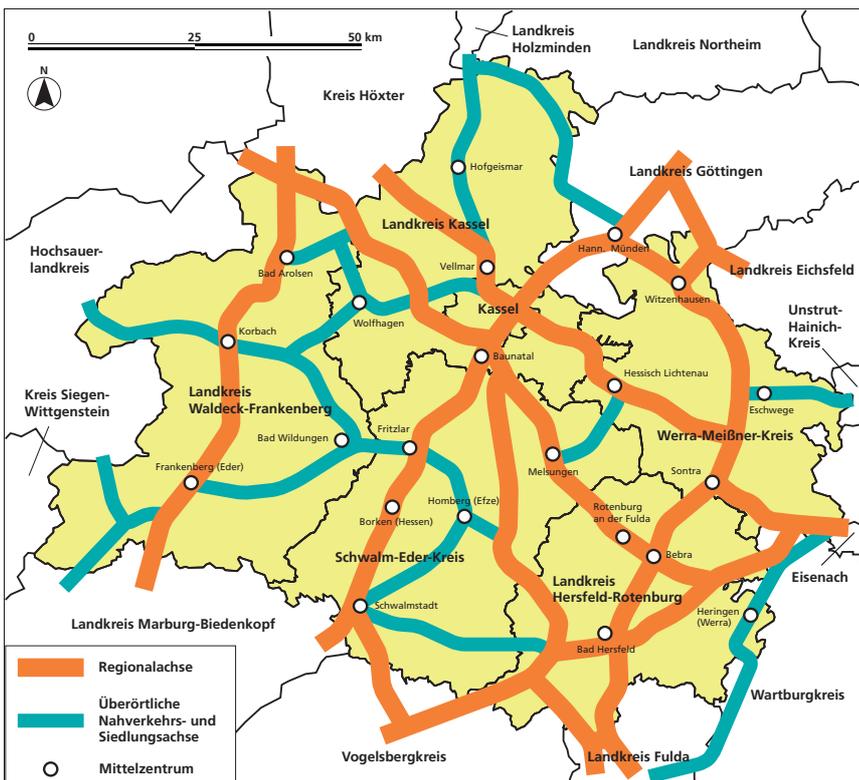
1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Raumstrukturen**
4. Anforderungsprofil
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Aufgabenträger-Verbundgebiet



- **Stadt Kassel**
- **Landkreis Kassel**
- **Landkreis Hersfeld-Rotenburg**
- **Schwalm-Eder-Kreis**
- **Landkreis Waldeck-Frankenberg**
- **Werra-Meißner-Kreis**

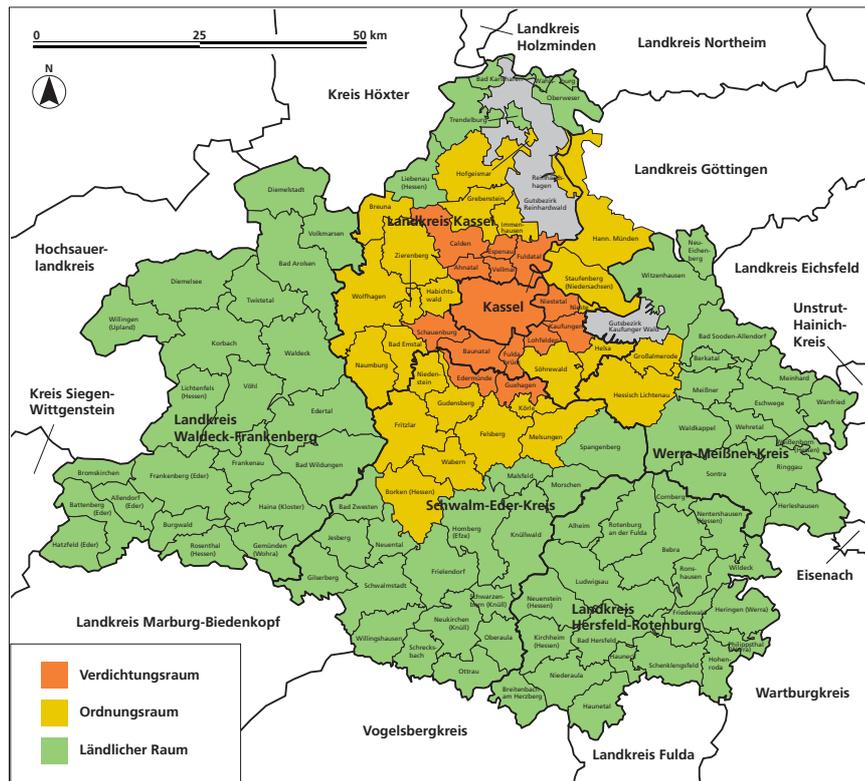
## Regional- und Siedlungsachsen



- **Regionalachsen verlaufen korridorartig i. W. entlang von Bundesautobahnen (BAB) oder Eisenbahnlinien.**
- **Überörtliche Nahverkehrs- und Siedlungsachsen verlaufen korridorartig i. W. entlang von Bundesstraßen.**
- **Die Linienverläufe regionaler Buslinien in der „Region“ orientieren sich an diesen Achsen.**

Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

## Strukturräumliche Gliederung des Verbundgebietes



- Verdichtungsraum
- Ordnungsraum
- Ländlicher Raum

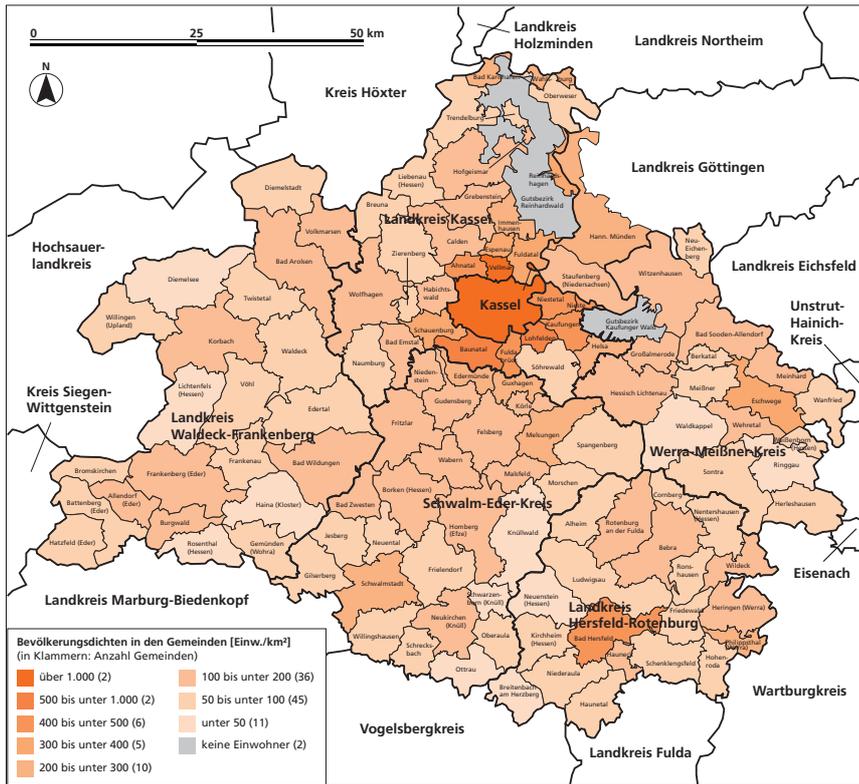
Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

## Eckdaten zu den Strukturräumen

Strukturraum	Einwohner (2008)		Fläche [km <sup>2</sup> ]		Einwohnerdichte [Einw./km <sup>2</sup> ]
	absolut	relativ	absolut	relativ	
<b>Verdichtungsraum</b>	<b>341 Tsd.</b>	<b>34 %</b>	<b>445</b>	<b>6 %</b>	<b>767</b>
<b>Ordnungsraum</b>	<b>183 Tsd.</b>	<b>18 %</b>	<b>1.246</b>	<b>18 %</b>	<b>147</b>
<b>Ländlicher Raum</b>	<b>489 Tsd.</b>	<b>48 %</b>	<b>4.985</b>	<b>73 %</b>	<b>98</b>
<b>gemeindefreie Gebiete</b>	<b>0</b>	<b>0 %</b>	<b>233</b>	<b>3 %</b>	<b>-</b>
<b>Summe</b>	<b>1,013 Mio.</b>	<b>100 %</b>	<b>6.909</b>	<b>100 %</b>	<b>147</b>

Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009

## Bevölkerungsdichten gemeindeweise

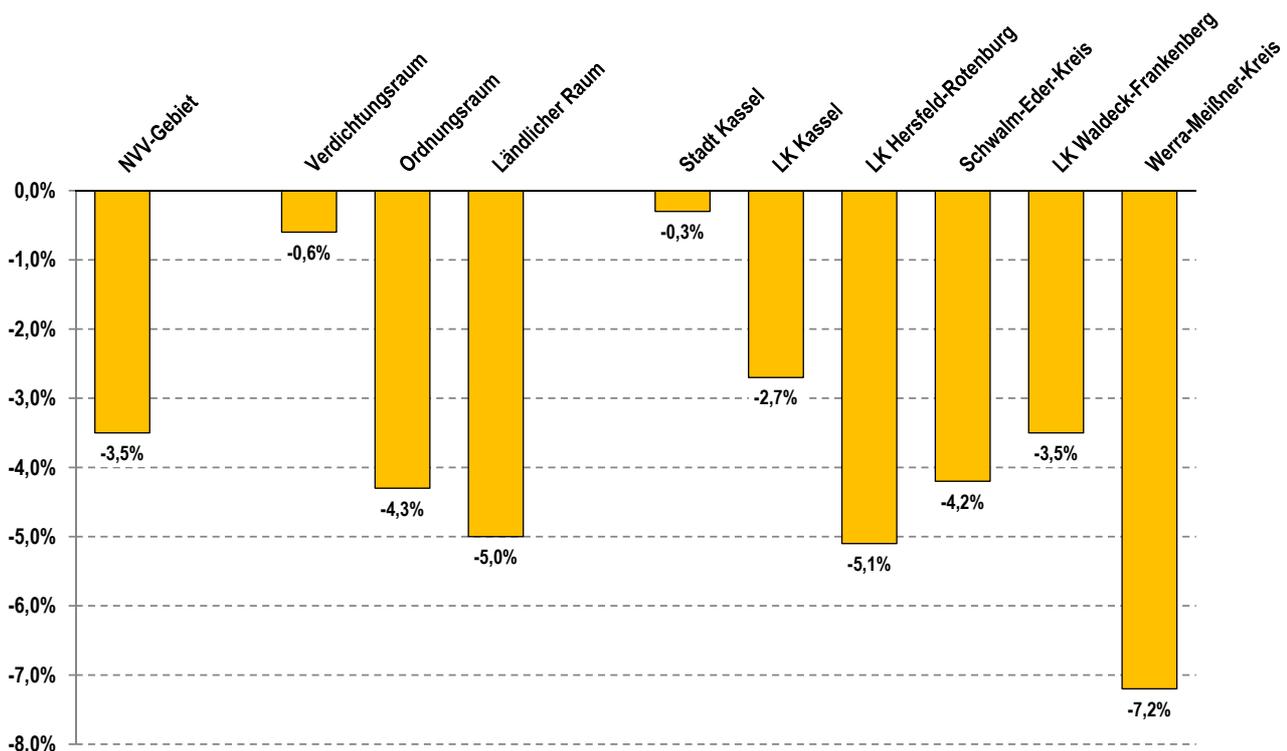


- **Stadtkreis Kassel (1.818)**
  - **Vellmar (1.305)**
  - **Lohfelden (831)**
  - **Baunatal (725)**
  - ...
  - **Bad Hersfeld (408)**
  - **Eschwege (319)**
  - **Schwalmstadt (222)**
  - **Korbach (194)**
  - ...
  - **Schwarzenborn (41)**
  - **Haina (40)**
- (in Klammern: Einw./km<sup>2</sup>)

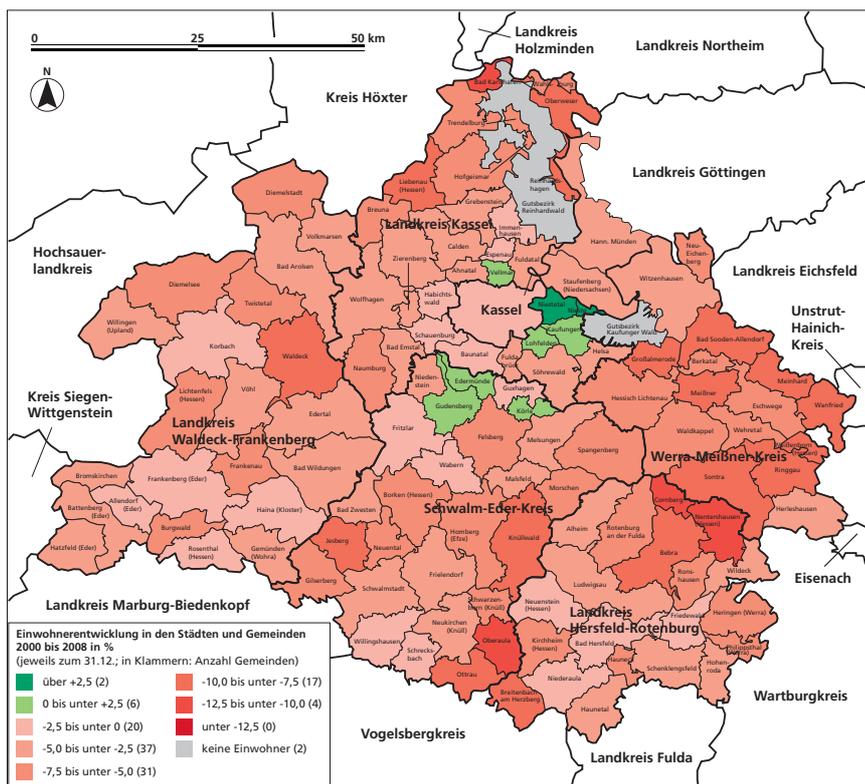
Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009

## Einwohnerentwicklungen 2000-2008 in den Strukturräumen und Verbundkreisen

Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009



# Einwohnerentwicklungen gemeindeweise 2000-2008

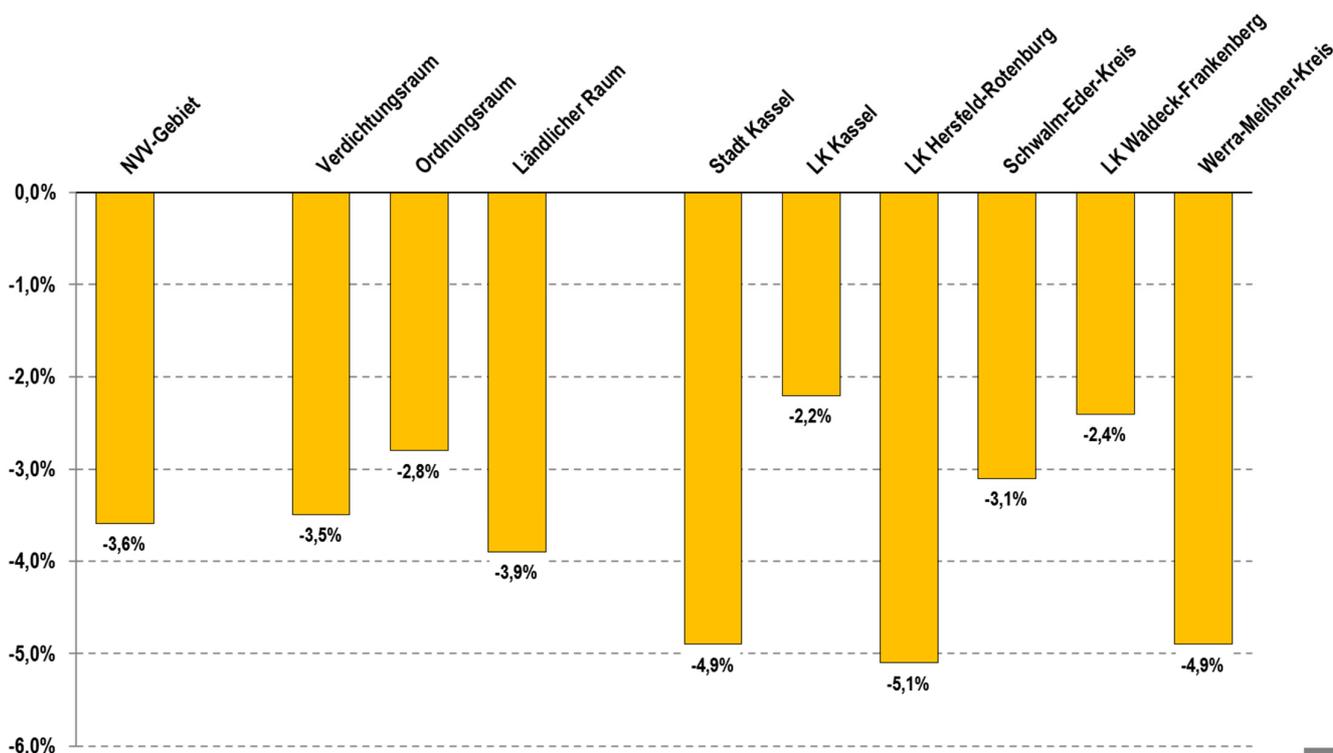


- Nieste (+5,8 %)
- Niestetal (+3,8 %)
- Gudensberg (+1,4 %)
- ...
- Lohfelden (+0,3 %)
- Kaufungen (+0,1 %)
- Rosenthal (-0,2 %)
- ...
- Wanfried (-9,7 %)
- Nentershausen (-10,3 %)
- Oberaula (-10,9 %)
- Bad Karlshafen (-11,4 %)
- Cornberg (-11,4 %)

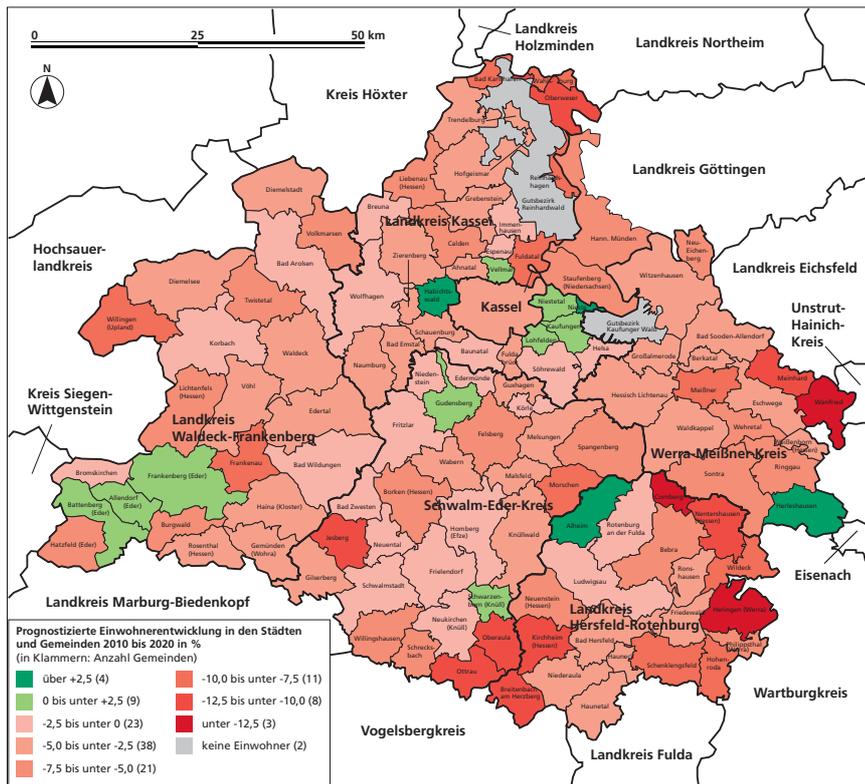
Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009

# Einwohnerprognosen 2010-2020 für die Strukturräume und Verbundkreise

Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009



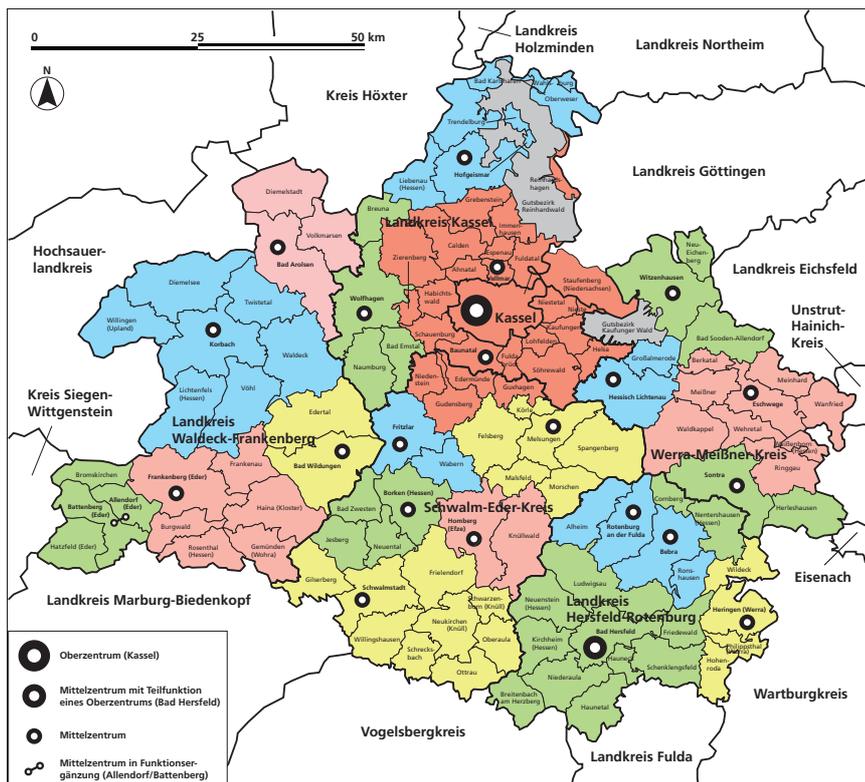
## Einwohnerprognosen gemeindeweise 2010-2020



- Nieste (+6,8 %)
- Herleshausen (+6,2 %)
- Habichtswald (+ 6,0 %)
- Alheim (+2,8 %)
- Kaufungen (+2,5 %)
- ...
- Kassel (-4,9 %)
- ...
- Breitenbach (-12,0 %)
- Oberweser (-12,2 %)
- Heringen (-13,8 %)
- Wanfried (-14,6 %)
- Cornberg (-19,1 %)

Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

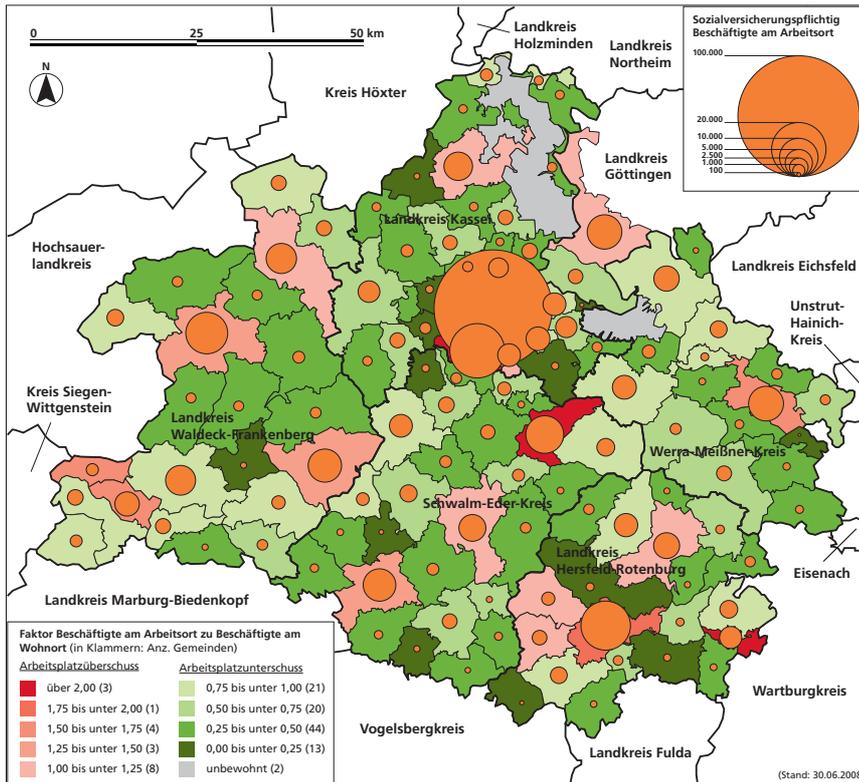
## Zentralörtliche Gliederung des Verbundgebietes



- Oberzentrum Kassel
- OZ Fulda für südl. LK HEF-ROF
- Bad Hersfeld MZ mit Teilfunktionen eines OZ
- 20 Mittelbereiche
- Größter Mittelbereich „Kassel+Umland“ über 400 Tsd. Einw. OZ Kassel und den MZ Baunatal u. Vellmar
- Kleinster Mittelbereich Allendorf/Battenberg ca. 16.500 Einw.

Quelle: Regionalplan für Nordhessen 2009

## Beschäftigte am Arbeitsort gemeindeweise (2008)

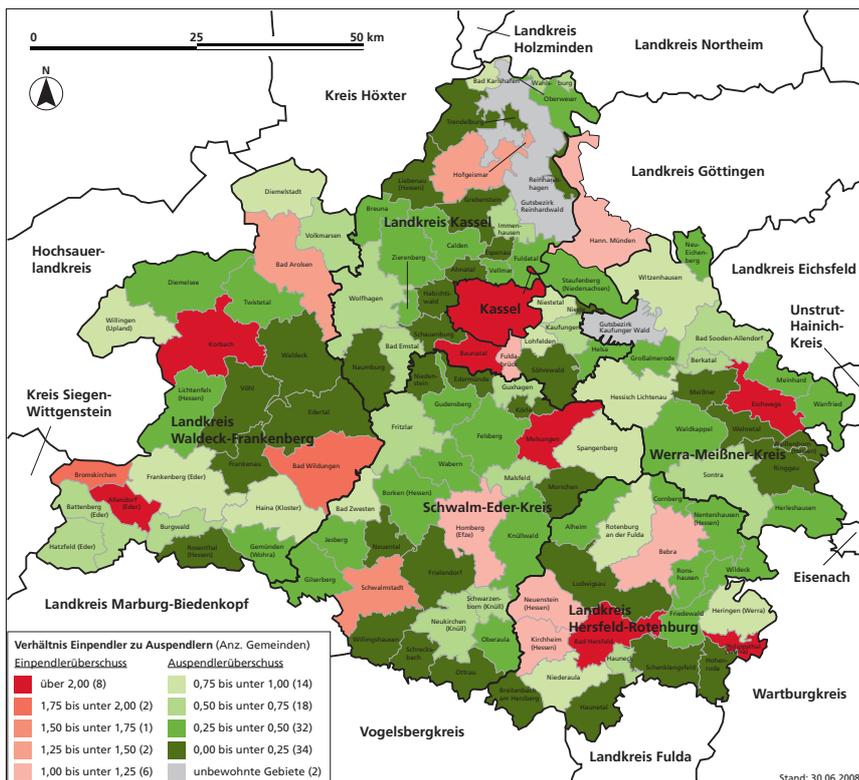


- Kassel (94.100)
- Baunatal (20.300)
- Bad Hersfeld (16.500)
- Korbach (11.800)
- Melsungen (9.700)
- Eschwege (8.200)

(in Klammern:  
sozialversicherungs-  
pflichtig Beschäftigte am  
Arbeitsort 30.06.2008)

Quelle: Bundesagentur  
für Arbeit 2009

## Aus- und Einpendlersalden gemeindeweise (2008)

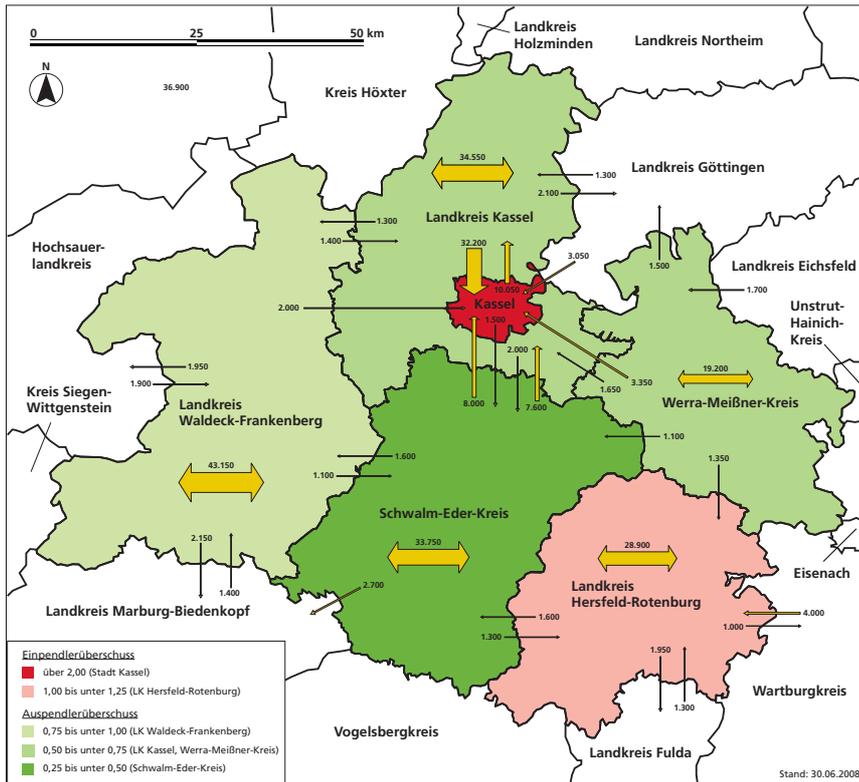


Orte mit den höchsten  
Einpendlersalden:

- Melsungen
- Philippsthal (Werra)
- Bad Hersfeld
- Kassel
- Baunatal
- Korbach
- Allendorf (Eder)
- Auspendlerüberschüsse  
im Umland von Kassel  
und von Mittelzentren

Quelle: Bundesagentur  
für Arbeit 2009

## Aus- und Einpendlerbeziehungen auf Kreisebene (2008)

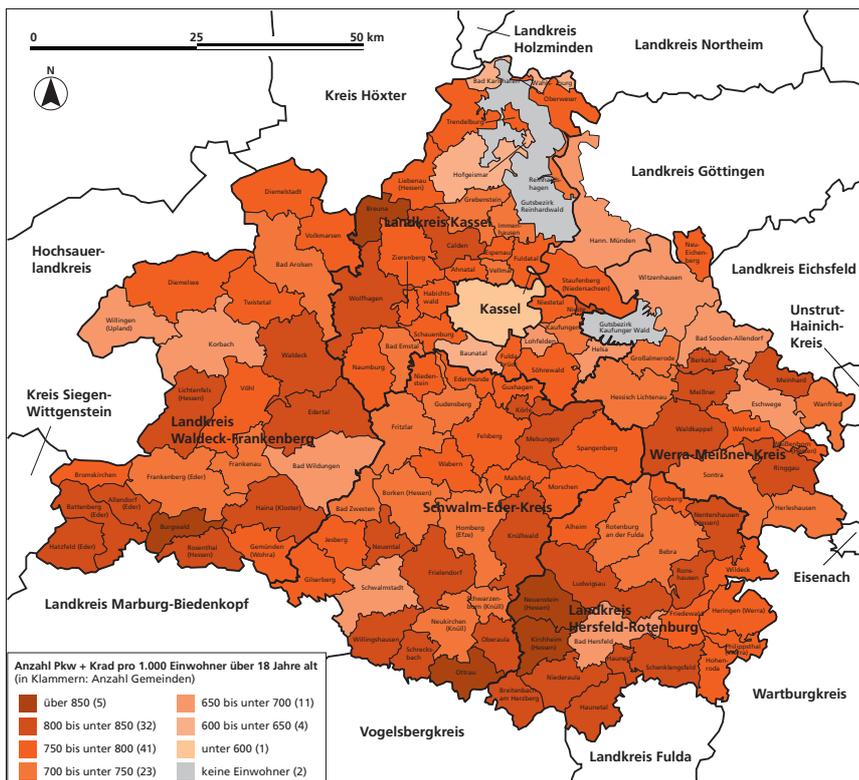


### Stärkste Pendlerströme über Kreisgrenzen:

- LK Kassel -> Stadt Kassel
- Stadt Kassel -> LK Kassel (Baunatal, Gemeinden im östlichen Umland)
- Schwalm-Eder-Kreis -> Stadt Kassel
- Schwalm-Eder-Kreis -> LK Kassel (Baunatal)
- Wartburgkreis -> LK Hersfeld-Rotenburg (Philippsthal, Heringen)
- Werra-Meißner-Kreis -> Stadt Kassel

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2009

## Motorisierungsraten gemeindeweise (2008)



### geringe Motorisierungs-raten:

- Stadt Kassel (50 %)
- Mittelzentren
- Baunatal (VW: WOB)
- Kurorte/Kurstädte
- punktuell: Gemeinden im ländlichen Raum

### hohe Motorisierungs-raten:

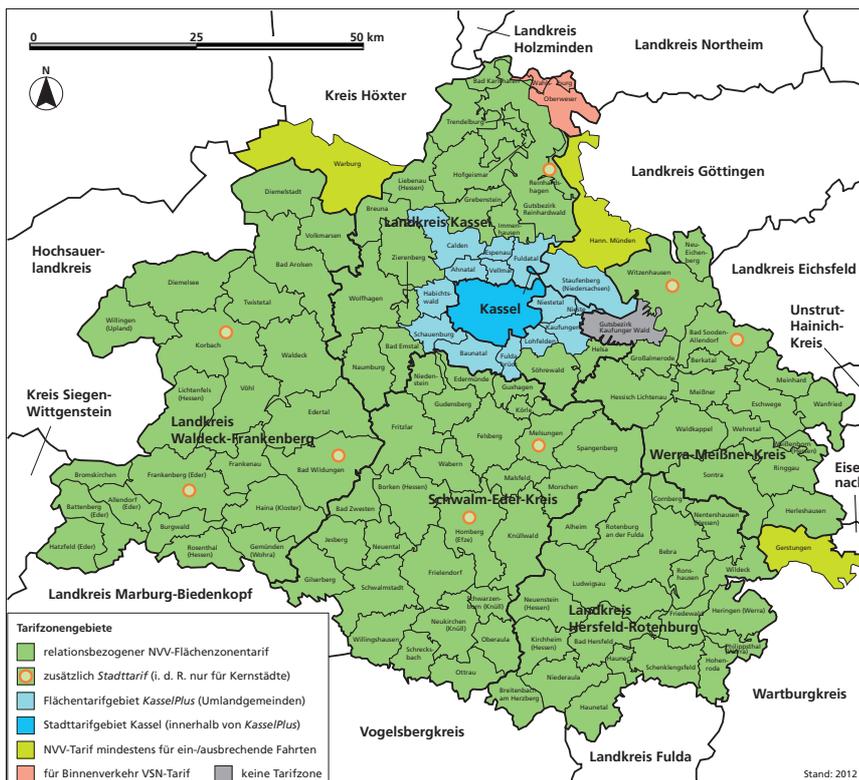
- SO: LK HEF-ROF, LK HR
- Auspendlergemeinden im ländlichen Raum
- Gemeinden ohne SPNV

Quelle: Hessisches Stat. Landesamt 2009

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Verkehrsangebot
4. Anforderungsprofil
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## NVV-Tarifgebiet



- Tarifgebiet ist weitgehend mit dem AT-Verbundgebiet identisch.
  - relationsbezogener Tarif außer Region KS
  - Flächentarifgebiet **KasselPlus**
  - Stadtgebiet Kassel
- Besonderheiten:**
- Vollintegration der Gemeinde **Staufenberg (LK GÖ)** in den **KasselPlus-Tarif**
  - Im Binnenverkehr der Gemeinden **Oberweser** und **Wahlsburg (LK KS)** gilt der **VSN-Tarif**.



# Systematisierung des Bestandsangebotes im Verbundgebiet (I)

## Schienspersonennahverkehr (SPNV)

- „konventioneller“ SPNV (RE, R) 
- RegioTram (RT) 
- Stadt-Umland-Tram 



## Regionaler Busverkehr

- Stadt-Umland-Linien im Verdichtungs- und Ordnungsraum Kassel
- „in der Region“ außerhalb des Verdichtungsraumes Kassel
- AST-Fahrten auf regionalen Buslinien 
- Expressbus-Linien (z. B. 500) *Express* 
- Ausflugsbus-Linien (z. B. 202) *Ausflugs* 
- *Nachtschwärmer*-Fahrten in das Kasseler Umland Fr/Sa und Sa/So 

# Systematisierung des Bestandsangebotes im Verbundgebiet (II)

## Lokale ÖPNV-Angebote in den Verbundlandkreisen

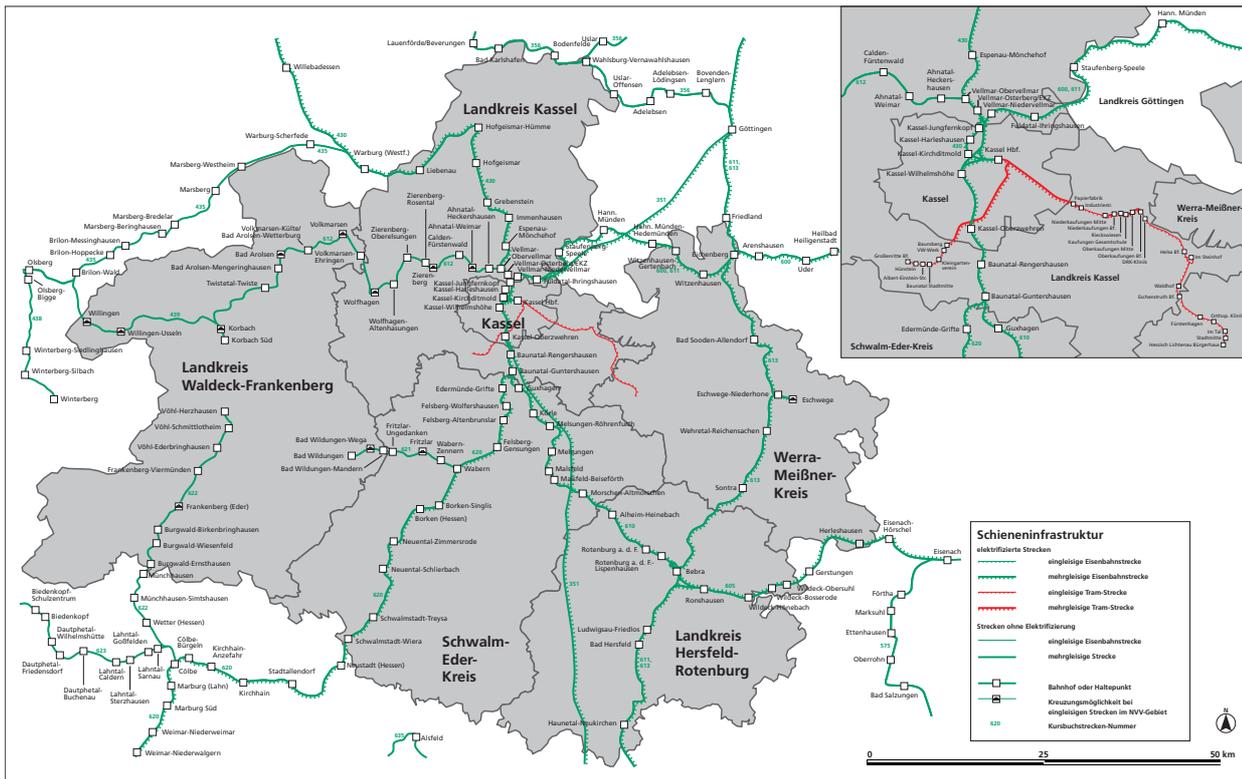


- Lokale Bus- und AST-Linien  
- Lokale Stadtverkehre *Stadt*  unter finanzieller Beteiligung der jeweiligen Städte z. B. in Baunatal, Bad Hersfeld, Melsungen, Korbach, Eschwege
- alternative Bedienformen  
Bürgerbusse, soziale Fahrdienste, *Mobilfalt*   
Subjektförderung für Zielgruppen (Taxigutscheine, 50-50-Taxi).

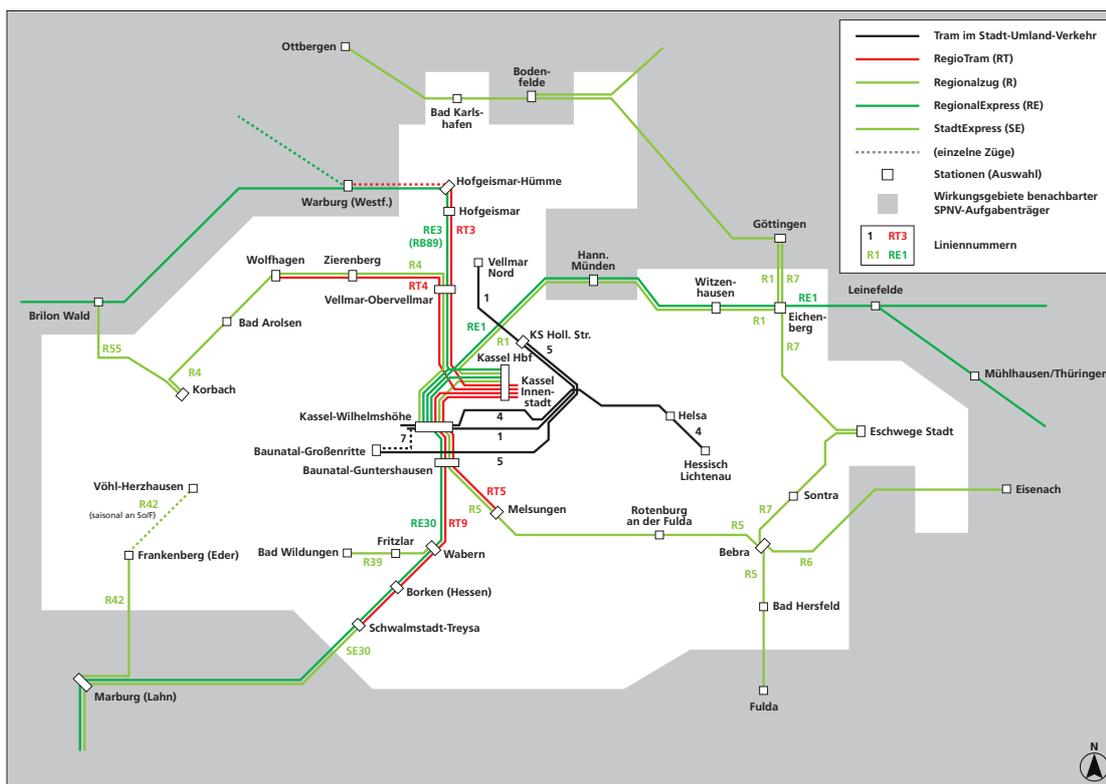
## „Einbrechende“ Buslinien

- in federführender Aufgabenträgerschaft benachbarter Verbünde bzw. Landkreise
- aus dem RMV-Gebiet (regionale und lokale Linien)
- aus Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Thüringen (Regelverkehrslinien und Linien primär für den Ausbildungsverkehr)

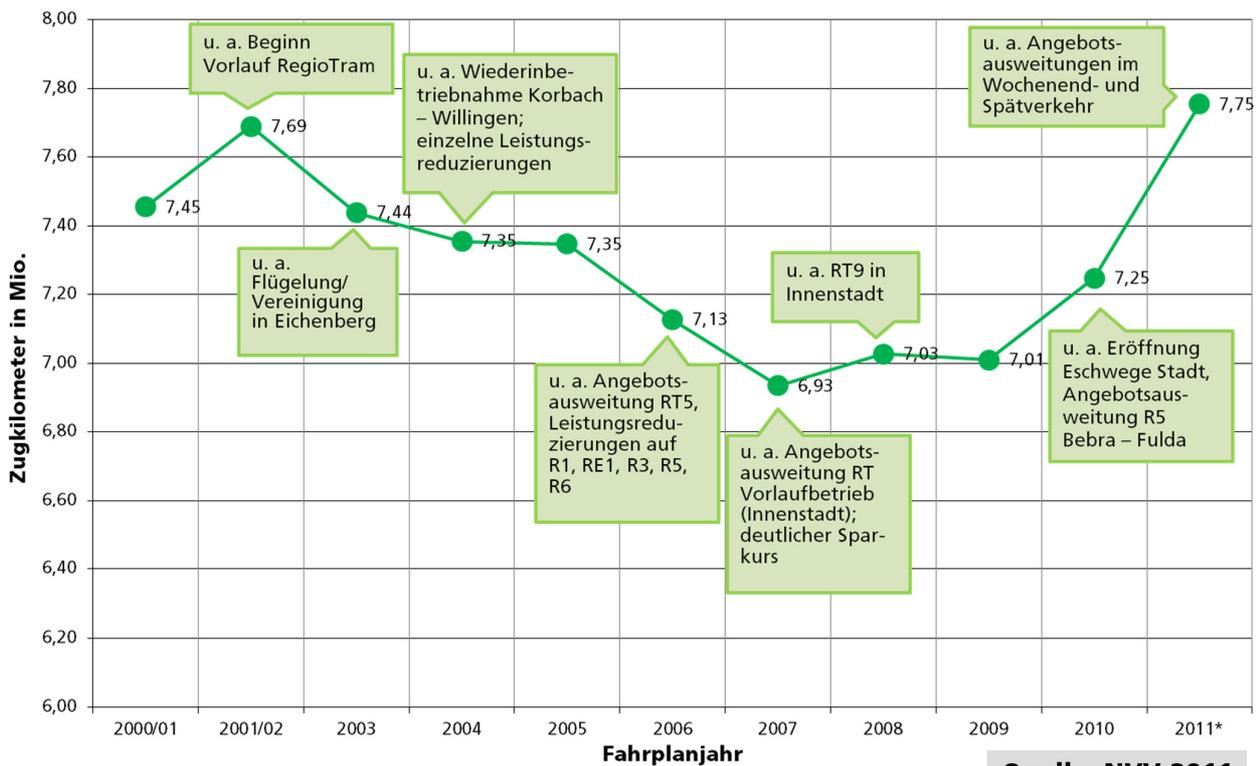
# Eisenbahnnetz für den Personenverkehr



# Verkehrsangebot im Bestand: SPNV-Linien **R** **RT** **Tram**



## Entwicklung der SPNV-Leistungen im NVV-Gebiet **R** **RT**



33

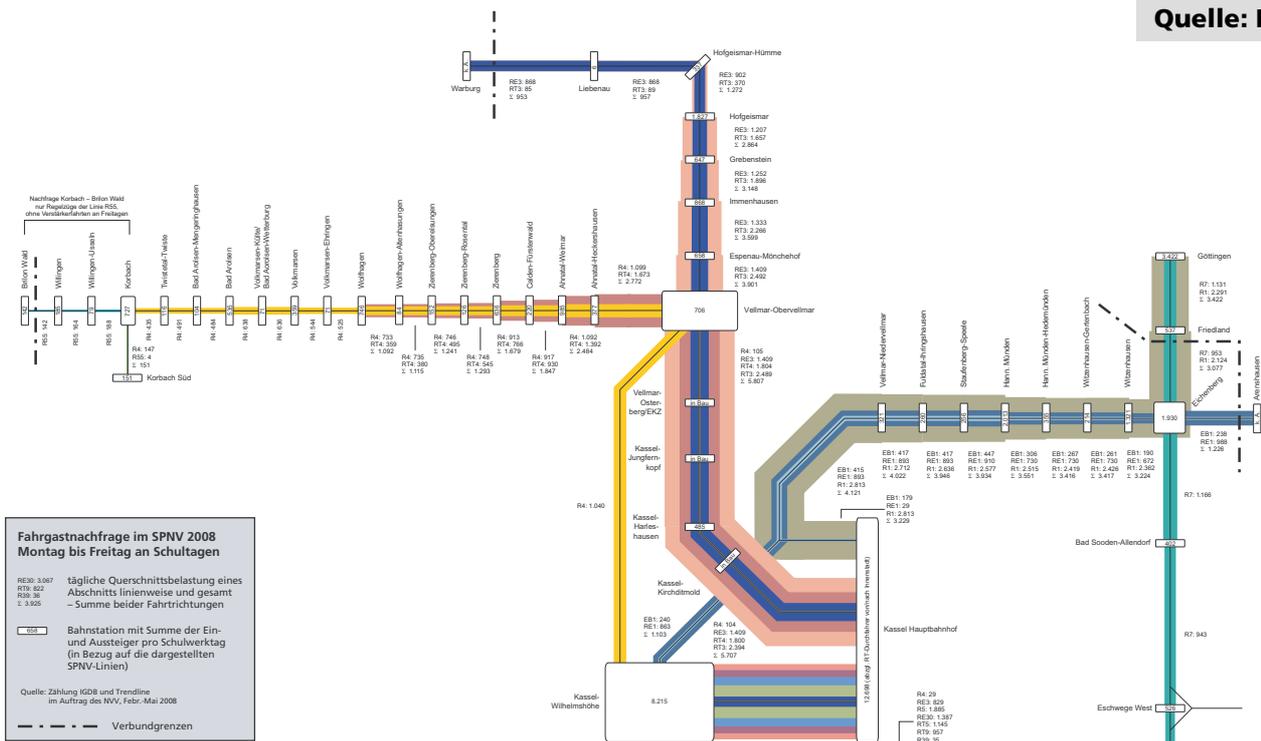
## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme: Verkehrsnachfrage**
4. Anforderungsprofil
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

34

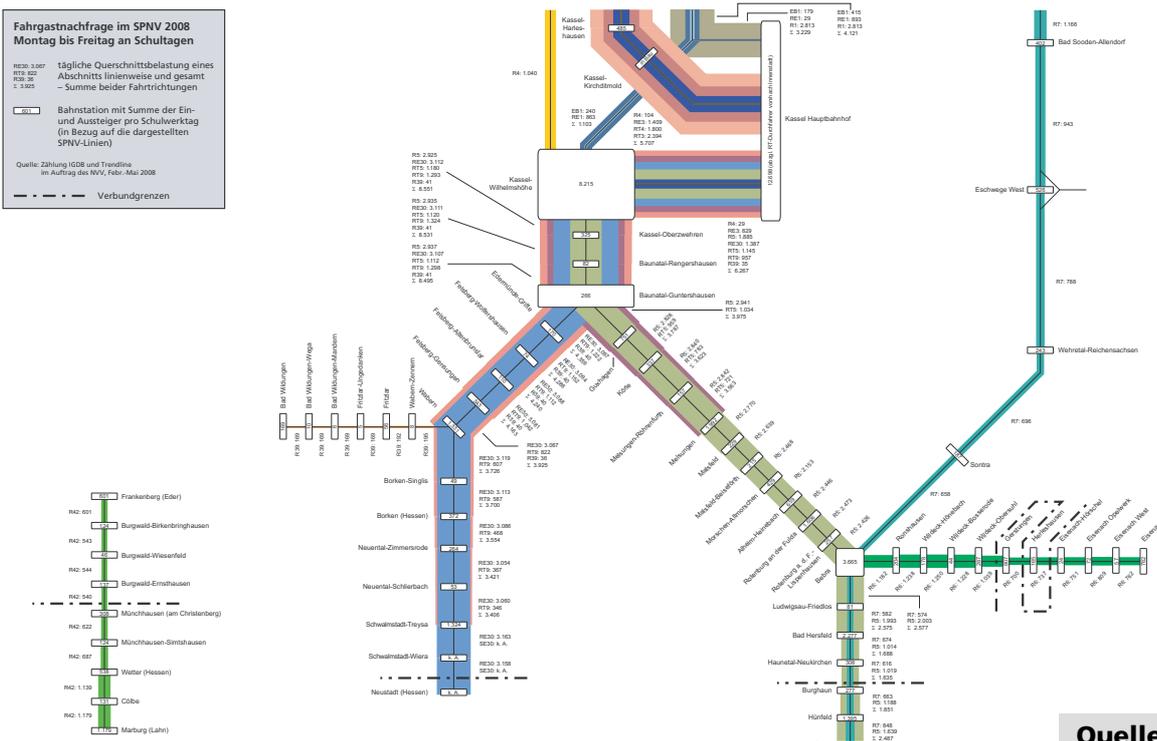
# Verkehrsnachfrage im SPNV (2008): nördliches Verbundgebiet

Quelle: NVV



# Verkehrsnachfrage im SPNV (2008): südliches Verbundgebiet

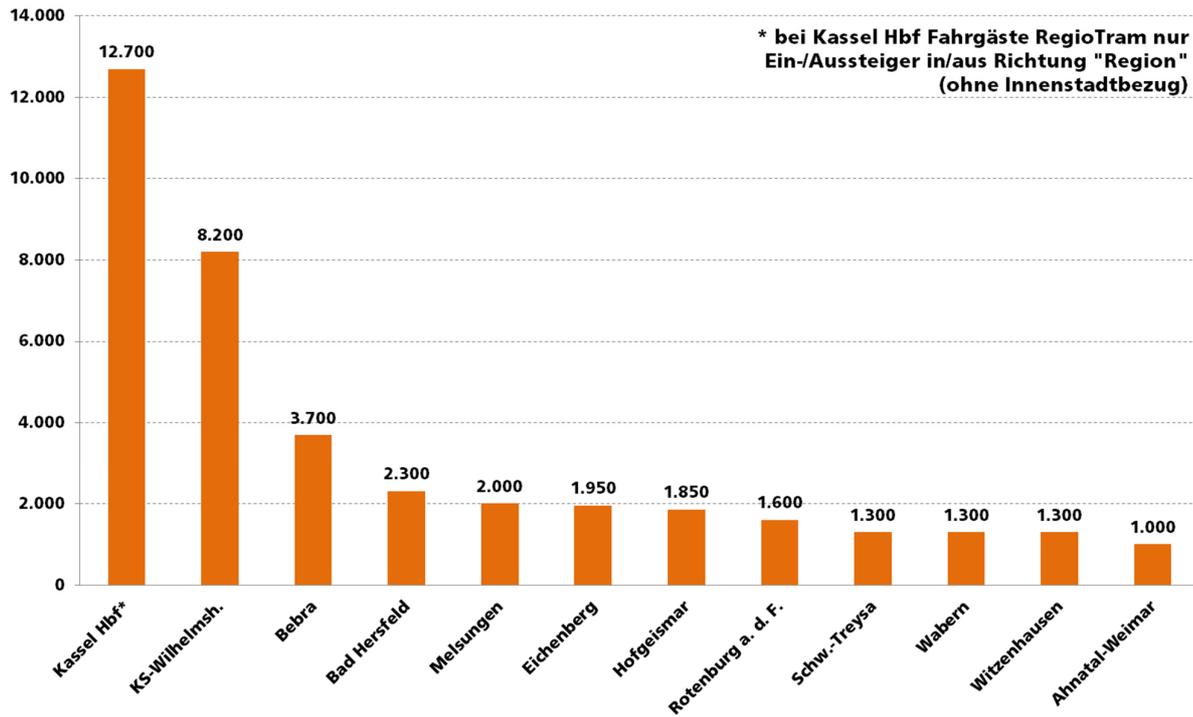
Quelle: NVV



# Fahrgastfrequenzen an den Bahnhöfen (2008)

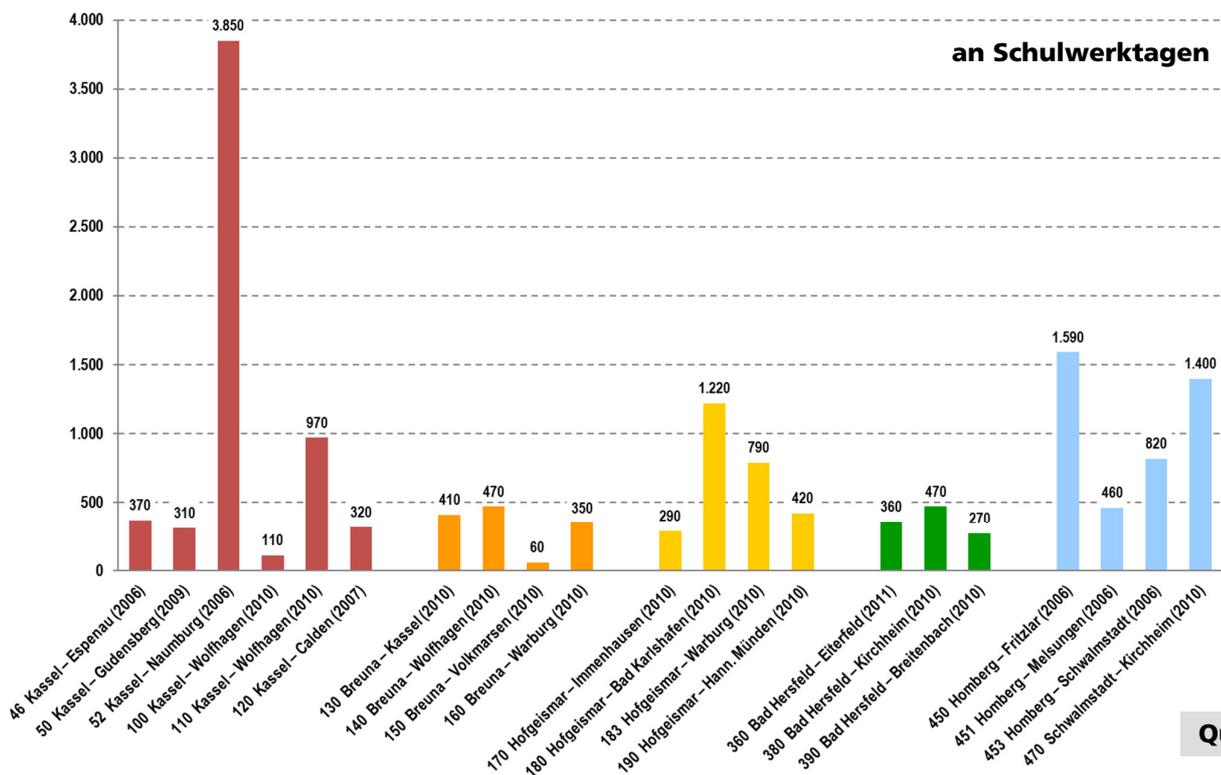
## Schulwerktägliche Ein-/Aus-/Umsteiger im SPNV

Quelle: NVV



# Fahrgastaufkommen ausgewählter regionaler Buslinien

## an Schulwerktagen



Quelle: NVV

# Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Zuordnung der Themenbereiche**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil: Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele**
5. **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
6. **Grundzüge des Angebotskonzepts**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

## Stellung und Funktion des Anforderungsprofils innerhalb des NVP

### Das Anforderungsprofil

- ... enthält Rahmenvorgaben und Gestaltungsziele für das gesamte ÖPNV-System im Verbundgebiet,
- ... stellt die verkehrliche Willensbekundung des Verbundes für die Weiterentwicklung des (regionalen) ÖPNV auf seinem Gebiet dar,
- ... ist eine Rahmenplanung für die Ausgestaltung des regionalen ÖPNV in diesem Jahrzehnt,
- ... ist Basis für Schwachstellenanalyse, Angebotskonzept, Maßnahmenwirkung und Kostenkalkulation im NVP.

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

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

## **Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils (I)**

- **Übernahme von Vorgaben aus gesetzlichen Bestimmungen:**
  - **Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**
  - **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**
  - **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)**
  - **Behindertengleichstellungsgesetze von Bund und Land Hessen (BGG, HessBGG)**
- **Übernahme von Vorgaben übergeordneter Planwerke:**
  - **Regionalplan Nordhessen**
- **Formulierung von Vorgaben zu quantitativen und qualitativen Mindest-standards der Verkehrsbedienung**
- **Berücksichtigung von**
  - **Stand der Technik (Fahrzeuge, ortsfeste Infrastrukturen)**
  - **Erkenntnissen aus den Verkehrswissenschaften (Mobilitätsverhalten)**

## Inhalte des vorliegenden Anforderungsprofils (II)

- **Einbettung in gesellschaftliche und wirtschaftsstrukturelle Wandlungsprozesse**
  - **Demographie**
  - **Ausbildung**
  - **Beschäftigung**
- **Einbeziehung der Belange von Nutzergruppen mit besonderen Ansprüchen**
  - **Behindertengleichstellung**
  - **Senioren**
  - **(weitere) mobilitätseingeschränkte Personengruppen**
- **Formulierung von Vorgaben zur räumlichen Erschließung und zu Verbindungen zu/von Orten unterschiedlicher Zentralitätsstufe**
- ➔ **Gesamtbild des künftigen ÖPNV in Regie des NVV bzw. im Verbundgebiet (einzelne Abweichungen bei den lokalen NVP)**

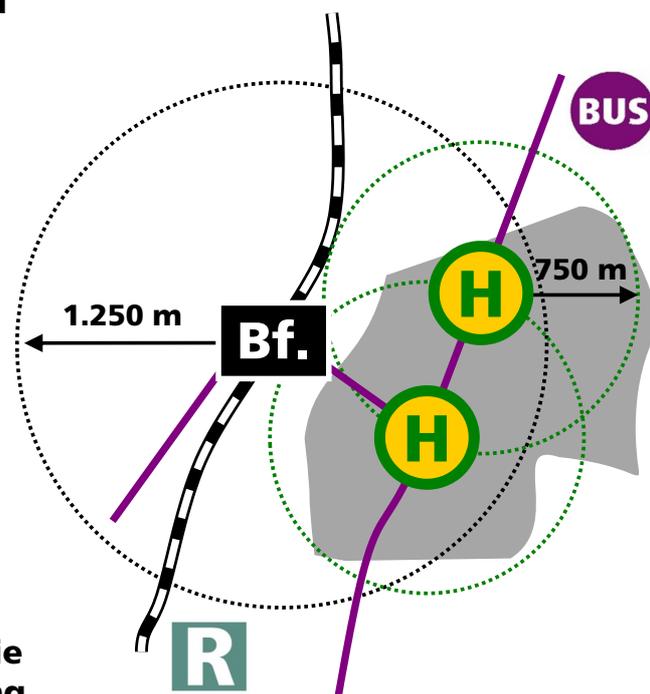
## Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Zuordnung der Themenbereiche**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil: Erschließungs- und Verbindungsqualitäten**
5. **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
6. **Grundzüge des Angebotskonzepts**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

## Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade

Strukturraum	Zentralitätsstufe des Stadt-/ Ortsteils	Mindesterschließungsgrad	Radius um Zugangsstelle (mit regelmäßiger Bedienung)			
			R	RT	Tram	BUS AST
Verdichtungsraum	MZ	90 %	750 m	500 m	500 m	300 m
	GZ, NZ					500 m
Ordnungsraum	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	-	-	500 m [300 m]
	GZ, NZ	70 %	1.250 m			750 m

## Räumliche Erschließung des Siedlungsgebietes am Beispiel des ländlichen Raums durch Haltestelleneinzugsbereiche und Erschließungsgrade

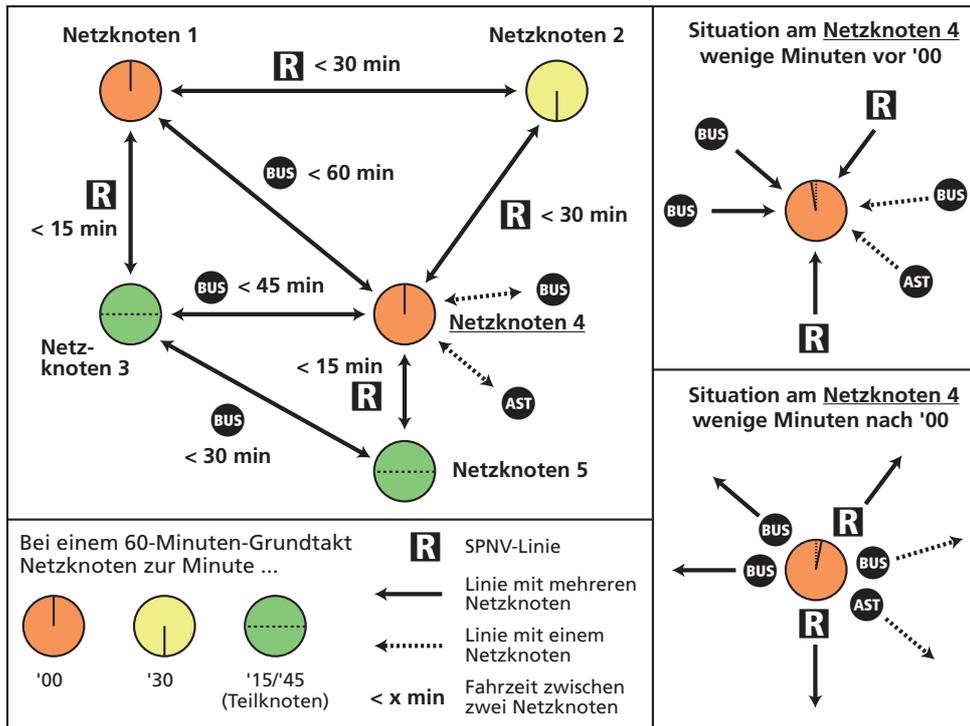


### Grundzentrum (GZ)

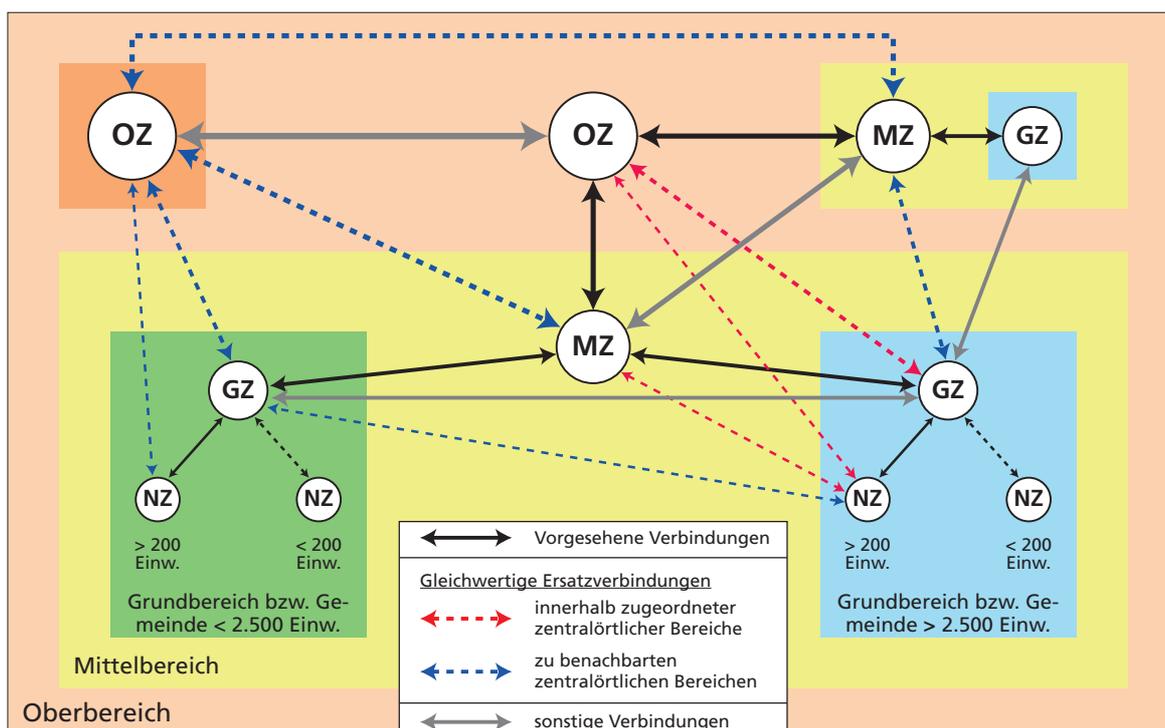
Mindesterschließungsgrad: 70 %

Am Beispiel von Wehretal-Reichensachsen (Werra-Meißner-Kreis) ist die Vorgabe zur räumlichen Erschließung erfüllt.

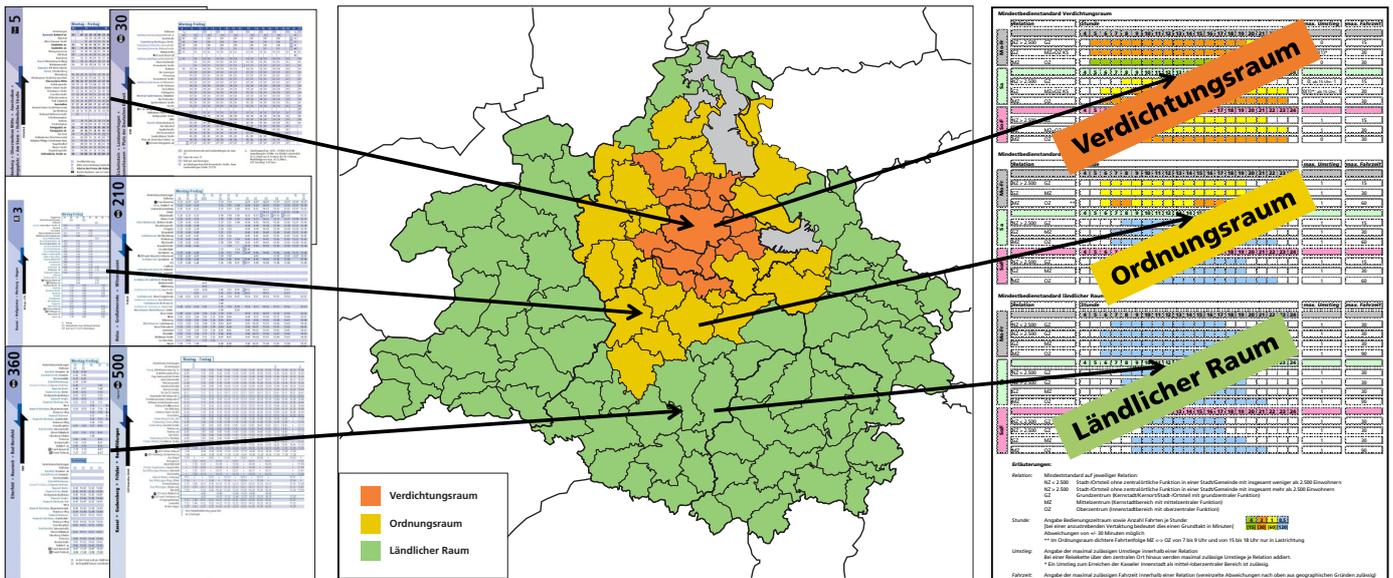
## Schaffung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) in Nordhessen als mittel- bis langfristige Zielsetzung



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



# Methodische Ableitung der Verbindungsqualitäten



Ausgehend von dem Verkehrsangebot im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV im Bestand (2010) werden die Anforderungen an die Verbindungsqualitäten für den Jedermann-Verkehr im regionalen NVP nach den drei Strukturräumen im Verbundgebiet differenziert und moderat weiterentwickelt.

## Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Verdichtungsraum – soweit durch regionale Linien bedient (SPNV, Bus)

Mindestbedienstandard Verdichtungsraum

Relation		Stunde											max. Umstieg	max. Fahrzeit										
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24		
Mo-Fr	NZ GZ																						0	15
	GZ MZ=OZ KS																						0(1)*	30
	MZ OZ																						0	30
Sa	NZ 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 GZ																						1	15
	GZ MZ=OZ KS																						1	30
	MZ OZ																						0	30

- an Werktagen und an Samstagen tagsüber (mindestens) 15-Minuten-Takt zwischen den Mittelzentren (Baunatal, Vellmar) und dem Oberzentrum (OZ) Kassel
- an Werktagen (mindestens) 30-Minuten-Takt zwischen den Grundzentren (GZ) im Verdichtungsraum und dem Oberzentrum Kassel

## Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Ordnungsraum – soweit durch regionale Linien bedient (SPNV, Bus)

Mindestbedienstandard Ordnungsraum

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

- an Werktagen (mindestens) 60-Minuten-Takt – mit Verdichtungen auf einen 30-Minuten-Takt in den HVZ – zwischen den Mittelzentren und dem Oberzentrum (OZ) Kassel
- an Werktagen (mindestens) 60-Minuten-Takt zwischen den Grundzentren (GZ) im Ordnungsraum und den zugeordneten Mittelzentren

## Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im ländlichen Raum – soweit durch regionale Linien bedient (SPNV, Bus)

Mindestbedienstandard ländlicher Raum

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

- im ländlichen Raum für alle Relationen (mindestens) 2-Stunden-Takt an allen Verkehrstagen
- Orte mit SPNV-Anschluss zumeist dichtere Verbindungen

## Legende zu den Mindestbedienungsqualitäten zwischen zentralen Orten im Verbundgebiet – soweit durch regionale Linien bedient (SPNV, Bus)

### 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:

[bei einer anzustrebenden Vertaktung bedeutet dies einen Grundtakt in Minuten]

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

4	2	1	0,5
[15]	[30]	[60]	[120]

#### Umstieg:

Angabe der maximal zulässigen Umstiege innerhalb einer Relation

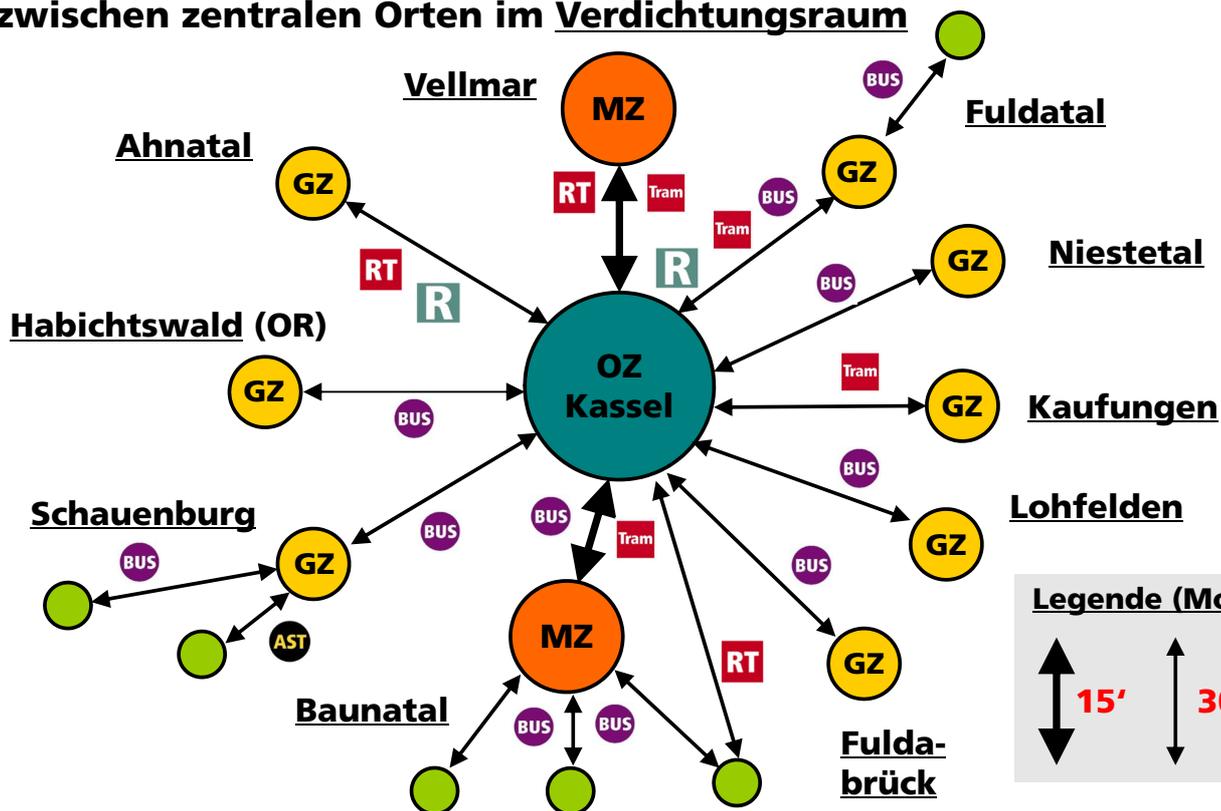
Bei einer Reisekette über den zentralen Ort hinaus werden maximal zulässige Umstiege je Relation addiert.

\* Ein Umstieg zum Erreichen der Kasseler Innenstadt als mittel-/oberzentraler Bereich ist zulässig.

#### Fahrzeit:

Angabe der maximal zulässigen Fahrzeit innerhalb einer Relation

## Beispiel für Mindestbedienungsqualitäten im Jedermann-Verkehr zwischen zentralen Orten im Verdichtungsraum

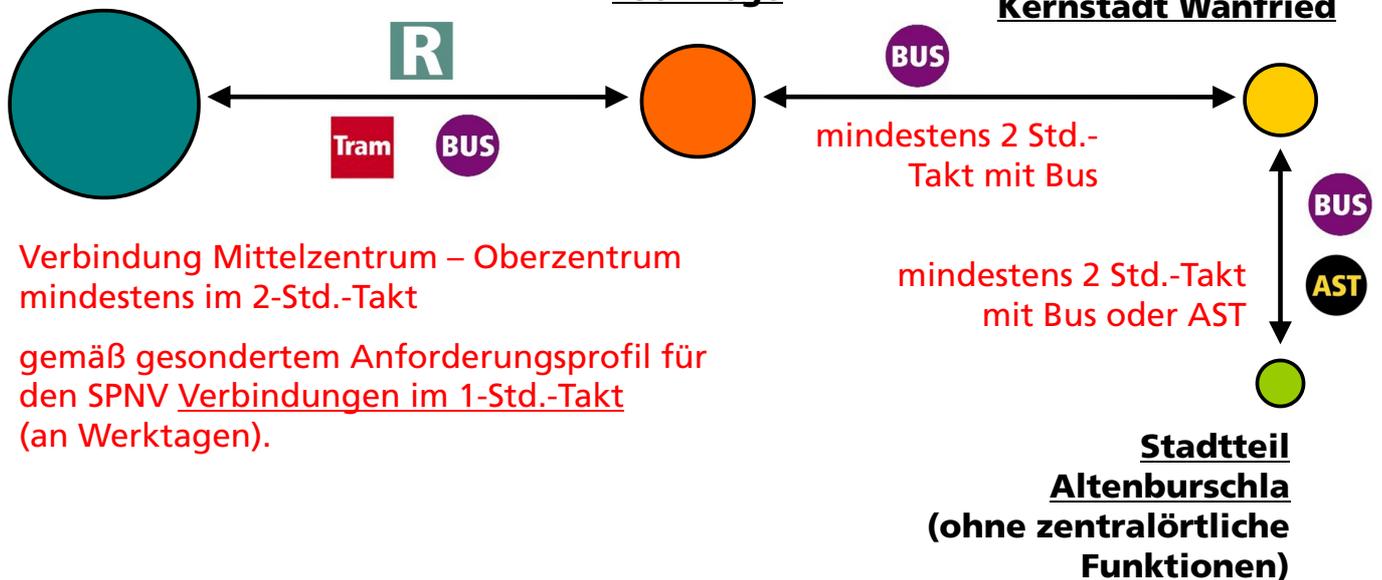


## Beispiel für Mindestbedienungsqualitäten im Jedermann-Verkehr zwischen zentralen Orten im ländlichen Raum

**Oberzentrum:**  
**Kassel**

**Mittelzentrum:**  
**Eschwege**

**Grundzentrum:**  
**Kernstadt Wanfried**



55

## Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. **Anforderungsprofil: Barrierefreier ÖPNV**
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

56

## Anforderungen an einen barrierefreien ÖPNV

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

## Auswirkungen novelliertes PBefG auf NVP

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

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

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

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

- Aufgrund der umfassenden Anforderungen und der hohen Investitionen kann vollständige Barrierefreiheit nur langfristig erreicht werden.

## Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

- **Gehbehinderte Personen mit oder ohne Rollator/Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)**
  - **blinde und sehbehinderte Personen**
  - **Personen mit Rollstuhl**
  - **gehörlose Personen**
  - **hochbetagte Personen**
  - **greifbehinderte Personen**
  - **kleinwüchsige Personen**
  - **Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen**
  - **Personen mit Gleichgewichtsstörungen**
  - **Personen mit geistiger Behinderung**
- ➔ **Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit sind sehr unterschiedlich, teilweise sogar divergierend.**

## Extrakt: Anforderungsprofil im regionalen NVP

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

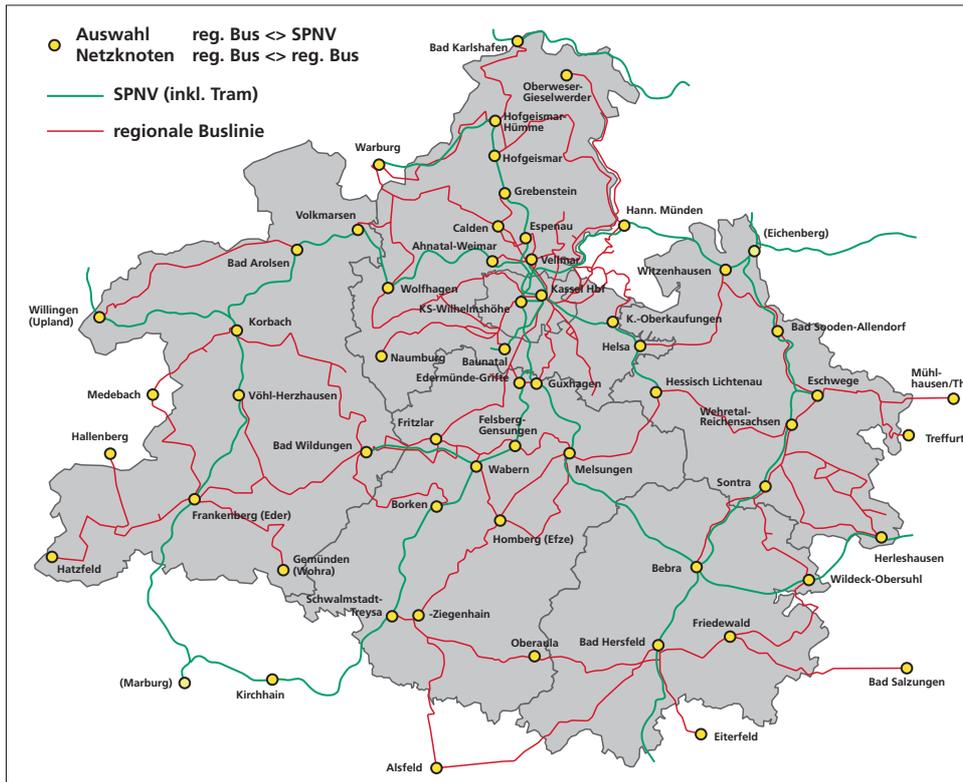
# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
6. Grundzüge des Angebotskonzepts
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

# Tagesordnung

1. Begrüßung
2. Zuordnung der Themenbereiche
3. Auszüge aus der Bestandsaufnahme
4. Anforderungsprofil
5. Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
6. **Grundzüge des Angebotskonzepts**
7. Skizzierung der weiteren Projektschritte
8. Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen

## Netzwerk des regionalen ÖPNV



- im Stadt-Umland-Verkehr angebotsorientierte Fahrplangerüste
- „in der Region“:
- Netzwerk der reg. Verkehrsmittel
- regionale Buslinien entlang der Hauptachsen der Verkehrsnachfrage
- in den Achsenzwischenräumen jenseits des Ausbildungsverkehrs bedarfsorientierte Angebote (AST) in Regie der LNO

63

## Grundsätze der Bedienung im SPNV

Im NVP werden den SPNV-Linien verschiedene verkehrliche Aufgaben zugewiesen:

- innere Erschließung der Region Nordhessen;
- Anbindung nahezu aller Mittelzentren sowie zahlreicher, an den Eisenbahnstrecken gelegener Grundzentren;
- Anbindung des Hauptbahnhofs in Kassel (Erschließung der Innenstadt);
- Anbindung des Bahnhofs KS-Wilhelmshöhe (Übergang zum Fernverkehr);
- (interregionale) Verbindungen zu den Oberzentren benachbarter Regionen.

Die verkehrlichen Anforderungen an den SPNV sind im Anforderungsprofil über die Produkte definiert:

- Regionalzug (R) 
- RegionalExpress (RE) 
- RegioTram 
- (Stadt-Umland-)Tram 

64

## Produktbezogene Bedienung im SPNV (I)

### Der RegionalExpress (RE)

- verbindet Nordhessen mit den Nachbarregionen und schafft damit schnelle, interregionale Verbindungen,
- verkehrt mindestens im 120-Minuten-Grundtakt,
- hält nur an aufkommensstarken Stationen,
- bietet Fahrgästen besonders schnelle Verbindungen zu/aus den OZ,
- stellt an die Fahrzeugausstattung und an den Kundenservice besondere Anforderungen (z. B. 100%ige Zugbegleiterquote).

### Der Regionalzug (R)

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

## Produktbezogene Bedienung im SPNV (II)

### Die RegioTram

- verkehrt in einem Umkreis bis ca. 30 km um Kassel,
- fährt durch Zweisystemtechnik im Eisenbahn- und im Straßenbahnnetz,
- ermöglicht umsteigefreie Fahrten von der Region in die Innenstadt von KS
- weist einen dichten Stationsabstand auf,
- übernimmt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen im Verdichtungs- und Ordnungsraum,
- nimmt darüber hinaus innergemeindliche Erschließungs- und Verbindungsfunktionen wahr (in der Stadt Kassel und in den Umlandgemeinden),
- verkehrt im 30-Min.-Grundtakt (auf einem Außenast im 60-Min.-Grundtakt).

### Die (Stadt-Umland-)Tram

- weist einen sehr dichten Stations- bzw. Haltestellenabstand auf,
- dient in besonderem Maße auch der innerörtlichen Erschließung der durchfahrenen Städte und Gemeinden,
- verkehrt im 15-Min.-Grundtakt (auf einem Außenast im 30-Min.-Grundtakt).

# Beispiel Angebotskonzept im NVP: Rahmenfahrplan SPNV

## Rahmenfahrplan (Korridorsteckbrief)

Korridor 2  
Kassel – Wabern – Borken – Schwalmstadt-Treysa – Marburg

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'	38	40
Samstag	20	34	30	
Sonn- und Feiertag	18	18	18	

**Fahrtenfolgen (Takt)**

	Mo-Fr	120'	60'+V	
Kassel Hbf				
Wabern		120'	60'	
Borken-Singlis		120'	120'	
Borken (Hessen)		abends 120'	120'	
Schwalmstadt-Treysa				
Schwalmstadt-Treysa	Mo-Fr	120'		60'+V
	Sa	120'		60'-
	So/F	120'		120'
Marburg		abends 120'		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
	R9 Schw.-Treysa <-> Melsungen RT5
Wabern	RE30 Frankfurt (M) <-> Bad Wildungen R39
	R9 Kassel <-> Bad Wildungen R39
Schw.-Treysa	R9 Kassel <-> Frankfurt (M.) IC
	R9 Kassel <-> Frankfurt (M.) SE30
Marburg	RE30 Frankfurt (M.) <-> Brilon-1' R42
	RE30 Gießen <-> Frankenberg (Eder) R42

1 im Fall einer Reaktivierung Korbach – Frankenberg (Eder)

## Kundenfahrplan (kein Bestandteil des NVP)

R 30

Kassel – Wabern – Borken – Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt a. M.

NVP

Kassel – Schwalmstadt-Treysa – Frankfurt a. M.

Montag-Freitag

	RE	R	IC	RE	R	R	RB	RE	R	RT	IC	R	RT	RE	R	RT
Zugattung																
Verkehrsbeschränkungen																
Fußnoten																
Kaufungen, Papierfabrik ab										6.21			7.21			8.21
Kassel, Leipziger Straße										6.26			7.26			8.26
Sandershäuser Straße										6.28			7.28			8.28
Untereustädter Kirchplatz										6.32			7.32			8.32
Am Stern										6.34			7.34			8.34
Lutherplatz										6.35			7.35			8.35
Scheidemannplatz										6.37			7.38			8.38
Kassel Hauptbahnhof an	4.00	4.43		5.30	6.11	6.38		6.38		7.39	8.23		8.39			8.39
Kassel Hauptbahnhof ab	4.04	4.47		5.34	6.15	6.42		6.42		7.43	8.28		8.43			8.43
Kassel-Wilhelmshöhe an	4.05	5.02		5.35	6.17	6.44	7.03	6.44	7.03	7.44	8.29		8.44			8.44
Kassel-Wilhelmshöhe ab	-	-		5.39	-	6.49	-	6.49	-	7.49	-		8.49			8.49
Borken-Singlis	-	-		5.42	-	6.52	-	6.52	-	7.52	-		8.52			8.52
Borken (Hessen)	-	-		5.45	-	6.55	-	6.55	-	7.55	-		8.55			8.55
Neuental-Zimmersrode	-	-		5.49	6.26	6.59	-	6.59	-	7.59	-		8.59			8.59
Neuental-Schlierbach	-	-		5.52	-	7.02	-	7.02	-	8.02	-		9.02			9.02
Schwalmstadt-Treysa	-	-		5.56	-	7.06	-	7.06	-	8.06	-		9.06			9.06
Schwalmstadt-Treysa an	-	-		5.59	6.33	7.10	-	7.10	-	8.10	-		9.10			9.10
Schwalmstadt-Treysa ab	4.22	5.21		6.04	6.38	7.18	7.21	7.18	7.21	8.18	8.48		9.18			9.18
Wabern an				6.08		7.28	7.28			8.28			9.28			9.28
Wabern ab				6.33		7.56	7.56			8.56			9.56			9.56
Bad Wildungen an	4.23	5.22		6.05	6.39	7.27	7.22	7.27	7.22	8.19	8.48		9.27			9.27
Bad Wildungen ab	-	-		6.09	-	7.32	-	7.32	-	8.24	-		9.32			9.32
Borken-Singlis	4.29	-		6.13	6.45	7.36	-	7.36	-	8.28	8.54		9.36			9.36
Borken (Hessen)	-	-		6.18	6.50	7.42	-	7.42	-	8.34	-		9.42			9.42
Neuental-Zimmersrode	-	-		6.22	-	7.47	-	7.47	-	8.39	-		9.47			9.47
Neuental-Schlierbach	4.40	5.38		6.31	6.59	7.54	7.38	7.54	7.38	8.46	9.05		9.54			9.54
Schwalmstadt-Treysa an	4.41	5.15	5.39	5.45	6.27	6.38	7.01	7.15	7.39	8.15			9.06	9.15		9.15
Schwalmstadt-Treysa ab	-	5.19	-	6.32	-	6.42	-	7.19	-	8.19	-		9.19			9.19
Schwalmstadt-Wiera	4.48	5.23	-	5.52	6.36	6.47	7.08	7.23	-	8.23	-		9.12	9.23		9.23
Neustadt (Mbg)	4.55	5.29	-	6.01	6.43	6.54	7.16	7.29	-	8.29	-		9.19	9.29		9.29
Stadtlendorf	5.01	5.34	-	6.07	6.48	7.00	7.23	7.34	-	8.34	-		9.25	9.34		9.34
Kirchhain	5.12	5.49	6.04	6.23	7.02	7.18	7.34	7.49	8.04	8.49			9.35	9.49		9.49
Marburg	5.36	6.28	6.23	6.52	7.36	7.47	7.53	8.28	8.23	9.22			9.53	10.28		10.28
Gießen	6.25	7.24	7.06	7.37	8.25			8.37	9.27	9.06	10.07		10.34	11.27		11.27
Frankfurt (M) Hbf an																

# Grundsätze Angebotskonzept regionaler Busverkehr (I)

Regionale Buslinien des Stadt-Umland-Verkehrs Kassel erfüllen i. d. R. folgende Kriterien:

- Die Linienführungen gehen (radial) vom Oberzentrum Kassel aus und überschreiten somit Kreisgrenzen.
- Die Linie nehmen Verbindungsfunktionen zwischen Kassel und den Umlandgemeinden im Verdichtungs- und Ordnungsraum wahr.
- Die Linien übernehmen zugleich Erschließungsfunktionen in den Umlandgemeinden (i. S. einer Feinbedienung der Stadt- und Ortsteile).
- Die Linien sind an regionale Netzknoten angebunden, zumindest einseitig in der Stadt Kassel (SPNV, RegioTram, Tram).
- Das Fahrtenangebot ist auf die Belange des Jedermann-Verkehrs ausgerichtet.
- Nachfragespitzen im ausbildungsbezogenen Verkehr werden über Zusatzfahrten mit abgedeckt (Anm.: in den Kasseler Umlandgemeinden gibt es weder Gymnasien, gymnasiale Oberstufen noch berufliche Schulen).



# Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Zuordnung der Themenbereiche**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil**
5. **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
6. **Grundzüge des Angebotskonzepts**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

# Weitere Projektschritte

- **Angebotskonzept (mit Umsetzungshorizonten)**  
**Steckbriefe mit Rahmenangaben zum Verkehrsangebot je**
  - **Bedienkorridor im SPNV**
  - **regionaler Buslinie**
- **Infrastrukturmaßnahmen (DFI, Eisenbahninfrastruktur)**
- **Maßnahmenwirkungen und -bewertungen**
- **Linienbündelung (Busverkehr)**  
**Bündelsteckbriefe**
- **3. Regionalkonferenz (vsl. 07/2013)**
- **Anhörung (vsl. 09/2013)**
- **Beschlussfassung im AR des NVV (vsl. 11/2013 oder 12/2013)**

# Tagesordnung

1. **Begrüßung**
2. **Zuordnung der Themenbereiche**
3. **Auszüge aus der Bestandsaufnahme**
4. **Anforderungsprofil**
5. **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**
6. **Grundzüge des Angebotskonzepts**
7. **Skizzierung der weiteren Projektschritte**
8. **Aufnahme von Anregungen, Wünschen und Hinweisen**

# Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

Regionalkonferenz NVP

20.03.2013

- **Ziele und Konzepte**
- Stand des Projektes
- Testlauf Melsungen
- (Soll-)Datenkonzept
- Mandantenarbeitsplätze
- Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan



NVV



## » Ziele und Konzepte

### Ziele des NVV

- Integration vorhandener Systeme
- Zentrale Datenhaltung NVV
- Verbesserung der Kundeninformation
- Erleichterung des Zugangs und der Nutzung des ÖPNV
- Imageverbesserung ÖPNV in Nordhessen
- Verbesserung Qualität im ÖPNV
- Erfüllen der Vorgaben aus ÖPNV-G



NVV



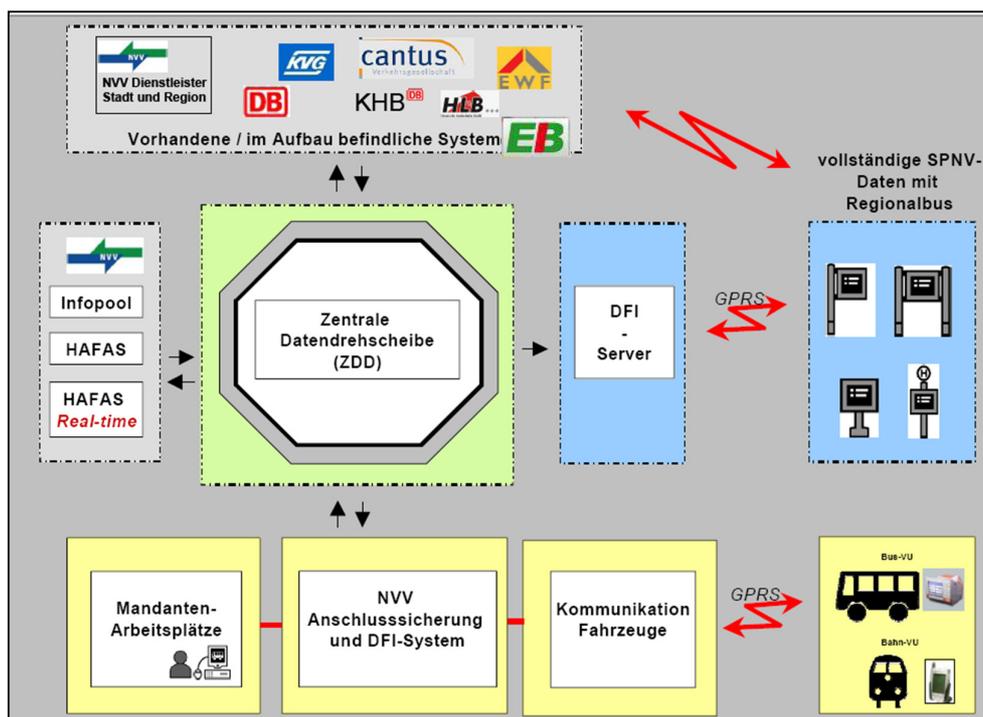
## » Ziele und Konzepte

### Systembausteine für die Kunden

- ▶ **Dynamische Fahrgastinformation (DFI)**  
(RT-Netz; SPNV-Netz; RegioBus-Netz)
- ▶ **Anschlusssicherung (ANS)**  
(überbetriebliche ANS; Anzeigen in Fahrzeuge)
- ▶ **Dynamische Fahrplanauskunft (DFA)**  
(Fahrinfo-IST; Fahrinfo-Handy/PDA; Info-Stelen)

NVV

## » Konzept: Systembild zentrale Datendrehscheibe

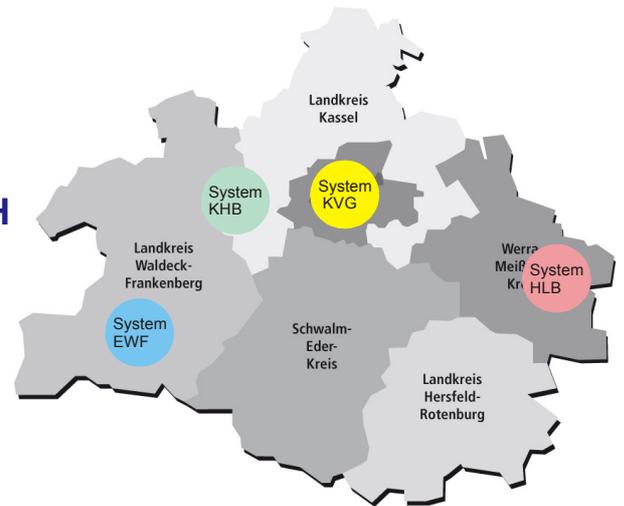


NVV

## » Ziele und Konzepte

### Zu integrierende Systeme im NVV

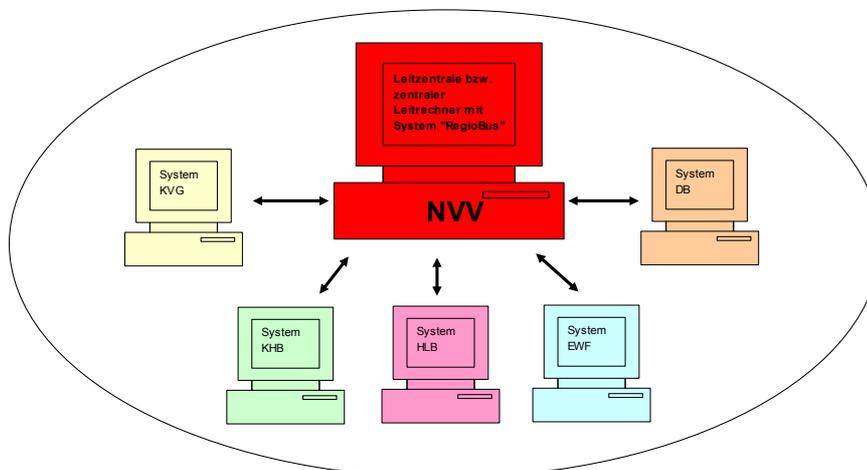
- DFI Kurhessenbahn (KHB)
- RBL Kasseler Verkehrsgesellschaft AG (KVG)
- RBL Energie Waldeck-Frankenberg GmbH (EWF)
- DFI Stadtbahn Eschwege der Hessischen Landesbahn GmbH (HLB)



NVV

## » Konzept

### Auszug aus der Aufgabenstellung des NVV

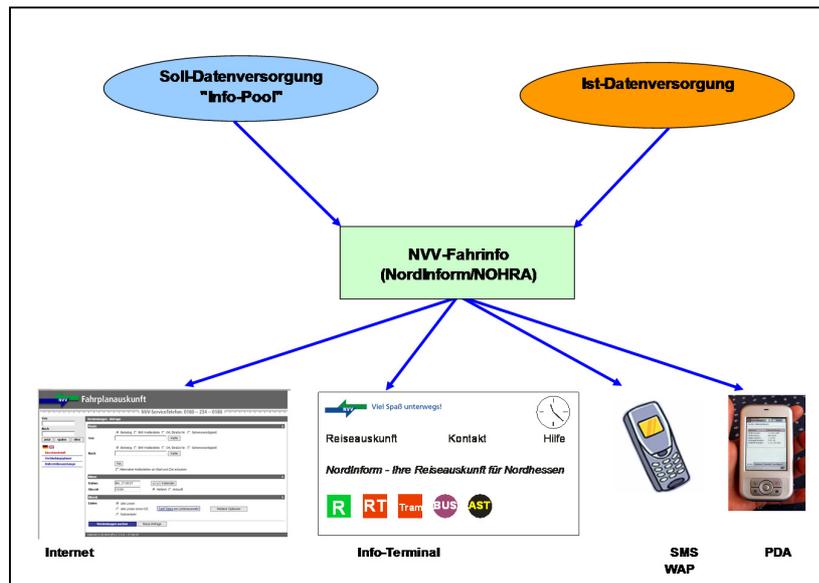


Beispiel Zentrales System

NVV

## » Konzept

### Auszug aus der Aufgabenstellung des NVV



Beispiel Dynamische Fahrplanauskunft

NVV

## Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

Regionalkonferenz NVP

20.03.2013

- Ziele und Konzepte
- Stand des Projektes
- Testlauf Melsungen
- (Soll-)Datenkonzept
- Mandantenarbeitsplätze
- Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan

NVV

» **Stand des Projektes:** **Datenaustausch VUs**

**Datenvereinbarungen mit Verkehrsunternehmen / Systempartnern:**

- DB Regio: abgeschlossen
- Kurhessenbahn: abgeschlossen
- RTB: abgeschlossen
- KVG: abgeschlossen
- Cantus: Feinabstimmung
- HLB: in Prüfung/Feinabstimmung
- EWF: abgeschlossen



NVV



» **Stand des Projektes:** **DFI Kommunen**

**Bau- und Finanzierungsverträge DFI in Kommunen**

- Hofgeismar: geschlossen
- Grebenstein: geschlossen
- Immenhausen: geschlossen
- Espenau: geschlossen
- Vellmar: Stadt hat abgelehnt
- Melsungen: geschlossen
- KVG (Harleshausen, Jungfernkopf): Feinabstimmung
- Baunatal: geschlossen
- Kassel (Südstrecke, Kirchditmold, ggf. HBF): in Planung



NVV



» Stand des Projektes:

## DFI-Anzeiger

### Beispiel DFI-Anzeiger des NVV

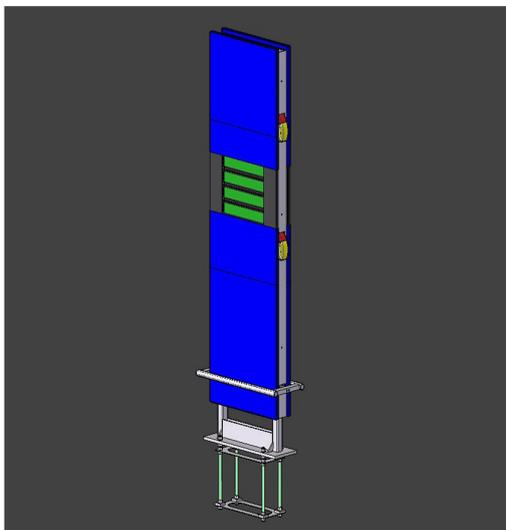


NVV

Stand des Projektes :

## Akustische DFI

### Einführung Akustische DFI / Barrierefreiheit (vgl. ÖPNV-G) – Beispiel Beschallung mit Text-to-speech



<p style="font-size: small;">(z.B. am FBL)</p>	
<p>Systemschaubild Komponenten (Muster)</p> <p><u>Quelle:</u> Datenblatt Digitales Ansagegerät DAG 415T[1]</p>	<p>Taster mit Ausgabereinrichtung (Muster)</p> <p><u>Quelle:</u> Datenblatt Taster/Lautsprecher für Bedarfsbeschallung [1]</p>
<p><u>Quellenverzeichnis:</u> [1] LUMINO Licht Elektronik GmbH - Europark Fichtenhain A8 - D-47807 Krefeld (Germany) Telefon (0 21 51) 81 96 - 0 - Fax (0 21 51) 81 96 - 3 59 - sales@lumino.de - www.lumino.de</p>	

NVV

» **Stand des Projektes:**

**DFI in Kommunen**

Kommune	Standorte	Zeitliche Umsetzung
Melsungen	HP Röhrenfurt HP Bartenwetterbrücke Bf Melsungen	2013
Hofgeismar	Bf Hümme Bf Hofgeismar	2013
Grebenstein	Bf Grebenstein	2013
Immenhausen	Bf Immenhausen	2013
Espenau	Bf Mönchehof	2013
KVG/Kassel	HP Jungfernkopf HP Harleshausen KS Hbf. HP Kirchditmold HP Oberzweren	2013  n.n. (noch offen) n.n. (noch offen)
Baunatal	HP Rengershausen HP Guntershausen	2013

**Stand des Projektes: Einführung des ASS-FIS**

*Anschlussicherung und FGI*

**Stand der Einführung ASS-FIS (Phase 1)**

- Solldaten der RKH sind importiert
- Funktelegramme treffen ein
- MoPads für RTB/RBK und Cantus sind bestellt und ausgeliefert
- Solldaten der RTB und von Cantus

**Nächste Schritte**

- Bereitstellen der Mandantenarbeitsplätze für den NVV
- Abstimmung und Einführung der „echten“ Mandantenfähigkeit
- Schulung der NVV-Mitarbeiter
- Test der bereitgestellten Funktionen und der Datenqualität
- Integration RTB und Cantus
  - Abstimmung der Tätigkeiten in der Leitstelle (Mandantenarbeitsplatz)
  - Abstimmung zu den Aufgaben der Fahrer sowie der Nutzeroberflächen der MoPads

**Stand des Projektes:**

***Einführung der ZDD***

**Stand der Einführung**

- ZDD ist im 1. Schritt als Testsystem aufgesetzt- mit noch nicht allen Funktionalitäten
- Testdaten-Echtzeit werden geliefert von DB (RIS) und KVG
- Betreuung der Abonnements durch HaCon
- Umzug auf das Produktivsystem ist Anfang Februar erfolgt

**Nächste Schritte**

- Test der bereitgestellten Funktionen
- Prüfung der XML-Strukturen sowie der gelieferten Geschäftsvorfälle (z.B. Prognosen, (Teil-)Ausfälle, Umleitungen)
- Prüfung der Daten auf Konsistenz und Vollständigkeit
- Geplante Bereitstellung aller umzusetzenden Funktionen: 31.04.2013

**Stand des Projektes:**

***Einführung des DFI-Systems***

**Stand der Einführung**

- DFI-Anzeiger stehen bereit und sind abgenommen
- 19 Standorte sind abgestimmt; hiervon 2 in Prüfung - da Standorte auf Brücken
- DFI-Server kann im zukünftigen Produktivsystem installiert werden
- Matchingalgorithmus zwischen Solldaten aus HAFAS und Echtzeitdaten über DFI-Dienste kann getestet werden

**Nächste Schritte**

- Abstimmung und Bereitstellung SIM-Karten (DFI/MoPads)
- Genehmigungen und Abstimmung Tiefbauarbeiten (DFI)
- Test der bereitgestellten Funktionen
- Organisation weiterer Testdaten zur Prüfung des Matchingalgorithmus
  - DFI-Dienste der KVG können voraussichtlich im März bereitgestellt werden
  - DFI-Dienste des ASS-FIS können im März aktiviert werden

# Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

**Regionalkonferenz NVP**

**20.03.2013**

- Ziele und Konzepte
- Stand des Projektes
- **Testlauf Melsungen**
- (Soll-)Datenkonzept
- Mandantenarbeitsplätze
- Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan



NVV



## Testlauf Melsungen

### Solldatenversorgung für den Testlauf Melsungen

- Busse der RKH lokal/regional und ggf. des VU Frölich (Stadtbus)
  - Datenlieferungen der Sollfahrpläne für die Fahrplanauskunft sind etabliert
  - Solldatenlieferung der RKH für die Versorgung des ASS-FIS wurde importiert
- RTB und Cantus
  - Datenlieferungen der Sollfahrpläne für die Fahrplanauskunft sind etabliert
  - Solldatenlieferungen der KVG und von Cantus wurden getestet bzgl. der Datenqualität bzw. -formate



NVV



## Testlauf Melsungen

### Lieferung von Funktelegrammen (Fahrplanabweichungen)

- RTB und Cantus
  - Test-MoPads wurden zur Verfügung gestellt und nach technischen und ergonomischen Gesichtspunkten getestet, sowie die Anbringung geprüft => MoPads wurden vor Weihnachten ausgeliefert
  - Prototypen für die abgestimmte Befestigung werden erstellt
  - Folgetermine in den AGs zur Abstimmung der Tätigkeiten in der Leitstelle sowie der Nutzeroberflächen für die Fahrer
    - RTB und Cantus : Anfang April
  - Im März werden mit der RTB erste Tests durchgeführt (Nutzung einer bestehenden Testoberfläche)
    - Voraussetzung: Solddatenversorgung ist gewährleistet und Testpersonal steht zur Verfügung

NVV

## Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

**Regionalkonferenz NVP**

**20.03.2013**

- Ziele und Konzepte
- Stand des Projektes
- Testlauf Melsungen
- **(Soll-)Datenkonzept**
- Mandantenarbeitsplätze
- Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan

NVV

## ***Solldatenkonzept zur Versorgung des ASS-FIS***

### **Anforderungen an die Solldatenversorgung resultieren aus folgenden Zielen:**

- Aktuelle Fahrgastinformation, Abbildung der Echtzeit- auf die Solldaten in der Fahrgastinformation (HAFAS sowie DFI)
  - **Aktualität** der Sollfahrplandaten
  - Fahrplanänderungen, Sonder- oder Baustellenverkehre müssen gepflegt und fristgerecht zugeliefert werden
- Prognosen für Folgefahrten
  - Folgefahrten sind Fahrten, die noch nicht gestartet sind, aber abhängig von der Pünktlichkeit einer aktuellen Fahrt  
=> **Umlaufdaten** sind erforderlich



NVV

## ***Solldatenkonzept zur Versorgung des ASS-FIS/ der Bordrechner***

### **Bestehende Anforderungen an die Solldatenversorgung resultieren aus folgenden Aufgaben für die Bordrechner:**

- Steuerung von Innen- und Außenanzeigen
  - Versorgung von Zieltexten
- Steuerung von Ansagen
  - Versorgung mit Ansagetexten
- Verkauf von Fahrkarten
  - Tarif- und Verkaufsdaten



NVV

# Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

**Regionalkonferenz NVP**

**20.03.2013**

- Ziele und Konzepte
- Stand des Projektes
- Testlauf Melsungen
- (Soll-)Datenkonzept
- **Mandantenarbeitsplätze**
- Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan



NVV

## ***Funktionen des Mandantenarbeitsplatzes***

### **Geplante Funktionen des MA/ der Leitstelle für ein VU**

- Monitoring der Fahrzeuge
  - Karten- und tabellenbasiert
- Versenden von Weisungen an die Fahrer
- Empfangen von Meldungen der Fahrer
- Dispositive Maßnahmen
  - Ausfälle
  - Kurzwenden/ Teilausfälle
  - Planung des Einsatzes von Ersatzfahrzeugen
  - Anschlusssicherung
    - Überwachung und ggf. kurzfristige Änderung der automatischen Vorgaben für den Fahrer
- Pflege von Zusatzinformationen zur Fahrgastinformation
  - Redaktionelle Meldungen (HIM)



NVV

## ***Funktionen des Mandantenarbeitsplatzes***

### **Geplante Funktionen des MA für lokale Aufgabenträger**

- Monitoring der Fahrzeuge
  - Karten- und tabellenbasiert
  - In einer späteren Ausbaustufe:
    - für alle Fahrzeuge über die Fahrplanauskunft möglich durch Einbindung des VIS-Dienstes
- Statistische Auswertungen
  - Ausfälle
  - Teilausfälle
  - Linienbezogene Auswertungen nach Verspätungsklassen
  - Gehaltene/ nicht gehaltene Anschlüsse
    - für unternehmensinterne Anschlüsse im ASS-FIS
    - für unternehmensübergreifende Anschlüsse, von denen mindestens eine Fahrt Echtzeitdaten an das ASS-FIS liefert



**NVV**

## ***Ausschreibung von Linien/ Linienbündeln***

### **Der NVV unterstützt die lokalen Aufgabenträger**

- bei der Formulierung von Anforderungen bezüglich
  - der Vorgaben für die Bordrechner
  - der Solldatenbereitstellung und –pflege
  - der Verpflichtung zur Nutzung des Mandantenarbeitsplatzes im ASS-FIS in dem vorgesehenen Umfang
  - der Fahrtätigkeiten
  - der Planung und Abstimmung von Anschlüssen mit den Auswirkungen für das Gesamtnetz



**NVV**

# Verbundweite Echtzeitdaten für Fahrgastinformation und Anschlusssicherung

**Regionalkonferenz NVP**

**20.03.2013**

- Ziele und Konzepte
- Stand des Projektes
- Testlauf Melsungen
- (Soll-)Datenkonzept
- Mandantenarbeitsplätze
- **Weiteres Vorgehen / Rahmenterminplan**



NVV

## ***Nächste Termine***

### **ZDD**

- Umstellung auf Produktivsystem ZDD: 31.01.2013  
=> Test der bereitgestellten Funktionen sowie Prüfung der XML-Strukturen und Dateninhalte
- Realisierung aller Softwarefunktionen: 31.03.2013

### **DFI-System**

- Beauftragung SIM-Karten: in Angebots-Prüfung
- Umzug DFI-Server auf Produktivsystem und Zugriff für NVV  
=> Prüfung der Funktionen und des Matchingalgorithmus
- Aufstellen Testanzeiger beim NVV: ??



NVV

## ***Nächste Termine***

### **ASS-FIS (Stufe 1)**

- Bereitstellung Mandantenarbeitsplätze
- Umsetzung Mandantenfähigkeit

### **Informationsveranstaltung für die Verkehrsunternehmen**

2.Quartal 2013



NVV



## ***Terminplan***

### **ASS-FIS**

- Testbetrieb mit Bussen, die mit NVV-Bordrechner ausgestattet sind, kann zum 18.03. starten
  - Start Testbetrieb RTB im März nur mit reduziertem Umfang
  - Softwareentwicklung für MoPads in Abstimmung, Ziel: März 2013
- ⇒ Umsetzung Solldatenkonzept ( Endstufe/Stufe 2) bedeutet hier voraussichtlich eine Verschiebung nach 2014
- ⇒ Betrieb des Systems in Stufe 1 und damit Bereitstellung von Daten ermöglicht Abnahme für Folgesysteme



NVV



## Terminplan

### ZDD

- Umzug in die Produktivumgebung am 31.01.2013  
⇒ Beginn der ersten Testphase
  - Bereitstellung des gesamten Funktionsumfangs: 31.03.2013  
⇒ Zweite Testphase
  
  - Probetrieb mit dem Ziel der Abnahme nach 3 Monaten  
kann nach der zweiten Testphase terminiert werden
- ⇒ Teilabnahme des Systems im April nicht möglich  
⇒ Geplante Abnahme im August ist aus heutiger Sicht nicht gefährdet

  
  
NVV

## » Weiteres Vorgehen

### Vergabe

- Beauftragung: ist erfolgt
- Projektlaufzeit: 2012 bis 2014
- Kostenrahmen wurde gehalten

### Finanzierung

- GVFG-RT: 1) Bestätigung Planänderung (ohne TK, Ist-Daten) durch ASV: zeitnah  
2) Bestätigung brutto-Abrechnung (vgl. Anschreiben KVG) durch ASV: zeitnah
- GVFG-L (TK, Ist-Daten): Zuwendungsbescheid ASV noch offen: liegt vor
  
- Mittelbewirtschaftungsvertrag mit KVG: abgeschlossen

  
  
NVV