



Verfahrensbegleitende Materialien

3. Sitzung der Regionalkonferenz am 15.05.2014

Einladung, Protokoll und Präsentation

An die Mitglieder der Regionalkonferenz
im Landkreis Hersfeld-Rotenburg
im Rahmen der Fortschreibung des
Lokalen Nahverkehrsplans (NVP)

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
1644-31/xm – hs

Durchwahl
0 61 03 / 50 67 – 140

Datum
16.04.2014

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Einladung zur 3. Sitzung der Regionalkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren,

namens und im Auftrag des Landkreises Hersfeld-Rotenburg laden wir Sie
hiermit herzlich ein für

**Donnerstag, den 15. Mai 2014 um 14:30 Uhr
Landratsamt Bad Hersfeld
Kreistagssitzungssaal
Friedloser Str. 12, 36251 Bad Hersfeld**

Vorschlag zur Tagesordnung

- 1** Begrüßung durch die Leiterin des Sachgebietes Nahverkehr, Frau Seitz
- 2** Übersicht und Einordnung der Themen, Gliederung des NVP
- 3** Auszüge aus der Schwachstellenanalyse
- 4** Tendenzen der Mobilitätsentwicklung und Konsequenzen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV
- 5** Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)

*IG Dreieich Bahn GmbH
Im Steingrund 3
D-63303 Dreieich
Fon: 0 61 03 / 50 67 - 0
Fax: 0 61 03 / 50 67 - 100
info@igdb.de
www.igdb.de*

*Sparkasse
Langen-Seligenstadt
Konto-Nr. 046 111 811
BLZ 506 521 24*

*Handelsregister
Offenbach a.M. HR B 34244
Ust-IdNr.: DE 199033259
Geschäftsführer:
Alex Müller
Dr. Sigurd Neumaier*

- 6** Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
(vor allem in den Linienbündeln 301 „Fulda/Aula“ und 303 „Rotenburg/Bebra“)
- 7** Skizzierung der weiteren Projektschritte
- 8** Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen

Die Sitzung wird voraussichtlich gegen 16:30 Uhr beendet sein.

Wir bitten um eine schriftliche Teilnahmebestätigung per E-Mail an nvp@igdb.de oder mit dem beiliegenden Antwortschreiben bis zum 12. Mai 2014.

Zum TOP 8 „Aufnahme von fachlichen Anregungen etc.“:

Soweit Sie spezielle Themen in der zweiten Regionalkonferenz behandelt wissen wollen, wären wir über eine stichwortartige Vorabinformation dankbar.

Im Vorfeld der Regionalkonferenz werden keine weiteren Unterlagen verschickt.

Für Rückfragen und weitere Informationen stehen Ihnen gerne zur Verfügung:

Frau Seitz (06621 / 87 250) seitens des Landkreises Hersfeld-Rotenburg,

Herr Dr. Schmoe (06103 / 5067 140) seitens der IGDB.

Mit freundlichen Grüßen

IGDB GmbH
Verkehrsplanung + Beratung



Alex Müller
Geschäftsführer

Protokoll

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

Projekt-ID: 1644-31 **3. Sitzung der Regionalkonferenz (RK)**

Datum / Uhrzeit: 15.05.2014, 14:30 Uhr – 16:30 Uhr

Ort: Landratsamt Bad Hersfeld
Friedloser Str. 12, 36251 Bad Hersfeld

Teilnehmer/-innen: Frau Seitz, Sachgebietsleiterin Nahverkehr beim LK Hersfeld-Rotenburg
Frau Krasel, Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult
Herr Weißhand, Bereich Verkehrsangebot Bus, NVV
Herr Dr. Schmöe, IGDB
weitere Teilnehmer/-innen siehe **Anlage 1**

Pos.	Beschreibung
1	<p>Begrüßung durch die Leiterin des Sachgebietes Nahverkehr, Frau Seitz</p> <p>Frau Seitz, Sachgebietsleiterin Nahverkehr beim Landkreis Hersfeld-Rotenburg, begrüßt die Anwesenden und stellt dem Auditorium die Teilnehmer/-innen des Podiums vor.</p> <p>Sie führt in das Thema der Sitzung ein, indem sie den aktuellen Projektstand skizziert. Die Zeitverzögerungen bei der integrierten Fortschreibung der Nahverkehrspläne für das NVV-Gebiet im Allgemeinen und des Lokalen NVP für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg im Besonderen gingen u. a. auf die Novellierungsphase des Hessischen ÖPNV-Gesetzes (HÖPNVG) im Jahr 2012 und den damit verbundenen Unsicherheiten für die Aufgabenträger zurück. Seit dem Inkrafttreten des novellierten HÖPNVG Ende 2012 könne das Projekt wieder intensiver bearbeitet werden.</p> <p>In der ersten Sitzung der Regionalkonferenz im August 2009 seien das Verfahren zur Fortschreibung des NVP sowie Aufgaben und Ziele eines NVP vorgestellt worden. Die inhaltlichen Schwerpunkte der zweiten Sitzung im Januar 2011 lägen auf der Bestandsaufnahme (Raumstruktur, Verkehrsangebot) und dem Anforderungsprofil (Rahmenzielsetzungen für die Verkehrsabwicklung). Frau Seitz teilt mit, dass das Anforderungsprofil 18.01.2011 vom Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg als Planungsgrundlage für die weitere Erstellung des Nahverkehrsplanes beschlossen wurde.</p> <p>Im Folgenden wird auf die Anlage 2 zu diesem Protokoll verwiesen (Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg – 3. Regionalkonferenz – Bad Hersfeld, 15.05.2014“).</p>

Pos.	Beschreibung
2	Übersicht und Einordnung der Themen und Gliederung des NVP
	Vortrag durch Frau Seitz, siehe Anlage 2 , Folien 3-5 und Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 6-8
3a	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Schnittstellen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 9-15
3b	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Haltestellen
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 16-27
3c	Auszüge aus der Schwachstellenanalyse: Verbindungsqualitäten
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 28-35
4	Tendenzen der Mobilitätsentwicklung und Konsequenzen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV
	Vortrag durch Frau Krasel, siehe Anlage 2 , Folien 36-45
5	Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 46-51
6	Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV
	Vortrag durch Herrn Weißhand, siehe Anlage 2 , Folien 52-69
7	Skizzierung der weiteren Projektschritte
	Vortrag durch Herrn Dr. Schmöe, siehe Anlage 2 , Folien 70-71
8	Aufnahme von fachlichen Anregungen, Wünschen und Hinweisen aus dem Kreis der Teilnehmer/-innen
	<ul style="list-style-type: none"> • Herr Lüdtko (Bürgermeister der Gemeinde Alheim) erkundigt sich zum einen nach der Zukunft des AST auf dem Gebiet der Gemeinde Alheim und zum anderen nach der künftigen Anbindung des Ortsteils Licherode wegen des dortigen Umweltbildungszentrums. → Herr Weißhand (NVV) erläutert, dass die Neuvergabe des Linienbündels 303 „Rotenburg, Bebra“ zum Dezember 2015 sowohl Bus- als auch AST-Leistungen enthalten werde (wie bisher). Ob das AST vom Verkehrsunternehmen in Eigenleistung erbracht oder an ein Unternehmen aus dem Taxi- und Mietwagen-gewerbe weiterdelegiert werde, obliege dem Verkehrsunternehmen, das den Zuschlag für dieses Linienbündel erhalten werde. An Nachmittagen von Schulwerktagen werde in den Alheimer Ortsteilen – wie im gesamten nördlichen Kreisgebiet auch – weit überwiegend der Bus mit festen Fahrzeiten und

Pos. Beschreibung

- fester Linienführung zum Einsatz kommen. Insgesamt sei die heutige Nachfrage nach ergänzenden AST-Fahrten im nördlichen Kreisgebiet gering; dies sei aber auch auf ein eingeschränktes AST-Angebot zurückzuführen und daher nicht mit dem südlichen Kreisgebiet direkt vergleichbar. In Zukunft werde man das AST-Angebot erweitern, vor allem an Ferienwerktagen und an Wochenenden. Herr Weißhand betont, dass das umfangreiche AST im südlichen Kreisgebiet bis in die späten Nachtstunden hinein nur aufgrund finanzieller Beteiligung der Städte und Gemeinden angeboten werde.
- Frau Seitz (LK HEF-ROF) ergänzt, dass Bedienungen, die deutlich über die Anforderungen des Anforderungsprofils des NVP hinausgingen (z. B. bis in die späten Abend- bzw. Nachtstunden hinein), grundsätzlich nur unter finanzieller Beteiligung der Städte und Gemeinden zustande kämen. Ansonsten werde der Landkreis das kreisweite Standardangebot vorhalten, so wie es in den Bedienungsqualitäten des NVP niedergelegt sei.
 - Herr Weißhand (NVV) geht gesondert auf die Anbindung des Alheimer Ortsteils Licherode mit dem dortigen Umweltbildungszentrum ein. Licherode werde künftig – neben ausbildungsverkehrsrelevanten Busfahrten – von einzelnen AST-Fahrten der Linie 308 an Werktagen bedient. Diese Linie übernehme zudem auch die Bedienung zweier Ortsteile der Gemeinde Ludwigsau, von wo aus es noch erkennbare Orientierungen in die ehemalige Kreisstadt Rothenburg an der Fulda gebe.
 - Herr Koch (Bürgermeister der Gemeinde Kirchheim) fragt nach, ob nach der Neukonzeption der Linie 470 die Erreichbarkeit der Melanchthon-Schule in Willingshausen-Steinatal (Schwalm-Eder-Kreis) weiterhin gesichert sei.
 - Herr Weißhand (NVV) bestätigt, dass die Erreichbarkeit der Melanchthon-Schule in Willingshausen-Steinatal aus der Gemeinde Kirchheim auch nach einer Verlängerung der regionalen Buslinie 470 nach Bad Hersfeld beibehalten werde. Die Anbindung erfolge heute bereits mit Zusatzfahrten.
 - Herr Koch (Bürgermeister der Gemeinde Kirchheim) schlägt eine verbesserte Anbindung des Seeparks Kirchheim bei Kemmerode mit der Linie 383 vor, insbesondere an Ferienwerktagen und an Wochenenden, da man es dort mit einem erheblichen touristischen Ziel- und Quellverkehrsaufkommen zu tun habe.
 - Frau Seitz (LK HEF-ROF) und Herr Weißhand (NVV) gehen gemeinsam auf die Möglichkeiten einer verbesserten Anbindung des Seeparks Kirchheim ein. Die Linie 383 (Niederaula – Kirchheim – Seepark – Oberaula) weise im Status quo lediglich Fahrten an Schulwerktagen auf. Hinzu kämen noch zwei werktägliche Fahrtenpaare durch den Bürgerbus Kirchheim (Linie 376). Es solle daher geprüft werden, den Fahrplan der Linie 383 um AST-Fahrten zu ergänzen. Dies erfordere eine Kofinanzierung durch Landkreis und Gemeinde.
 - Herr Koch (Bürgermeister der Gemeinde Kirchheim) setzt sich für eine Regionalbushaltestelle für die (verlängerte) Linie 470 am Autohof in Kirchheim ein, da dort mehrere Fernbuslinien einen Systemhalt einlegten. Damit könne das Reisendenpotenzial der Linie 470 erhöht und der Einzugsbereich der Fernbushaltestelle um den südlichen Schwalm-Eder-Kreis erweitert werden.
 - Herr Weißhand (NVV) stimmt diesen Planungen vom Grundsatz her zu. Von der Gemeinde Kirchheim müsse – in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträ-

Pos. Beschreibung

ger – eine ÖPNV-Haltestelle je Fahrtrichtung in unmittelbarer Nähe des Autohofes eingerichtet werden, so dass eine sichere, fußläufige Erreichbarkeit zwischen Fernbus- und Regionalbushaltestellen gegeben sei. Diese neuen Haltestellenpositionen würde in den Fahrplan der (nach Bad Hersfeld verlängerten) regionalen Buslinie 470 aufgenommen werden. In diesem Zusammenhang gibt Herr Weißhand zu bedenken, dass Fernbuslinien keine durchgehende Taktung aufwiesen und die Fahrpläne in Abhängigkeit von der stark schwankenden Fahrgastnachfrage gestaltet würden. Hinzu kämen Unsicherheiten im Betriebsablauf auf den Autobahnen über längere Distanzen. All diese Faktoren erschweren eine abgestimmte, zeitliche Verknüpfung mit dem ÖPNV in der Region (SPNV, Bus). Mit der zusätzlichen Haltestelle am Autohof wäre aber zumindest eine räumliche Verknüpfung zwischen beiden Verkehrssystemen hergestellt.

- Herr Schüller (DGB Hessen-Thüringen) bemängelt, dass im Ausbildungsverkehr zu/von den Schulen auf dem Obersberg in Bad Hersfeld der Ortsteil Hauneck-Oberhaun nicht hinreichend angefahren werde, wodurch den Schülerinnen und Schülern lange Fußwege zwischen Wohnort und Haltestelle entstünden.
- Herr Weißhand (NVV) klärt auf, dass der Ortsteil Hauneck-Oberhaun über zwei Haltestellen verfüge: Die Haltestelle „Oberhaun Ost“ befinde sich an der B 27, die Haltestelle „Oberhaun West“ in Ortslage an der Siedlung. Die Takt- bzw. Regelfahrten der regionalen Buslinie 360 und die lokale Buslinie 365 hielten in der Tat nur an der Haltestelle „Oberhaun Ost“. Davon seien aber die Schülerinnen und Schüler mit Wohnort in Oberhaun kaum betroffen, denn die für den Ausbildungsverkehr relevanten Fahrten auf der regionalen Buslinie 360 zu/von der Grundschule in Unterhaun und den Schulen auf dem Obersberg führten sowohl morgens als auch mittags über die ortsnahe Haltestelle „Oberhaun West“. Damit sei das maßgebende Fahrgastaufkommen im Ausbildungsverkehr ohne längere Fußwege bedient.
- Frau Petersson (Staatliches Schulamt für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg und den Werra Meißner-Kreis) bittet um Klärung der Umsteigeverbindungen zwischen den nördlichen Bebraer Stadtteilen (Linie 250) und den weiterführenden Schulen in Rotenburg an der Fulda. Schülerinnen und Schüler aus Asmushausen und Rautenhausen würden nicht rechtzeitig ihren Schulbeginn erreichen, da sie sowohl am Bahnhof in Bebra (Bus -> Zug) als auch am Bahnhof in Rotenburg (Zug -> Bus) umsteigen müssten. Diese Umsteigeverbindung funktioniere morgens nicht sicher. Daher würden die Eltern ihre Kinder bei besonderen Anlässen wie Klassenarbeiten mit dem Pkw zur Schule bringen. Sie fragt, ob man nicht an den Fahrplanlagen der Züge etwas ändern könne.
- Herr Weißhand (NVV) rekonstruiert die angesprochene Umsteigeverbindung: Der Bus der Linie 250 erreiche um 07:47 Uhr den Bahnhof Bebra. Der Zug der Linie R5 in Richtung Kassel führe um 07:58 Uhr in Bebra ab und käme um 08:04 Uhr in Rotenburg an. Dort stünden drei Pendelbusse bereit, um die Schülerinnen und Schüler zum Schulzentrum südlich der Fulda zu bringen. Die Ankunft dort sei um 08:12 Uhr. Der Unterricht beginne um 08.15 Uhr. Hin und wieder käme es zwar zu einzelnen Verspätungen im Bahnverkehr, jedoch würden die Busse in Rotenburg auf einen eventuell verspäteten Zug warten. Wegen der Komplexität des Bahnverkehrs auf Hauptstrecken und der Vertaktung des gesamten Fahrplangefüges (Knoten Bebra) könne man diese Zugfahrt nicht „einfach“ vorverlegen. In diesem Fall müssten sich die Schulen ent-

Pos.	Beschreibung
	<p>lang von Bahnstrecken eher am Zugfahrplan ausrichten, hingegen sei ein Busfahrplan flexibler zu gestalten. Sollte es tatsächlich öfter zu Verspätungen im Zugverkehr auf der R5 kommen, wäre als Ausweg auch ein Schulbeginn um 08:20 Uhr anzudenken. Weder dem NVV noch dem Landkreis Hersfeld-Rotenburg lägen Beschwerden über systematische Zugverspätungen im morgendlichen Schülerverkehr im nördlichen Kreisgebiet vor. Dennoch werde er den Pünktlichkeitsgrad des besagten Schülerzuges gesondert abfragen. Aufgrund von Schneefällen und Baustellen (wie derzeit im Kernstadtgebiet Bebras) könne es jedoch vereinzelt vorkommen, dass Busfahrten nicht rechtzeitig am Bahnhof in Bebra einträfen. Dies sei aber besonderen witterungsbedingten oder verkehrlichen Situationen geschuldet, die alle Verkehrsteilnehmer betreffen.</p> <p>→ Frau Seitz (LK HEF-ROF) bestätigt die Aussagen von Herrn Weißhand. Auch ihr lägen keine Informationen zu systematischen Verspätungen im geschilderten Zulauf auf Rotenburg vor, die ein vordringliches angebotsplanerisches Handeln erforderten. In 2007 wurden größere Verschiebungen im Schulverkehr im Kreisgebiet getätigt, um Schulanfangs- und Endzeiten an die Fahrpläne der Regionalzüge anzupassen (Betriebsaufnahme im Nordost-Hessen-Netz durch die cantus Verkehrsgesellschaft mbH zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006). Die Fahrplanlagen seien seitdem weitgehend unverändert.</p>
	<p>Abschluss</p>
	<p>Frau Seitz kündigt an, dass man in den nächsten Projektschritten die Entwurfsplanungen zum Verkehrsangebot weiter verfeinern und abstimmen werde. In absehbarer Zeit werde die förmliche Anhörung eingeleitet, indem den Trägern öffentlicher Belange, die weitgehend mit dem Teilnehmerkreis der Regionalkonferenz identisch seien, der Anhörungsentwurf des lokalen NVP zur Stellungnahme vorgelegt werde.</p> <p>Da keine weiteren fachlichen Anregungen und Wünsche vorgetragen werden, bedankt sich Frau Seitz bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern für das Interesse und die konstruktive Begleitung des bisherigen Verfahrens. Sie beendet die 3. Sitzung der Regionalkonferenz und verabschiedet die Teilnehmerinnen und Teilnehmer.</p>

f. d. R.

Dr. Hinrich Schmöe
IGDB GmbH

Dreieich, 15.05.2014 / 13.06.2014

Anlagen

1. Listen der Teilnehmer/-innen
2. Präsentationsfolien „Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg – 3. Regionalkonferenz – Bad Hersfeld, 15.05.2014“

Fortschreibung des Lokalen Nahverkehrsplans (NVP) für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg

3. Regionalkonferenz Bad Hersfeld, 15.05.2014

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

Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult
Wilhelmshöher Allee 274
34131 Kassel
☎ 0 561 / 988 349 - 65
☎ 0 561 / 988 349 - 68
@ info@mathias-schmechtig.de
www.mathias-schmechtig.de

Tagesordnung

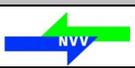
- 1. Begrüßung**
- 2. Übersicht und Einordnung der Themen, Gliederung NVP**
- 3. Auszüge aus der Schwachstellenanalyse**
- 4. Tendenzen Mobilitätsentwicklung u. Konsequenzen Finanzierung**
- 5. Angebotskonzept für den regionalen ÖPNV (nachrichtlich)**
- 6. Angebotskonzept für den lokalen ÖPNV**
- 7.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

Tagesordnung

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

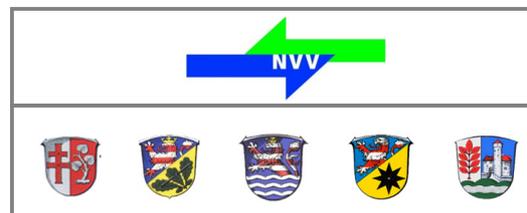
Aufgabenträgerkonstellationen in Nordhessen

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

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

Fortschreibung der NVP im NVV-Gebiet

- Der Regionale NVP für den NVV stammt aus dem Jahr 2000.
 - Der Lokale NVP für den LK Hersfeld-Rotenburg stammt aus dem Jahr 2001.
 - 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 NahverkehrsConsult.



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

Vorgesehene Gliederung des NVP für den LK HEF-ROF

Der lokale Nahverkehrsplan für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg wird sich voraussichtlich in folgende Hauptkapitel gliedern:

1. Einleitung und Rechtsrahmen
2. Bestandsaufnahme (Basisjahr: 2013)
3. Anforderungsprofil (Rahmenzielsetzungen)
4. **Schwachstellenanalyse (Soll-Ist-Abgleich)**
5. **Angebotskonzept (Liniensteckbriefe)**
6. Linienbündelung (Linienbündelsteckbriefe)
7. Maßnahmenwirkung und -bewertung (Prioritätenliste)
8. Finanzierungskonzept (optional)

Zentrale Kapitel eines NVP



Tagesordnung

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

Allgemeines zur Schwachstellenanalyse

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

Schnittstellen und Verknüpfungen zum SPNV

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

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

11

Beispiele für modernisierte Schnittstellen zum SPNV (I)



Busbahnhof Bad Hersfeld
durchgehend taktiles Leitsystem
über die Bussteige
stufenlose Erreichbarkeit durch
abgesenkte Bordsteine über den
Bahnhofsvorplatz

Foto: NVV



Alheim-Heinebach
P+R- und überdachte B+R-Stell-
plätze, ausgebaute Bushaltestelle
stufenlose Erreichbarkeit des
Hausbahnsteigs

Foto: NVV



12

Beispiele für modernisierte Schnittstellen zum SPNV (II)



Wildeck-Bosserode

**Modernisierte Bushaltestelle
(in beide Fahrtrichtungen)**

Foto: NVV



Bebra

Bahnhofsumfeld mit Bushaltestellen, P+R- und B+R-Anlagen im Umbau begriffen

Foto: NVV

Bsp. für nicht modernisierte Schnittstellen zum SPNV (I)



Rotenburg a. d. F. Bahnhof
Busbahnhof zwar überdacht, jedoch noch keine barrierefreie Gestaltung

Foto: NVV



Haunetal-Neukirchen
Verknüpfungshaltestelle zur lokalen Buslinie nur mit provisorischem Masten

Foto: NVV



Bsp. für nicht modernisierte Schnittstellen zum SPNV (I)



Wildeck-Obersuhl

**B+R-Stellplätze ohne Überdachung
und ohne Möglichkeit, den Fahrrad-
rahmen anzuschließen**

Foto: NVV



Ludwigsau-Friedlos

**Fahrradboxen, Fahrradstellplätze
zum Anschließen des Rahmens** ✓

**neue B+R-Stellplätze jedoch ohne
Überdachung** ⚡

Foto: NVV

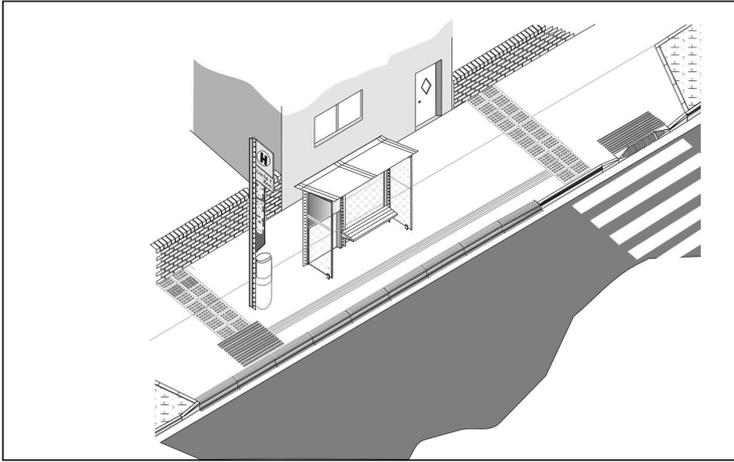
15

Tagesordnung

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

16

Empfehlungen für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen



Mustergrafik einer Bushaltestelle in barrierefreiem Ausbauzustand

Quelle: HLSV 2010

- Anlage am Fahrbahnrand oder als Haltestellenkap
- gerader Bussteig mit niederflurgerechtem Hochbord-/Kaprandstein (ca. 18 cm Höhe)
- durchgängiges taktiler Leit-system (Einstiegfeld in Höhe der ersten Tür)
- hindernisfreie Aufstellfläche in Höhe der zweiten Bustür von mindestens 2,5 m x 2,5 m (für 360°-Wende Rollstuhl)
- Fahrgastinformation im 2-Sinne-Prinzip (visuell und akustisch)
- barrierefreie Erreichbarkeit des Ein- und Ausstiegsbereiches

17

Ausbauzustand der Haltestellen für den straßengeb. ÖPNV

Landkreis Hersfeld-Rotenburg

- ca. 575 Haltestellen
- ca. 940 Haltestellenpositionen
- davon ca. 90 Positionen mit Hochbord- bzw. Kaprandstein (9 %)
- davon 35 Positionen in Bad Hersfeld (14 % der dortigen Positionen)
- davon ca. 40 Positionen mit taktilen Elementen (4 %)
- davon 0 (Umsteige-)Haltestellen mit optischer und akustischer FGI
- in der Gemeinde Alheim haben ca. 1/3 der Positionen Hochborde

Quelle: Haltestellenmanagementsystem (HMS) des NVV; Stand: 05/2014



Fotos: NVV

18

Beispiele für ausgebaute Bushaltestellen



Stadbushaltestelle am Fahrbahnrand in Bad Hersfeld mit

- Hochbord- oder Kaprandstein,
- transparentem Wetterschutz,
- taktilem Leitstreifen,
- breiter Aufstellfläche.

Foto: NVV



Regionalbushaltestelle in Kirchheim-Frielingen

Ausstattungsmerkmale wie links

Foto: NVV



Beispiele für Bushaltestellen mit unzureichender Ausstattung



Haltestellen in zentralen Innenstadtlagen ohne weitere Ausstattung:

- keine Wartehallen
- keine Sitzgelegenheiten
- keine Hochbordsteine
- keine taktilen Leitsysteme



Haltestellen an publikumswirksamen Einrichtungen (Schulen, Krankenhäusern, Altersheimen) ohne weitere Ausstattung

Fotos: NVV

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (I)



Bushaltestelle an einer anbau- freien Außerortsstraße

- ohne befestigte Aufstellfläche
- ohne Beleuchtung

Foto: NVV



... und mit erschwertem Zugang zur Fahrgastinformation

Diese Haltestellen sind jedoch für die Flächenerschließung unverzichtbar (z. B. an Aussiedlerhöfen).

Foto: NVV

21

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (II)



Haltestellen mit verminderter Aufenthaltsqualität

Fotos: NVV



unzeitgemäßer Wetterschutz

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

22

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (III)



Haltestelle mit verminderter Aufenthaltsqualität

- unzeitgemäßer Wetterschutz
- ohne Sitzgelegenheit

Foto: NVV



Haltestelle mit funktionseingeschränkter Ausstattung

Foto: NVV

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (IV)



Bushaltestelle ohne sichere Zuwegung vom Siedlungsbereich

- kein Fußweg oder Bürgersteig
- keine Beleuchtung

Foto: NVV



Regelmäßig im Linienverkehr (nach § 42 PBefG) angefahrene Haltestelle mit einem Mastschild, das nicht im Corporate Design gehalten ist (betrifft auch provisor. Masten)

Foto: NVV

Beispiele für Schwachstellen an ausgebauten Bushaltestellen (I)



gekrümmter Hochbordstein

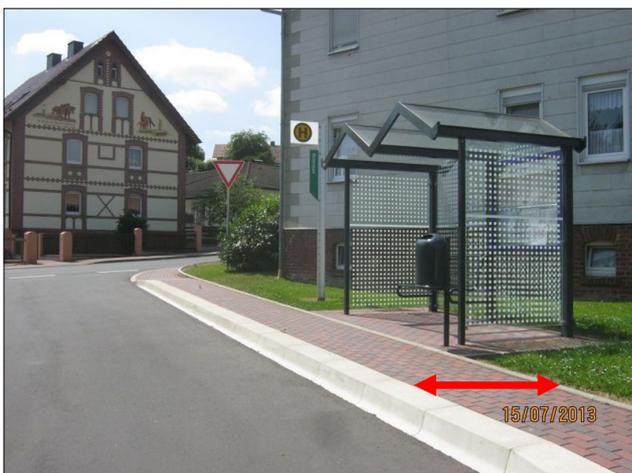
- kein spaltfreier Übergang zum Fahrzeug
- sofern nach Innen gekrümmt (konkav): Beschädigungen an Fahrzeugen und Bordsteinen vorprogrammiert



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

Fotos: NVV

Beispiele für Schwachstellen an ausgebauten Bushaltestellen (II)



ausgebaute Haltestelle

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

Foto: NVV



Hinweis: Bei der Nachrüstung von Bestandshaltestellen mit Hochbordsteinen auf die barrierefreie Erreichbarkeit des Bussteigs mittels Rampen achten (falls Bussteig nicht in Bürgersteig integriert ist).

Foto: NVV

Beispiele für Schwachstellen an Bushaltestellen (VI)



ausgebaute Haltestellen, jedoch

- mit verbauter Aufstellfläche in Höhe der zweiten Bustür
- Bus- bzw. Bürgersteig zu schmal

Konsequenz:

- für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Personen mit Kinderwagen nur sehr schwer oder gar nicht nutzbar

Fotos: NVV

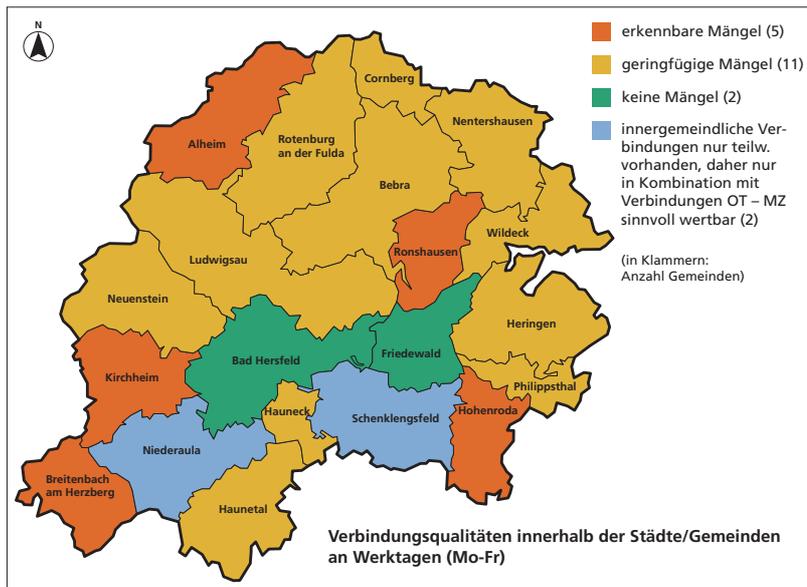
27

Tagesordnung

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

28

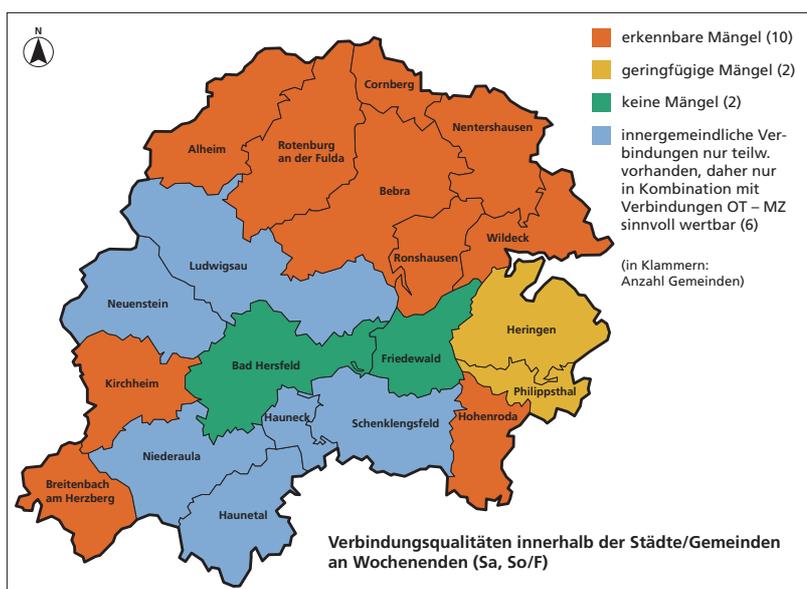
Verbindungsanalyse (I): innergemeindlich Mo-Fr



- **Analyse der innergemeindlichen Verbindungen für den Jedermann-Verkehr**
- **von den Stadt-/Ortsteilen (OT über 200 Einw.) zu den Grundzentren (GZ) bzw. Gemeindehauptorten**
- **im ländlichen Raum mindestens zweistündliche Verbindung an allen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So/F)**
- **Im Fall von Niederaula und Schenklingensfeld sind innergemeindliche ÖPNV-Angebote für den Jedermann-Verkehr z. T. vorhanden, ansonsten AST zu/von Bad Hersfeld.**

29

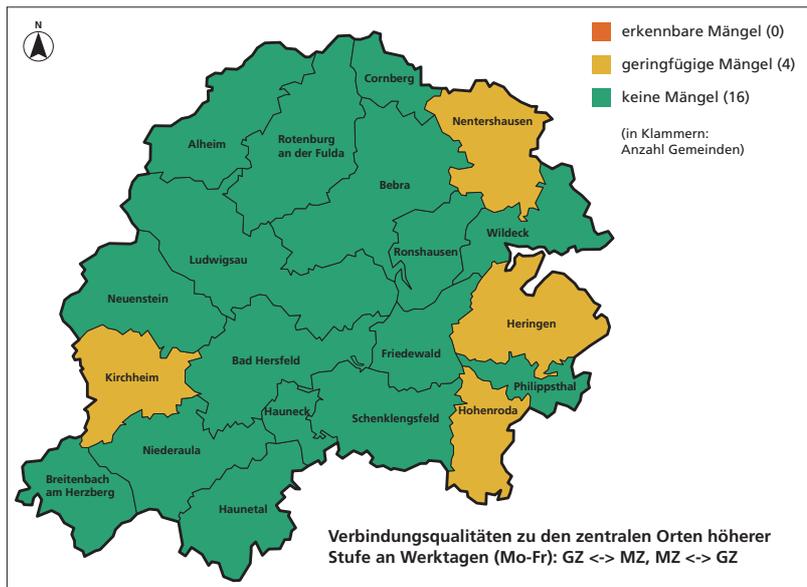
Verbindungsanalyse (II): innergemeindlich Sa, So/F



- **An Wochenenden sind alle OT von Friedewald, Hauneck, Haunetal, Ludwigswau, Neuenstein, Niederaula und Schenklingensfeld über AST an das MZ Bad Hersfeld angebunden (Ersatzrelation zum MZ anstatt GZ).**
- **Bis auf die Stadtteile von Bad Hersfeld, die OT der o. g. Gemeinden sind die übrigen OT im Kreisgebiet an Wochenenden nicht hinreichend angebunden (i. d. R. kein Angebot an So/F).**
- **Für Nentershausen wurde Pilotprojekt *Mobilfalt* (seit 04/2013) nicht berücksichtigt.**

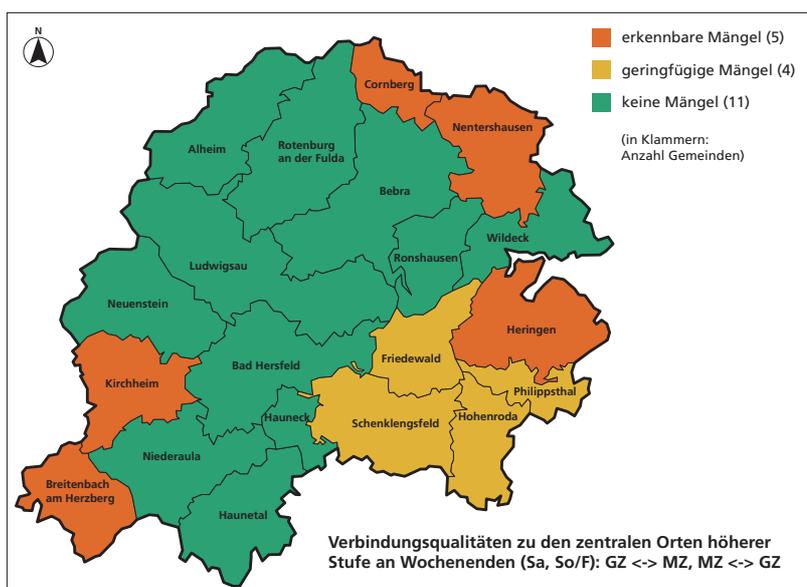
30

Verbindungsanalyse (III): ab GZ aufwärts Mo-Fr



- **Analyse der Verbindungen für den Jedermann-Verkehr GZ <-> MZ und MZ <-> OZ**
- **im ländlichen Raum mindestens zweistündliche Verbindung an allen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So/F)**
- **Verbindungen MZ <-> OZ (KS, FD) sind dem region. ÖPNV zugeordnet (SPNV, Bus)**
- **Bei den Verbindungen zu MZ und OZ an Werktagen gibt es nur bei Heringen, Hohenroda, Kirchheim und Philippsthal geringfügige Mängel.**

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



- **keine Schwachstellen bei der Bedienung mit SPNV**
- **Friedewald, Heringen, H.-Ransbach, Philippsthal u. Schenkklengsfeld haben über Buslinien 300, 330 u. 340 eine Anbindung im 180-Min.-Takt.**
- **Umlandgemeinden von Bad Hersfeld sind mit AST mind. im 120-Min.-Takt erreichbar (kein Bus Sa nachm., So/F).**
- **In Breitenbach (bis 12/2013), Kirchheim und Cornberg ist an So/F kein ÖPNV-Angebot vorhanden.**
- **Heringen: schwierige verkehrsgeographische Lage**

Zusammenfassung der von Städten und Gemeinden genannten Mängel und Schwachstellen (I)

Anbindung allgemein:

- unzureichende Anbindung von Stadt- und Ortsteilen an Ferienwerk-
tagen und an Wochenenden (u. a. kein Angebot an Sonn-/Feiertagen) ✓
- mangelnde Anbindung besonders kleinerer OT und von Ausflugszielen
< 200 Einw. ✓

Bedienzeiträume / Fahrtenhäufigkeit:

- Fahrtenhäufigkeit (Taktfrequenz) zu gering ✓
- fehlende Verbindungen in den Tagesrandlagen (vor allem abends) ✓
- fehlende morgendliche Verbindungen zu Verknüpfungspunkten mit
Weiterfahrt im SPNV ✓

Erreichbarkeit / Reisekette:

- lange Umsteigezeiten und/oder mehrmaliges Umsteigen bei Fahrten
zwischen Stadt-/Ortsteilen von Landgemeinden (OT) und Mittelzentren ✓
- überregionale Erreichbarkeit verbesserungswürdig (in das RMV-Gebiet) **R**

33

Zusammenfassung der von Städten und Gemeinden genannten Mängel und Schwachstellen (II)

Fahrtlagen / Fahrzeiten:

- zu lange Fahrzeiten im ausbildungsbezogenen Linienverkehr 💰
- zu frühe Ankunftszeit morgens an den Schulen (zu lange Wartezeiten
vor Schulbeginn) 💰

Beförderungsqualität:

- „überfüllte“ Busse für den Ausbildungsverkehr in der morgendlichen
Hauptverkehrszeit (HVZ) 💰
- Verspätungsanfälligkeit: Fahrpläne im Ausbildungsverkehr werden
nicht eingehalten, so dass Schüler zu spät zur Schule kommen 💰

Haltestellen:

- Lage, Zustand und Verkehrssicherheit ✓
- behindertengerechte Erreichbarkeit und Ausstattung ✓

34

Zusammenfassung der von Städten und Gemeinden genannten Mängel und Schwachstellen (III)

Fahrzeuge:

- **Busse teilweise zu groß für die vorhandene Verkehrsinfrastrukturen (Wenderadien, Erschließungsstraßen)** 💰
- **Einsatz kleinerer Busfahrzeuge, um auch Einrichtungen in Wohngebieten und Ortsmitten anfahren zu können (z. B. Kindertagesstätten)** ✓
- **Einsatz von Reisebussen in der Schülerbeförderung anstatt Linienbusse, um mehr Sitzplätze anbieten zu können** ♿

Kundenkommunikation:

- **Preisänderungen und tarifliche Sonderangebote nicht hinreichend kommuniziert** ⤵

✓ wird im NVP berücksichtigt

♿ nicht mehr zeitgemäß, v. a. nicht hinsichtl. gesetzlicher Barrierefreiheit

💰 mit hohen Kosten verbunden

⤵ „Tagesgeschäft“ Marketing

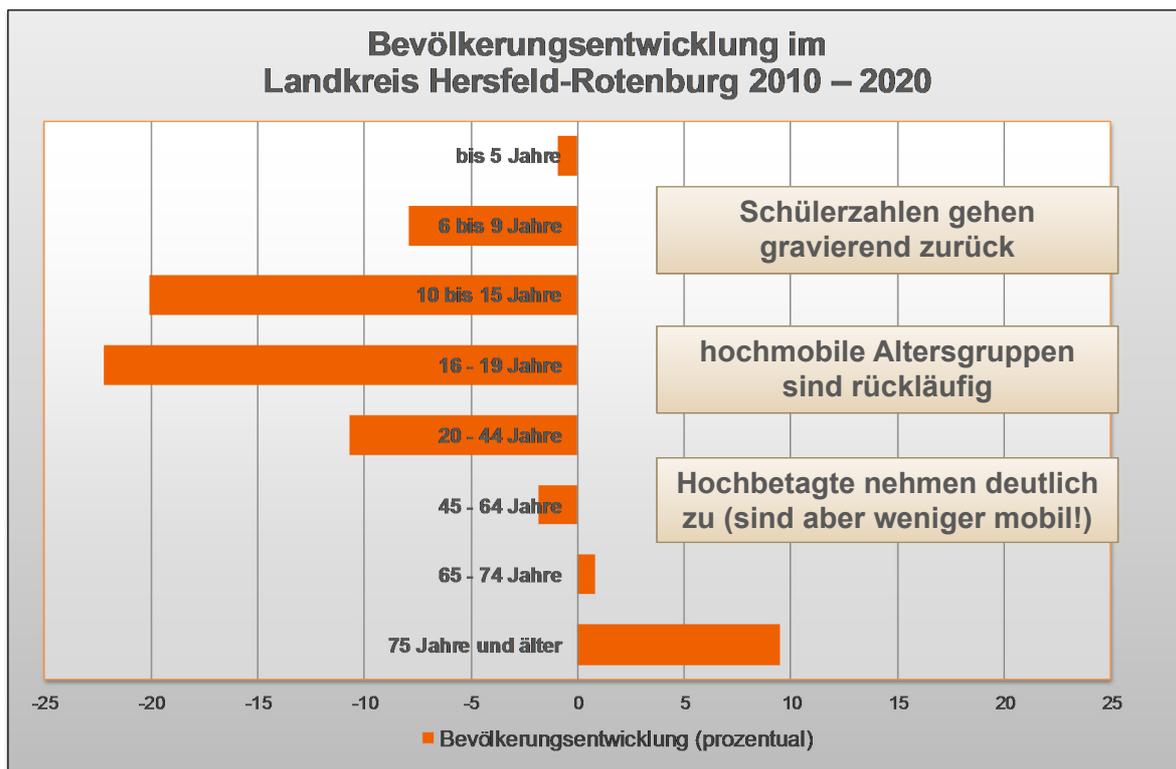
35

Tagesordnung

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

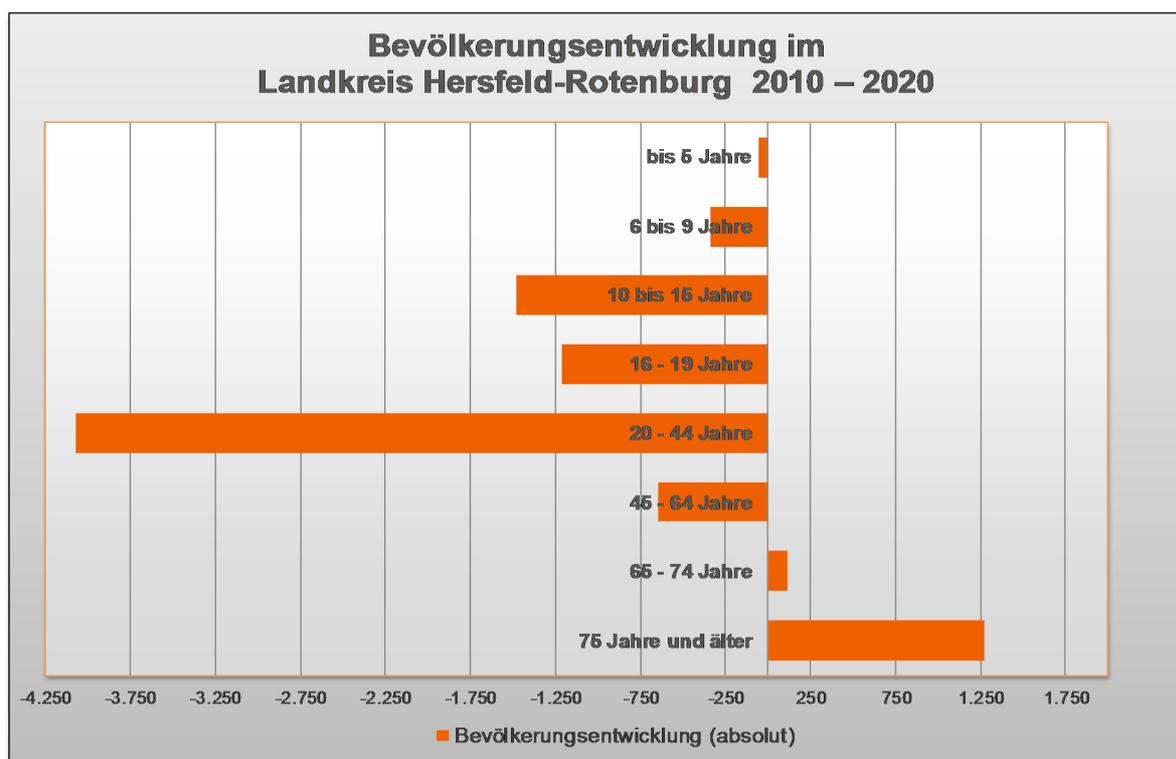
36

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (I)



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

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (II)



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

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (III)

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

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

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (IV)

Nachfrageseitige Konsequenzen:

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

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

Tendenzen der Mobilitätsentwicklung (V)

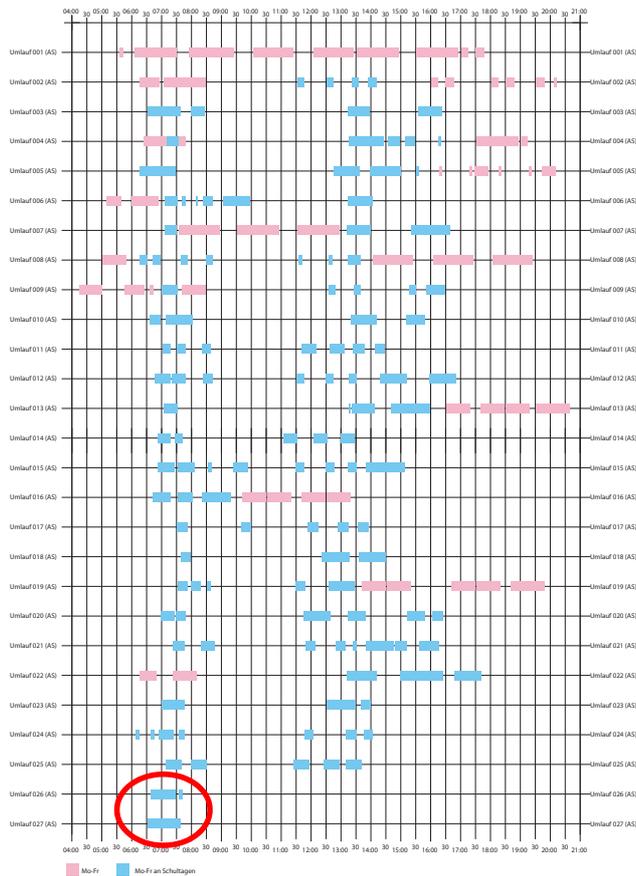
- Die ÖPNV-Nutzung (Fahrgastaufkommen) geht bis zum Jahr 2020 deutlich zurück, voraussichtlich um mehr als -10 % (ggü. 2010).
- Ohne gegensteuernde Maßnahmen wird die ÖPNV-Nutzung (Fahrgastaufkommen) bis zum Jahr 2020 anteilig stärker zurückgehen als die Einwohnerzahl im Landkreis.
- Begründung: Lediglich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

Konsequenzen für die Finanzierung (I)

Verkehrswirtschaftliche Konsequenzen:

- Rückgang der Fahrschüler bis 2020 im Landkreis Hersfeld-Rotenburg um bis zu 1.000 Personen.
- Rückgänge bei den Fahrten im Jedermann-Verkehr (unter der Annahme einer gleich bleibenden Nutzungsintensität).
- Fahrgeldeinnahmen und Ausgleichszahlungen gehen zurück.
- Produktionskosten werden absehbar weiter zunehmen (Lohnkosten, Fahrzeugstandards).
- Produktionskosten können erst dann erkennbar gesenkt werden, wenn in den Spitzenzeiten an Schulwerktagen weniger Fahrzeuge benötigt werden (Sprungkosten).

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



Konsequenzen für die Finanzierung (II)

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

Konsequenzen für die Finanzierung (III): Fahrzeugbedarf

Linienbündel im LK HEF-ROF*	Anzahl Fahrzeuge (KB, Bus 12 m, 15 m, 18 m)			
	Schulwerk-tage	Ferientage	Samstage	Sonn-/Feiertage
301 Fulda, Aula (u. Lin. 390) (bis 12/2015)	19	6	4	1
301 Fulda, Aula (u. Lin. 390) (ab 12/2015)	14	5	4	1
302 Hersfeld Ost (u. L. 300) (seit 12/2012)	12	6	2	2
303 Rotenburg, Bebra (bis 12/2015)	18	5	1	0
303 Rotenburg, Bebra (ab 12/2015)**	14	4	1	0
304 Stadt Bad Hersfeld (seit 12/2013)	21	11	9	3
Summe im Fahrplanjahr 2014	70	28	16	6
Summe im Fahrplanjahr 2016	61	26	16	6

* ohne reg. Buslinien 250, 260, 470

** inkl. 3 ausgegliederter Busse in andere LB

Konsequenzen für die Finanzierung (IV): Fahrzeugbedarf

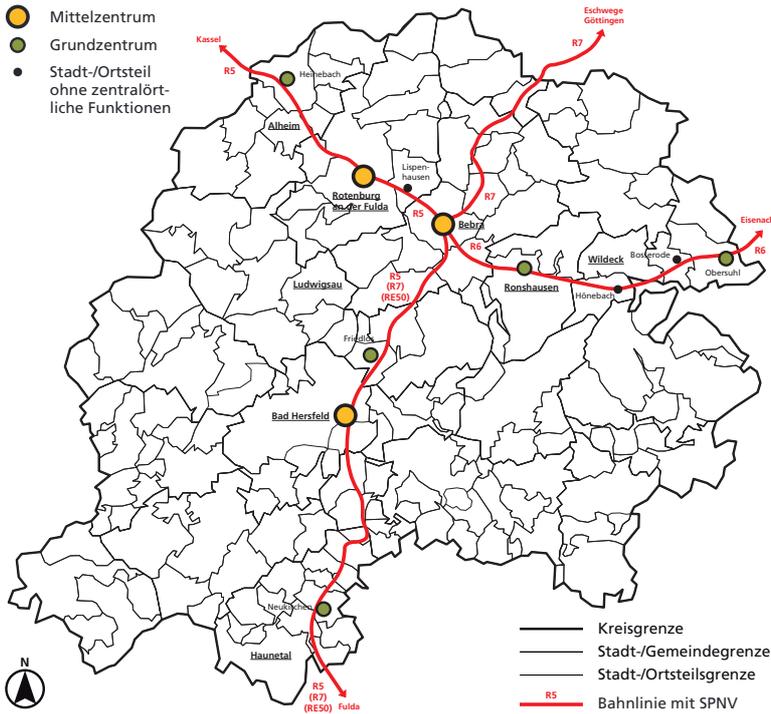
Reduzierung des Fahrzeugbedarfs im Ausbildungsverkehr:

- Überarbeitung der Fahrpläne mit dem Ziel der Fahrzeugreduzierung
- geringeres Aufkommen im Ausbildungsverkehr benötigt geringere Transportkapazitäten, daher Realisierung von „Sprung-Einsparungen“ bei einer Betrachtung von Zeiträumen von 15 Jahren und länger
- Planungshorizonte der Verkehrsverträge zu den LB 301 („Rotenburg, Bebra“) und 303 („Fulda, Aula“): 2015 andere Nachfragesituation als 2005/2006 (Planungsphase vor Vertragsbeginn)
- Planungshorizont für LB 301 und 303: bis voraussichtlich Dez. 2025
- stetig abnehmende Auslastung der Fahrzeugkapazitäten
- geringfügig längere Fahrzeiten und Wartezeiten vor Schulbeginn und nach Schulende, weniger Abfahrten an den Nachmittagen
- Zusammenfassung von Schulfahrten durch Einsatz von Gelenkbussen
- vermehrte Nutzung des Regelangebotes für den Jedermann-Verkehr
- systemextern: Anpassung von Schulanfangs- und Endzeiten

Tagesordnung

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

Angebotskonzept SPNV aus Regionalem NVP des NVV: Zielnetz



R

Foto: IGDB 07/2010

- Der regionale NVP des NVV sieht keine Änderungen am Rahmenangebot für den SPNV (R5, R6, R7, RE50) im LK Hersfeld-Rotenburg vor.

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Zielnetz



BUS

Foto: MSNC 08/2009

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (I)

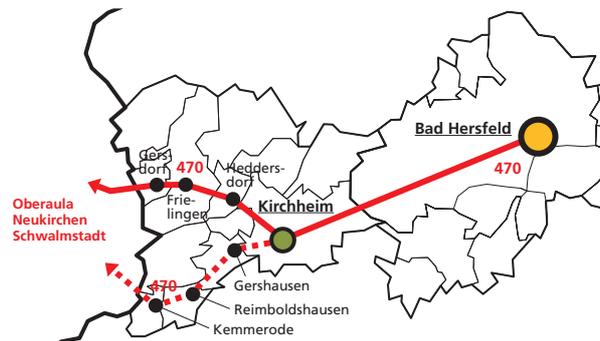
BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
250	Bebra – Cornberg – Sontra – Herleshausen		Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa neues Fahrtenangebot an So/F auf dem gesamten Linienweg (vgl. ab Dez. 2015)
260	Wildeck – Nentershausen – Sontra		Ausweitung des Bedienzeitraums Mo-Sa neues Fahrtenangebot an So/F auf dem gesamten Linienweg (vgl. ab Dez. 2015)
300	Bad Hersfeld – Friedewald – Philippsthal – Vacha – Bad Salzungen		(„Bäderlinie“; seit Dez. 2012)
330	Bad Hersfeld – Friedewald – Heringen – Dankmarshsn. – Wildeck		(seit Dez. 2012)

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (II)

BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
360	Bad Hersfeld – Hauneck – Eiterfeld		erweitertes Fahrtenangebot an Sa Einführung eines Fahrtenangebotes an So/F (vgl. ab Dez. 2015)
390	Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Grebenau – Alsfeld		seit Dez. 2013: umsteigefreie Verbindung Bad Hersfeld – Alsfeld unter Integration der Leistungen der ehem. Linien 390 (NVV) und 395 (RMV) erweitertes Fahrtenangebot an Sa Einführung eines Fahrtenangebotes an So/F

Angebotskonzept regionaler Busverkehr: Auswahl Maßnahmen (III)

BUS	Regionale Buslinie		Maßnahmen / Veränderungen
470	Bad Hersfeld – Kirchheim – Oberaula – Neukirchen – Schwalmstadt		Verlängerung von Kirchheim nach Bad Hersfeld über BAB 4 (als Expressbus) erweitertes Fahrtenangebot an Sa Einführung eines Fahrtenan- gebotes an So/F (vgl. ab Dez. 2015)



Tagesordnung

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

Beispiel Angebotskonzept im NVP: Rahmenfahrplan

Liniensteckbrief mit Rahmenfahrplan

Kundenfahrplan (kein NVP-Bestandteil)

370 Aufgabenträgerorganisation LK HEF-ROF BUS

Bad Hersfeld – Neuenstein

Linienbündel 301 Fulda/Aula Fahrzeugkategorie A (Verstärker: B)
 Angebotstyp Reglobus Nutzwagen-km/ia (nur für LB gesamt)
 Netzebene 3a

Verkehrstage	Betriebszeiten	Fahrtenfolge	Verknüpfungspunkte	Anschlüsse
Mo-Fr	06:00-19:00	120' + V	Bad Hersfeld	R RS
Sa	08:30-19:00	180'		
So/F	09:30-18:00	180'		

verkehrliche Funktionen
 Anbindung der OT von Neuenstein an die Grundzentren Aua und Obersberg und an das Mittelzentrum Bad Hersfeld
 Verkehr zu/von Schulen im Bedienkorridor

anzubindende Einrichtungen bzw. Gebiete
 Einrichtungen an Haltestellen in der Kernstadt von Bad Hersfeld
 Schulen in Bad Hersfeld (Schulzentrum Obersberg) und Neuenstein-Obergis (Grundschule)
 Gipfel des Eisenberges

Bemerkungen
 Das Verkehrsangebot kann zu Zelfen und auf Abschnitten schwacher Nachfrage auf Bedarfsbedienung umgestellt werden (z. B. auf AST). Zu Schwachlastzeiten wird die Bedienung durch AST-Linie 379 übernommen.

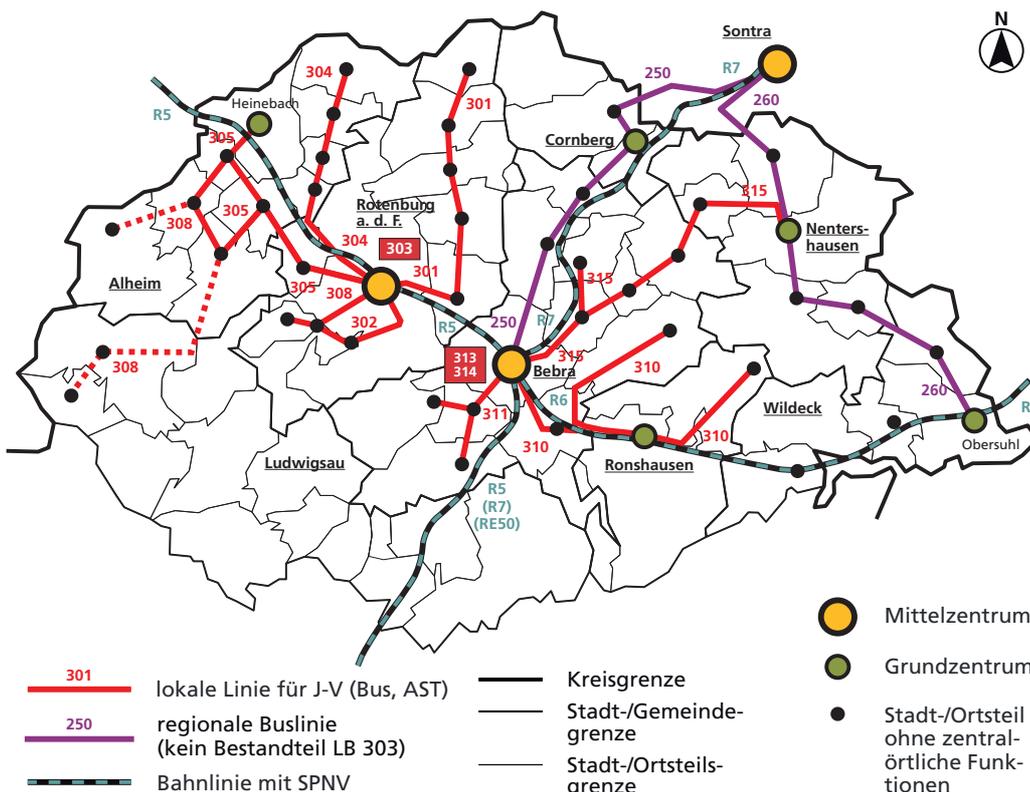
Änderungen gegenüber 2013
 Angebotsverlängerungen an Mo-Fr, Sa Einführung eines Angebotes an So/F optional: Verlängerung Linienführung zum Gipfel des Eisenberges an Sa, So/F (ganztägig)

Montag-Freitag

Verkehrsbeschränkungen	S	S	S	S	F	F	S	S	S	S	F	S	S
Fußnoten	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Bad Hersfeld, Bahnhof (Bussteig 6) ab Breitenstraße (vor Farben Bickel)	6:08	7:27	7:27	7:27	8:10	9:08	11:08	11:08	12:08	12:08	13:08	13:08	
Benno-Schilde-Platz	6:15	7:30	7:30	7:47	8:15	9:15	11:15	11:15	12:15	12:15	13:09	13:15	
Fröbelschule	6:18	7:37	7:35	-	8:18	9:18	11:18	11:18	12:18	12:18	13:03	13:18	
Lingschule	6:20	7:32	7:35	-	8:20	9:20	11:20	11:20	12:20	12:20	13:05	13:20	
Freibad	6:21	7:33	7:36	-	8:21	9:21	11:21	11:21	12:21	12:21	13:06	13:21	
Jägersgraben	6:23	7:35	7:38	-	8:23	9:23	11:23	11:23	12:23	12:23	13:08	13:23	
Lohnmühlweg	6:24	7:36	7:39	-	8:24	9:24	11:24	11:24	12:24	12:24	13:09	13:24	
Geistalschule	6:25	7:37	7:40	-	8:25	9:25	11:25	11:25	12:25	12:25	13:10	13:25	
Bad Hersfeld-Heenes, Ortsmitte	-	7:39	-	-	-	-	11:27	12:27	12:27	13:12	-	13:27	13:27
Bad Hersfeld-Heenes, Herfelder Straße	-	-	-	-	-	-	11:29	-	12:29	13:14	-	-	-
Bad Hersfeld-Abzweig Heenes	6:26	7:41	7:41	-	8:26	9:26	11:26	11:30	12:29	12:30	13:15	13:26	13:29
Bad Hersfeld-Heenes, Herfelder Straße	6:27	7:42	7:42	-	8:27	9:27	11:27	11:31	12:30	12:31	13:16	13:26	13:30
Kindergarten	-	-	-	-	-	-	11:32	-	12:32	13:17	-	-	-
Ernst-Reuter-Straße	-	-	-	-	-	-	11:33	-	12:33	13:18	-	-	-
Bornweg	-	-	-	-	-	-	11:34	-	12:34	13:19	-	-	-
Kindergarten	-	-	-	-	-	-	11:35	-	12:35	13:20	-	-	-
Bad Hersfeld-Almershausen	6:28	7:43	7:43	-	8:28	9:28	11:28	11:38	12:31	-	13:28	13:31	13:31
Neuenstein-Gittersdorf, Mühlgasse	-	7:46	-	-	-	-	11:40	-	12:40	13:25	-	-	-
Neuenstein-Untergies, Im Grund	6:30	7:47	7:45	-	8:32	9:30	11:30	11:40	12:33	-	13:30	13:33	13:33
Sportplatz	6:32	7:49	7:47	-	8:34	9:32	11:32	11:42	12:35	-	13:32	13:35	13:35
Neuenstein-Obergis, Abzweig Grundschule	-	7:51	-	-	-	-	11:45	-	12:45	13:30	-	-	-
Kreuzzeichenstraße	6:34	7:54	7:49	-	8:39	9:34	11:34	11:44	12:37	-	13:34	13:37	13:37
Neuenstein-Säsen	-	7:55	-	-	-	-	11:45	-	12:40	-	13:38	13:38	-
Neuenstein-Aua, Lindenstraße	-	7:56	7:49	-	8:41	9:34	11:34	11:46	12:41	-	13:34	13:39	-
Geiststraße	-	7:57	7:51	-	8:42	9:36	11:36	11:47	12:42	-	13:36	13:40	-
Neuenstein-Mühlbach	6:36	7:59	7:53	-	8:44	9:38	11:38	11:52	12:47	-	13:38	13:45	-
Kohlsmühle	-	8:28	8:13	-	8:45	9:39	11:39	11:56	12:51	-	13:39	13:49	-
Neuenstein-Aua, In den Auewiesen	-	8:29	8:14	-	8:45	9:39	11:39	11:57	12:52	-	13:39	13:50	-
Neuenstein-Säsen	6:38	8:01	7:55	-	8:47	9:40	11:40	11:59	12:54	-	13:40	13:52	-
Abzweig Gelbschmühle	6:39	8:02	7:56	-	8:48	9:41	11:41	12:00	12:55	-	13:41	13:53	-
Neuenstein-Raboldshausen, Dorfgemeinschaftshaus	6:40	8:03	7:57	-	8:49	9:42	11:42	12:01	12:56	-	13:42	13:54	-
Ortsmitte	6:41	8:04	7:58	-	8:50	9:43	11:43	12:02	12:57	-	13:43	13:55	-
Railfeisen	6:42	8:05	7:59	-	8:51	9:44	11:44	12:03	12:58	-	13:44	13:56	-
Neuenstein-Salzberg	6:43	8:06	8:00	-	8:52	9:45	11:45	12:04	12:59	-	13:45	13:57	-
	6:45	8:08	8:02	-	8:59	9:52	11:52	12:06	13:01	-	13:52	13:59	-

50 Diese Fahrt kann aus Anlaß von Hitzeferien, Zeugnisausgabe oder am letzten Schultag vor den Ferien vorgezogen werden oder ausfallen
51 Halt nur zum Aussteigen
52 fährt Haltestellen in anderer Reihenfolge an
53 in den Ferien und an schulfreien Tagen
54 an Schultagen

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 303 "Rotenburg, Bebra" (I)



Neu:
Jedermann-Verkehr für fast alle Stadt-/Ortsteile (über 200 Einw.) an allen Verkehrstagen (Mo-Fr, Sa, So/F)
Erweiterungen beim Verkehrsangebot zu-meist mittels AST

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 303 "Rotenburg, Bebra" (II): Erschließung des Stadtgebietes Rotenburg a. d. F.

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
301	301	Rotenburg – nördliche OT	Angebotserweiterungen, an Mo-Fr, Sa Einführung Angebot So/F
302	302	Rotenburg – südliche OT	Aufnahme Jedermann-V. Angebot auch an Sa, So/F Erschließung südl. Kernstadt Mo-Fr (von L. 303) Einsatz eines Kleinbusses
303	303	Kernstadt Rotenburg (nur nördl. Teil mit HKZ)	Entfall Bedienung südl. Teil d. Kernstadt (-> 302) Einsatz eines Kleinbusses

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 303 "Rotenburg, Bebra" (III): Erschließung des Gemeindegebietes Alheim

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
304	304	Rotenburg – nördliche OT von Alheim	Angebotserweiterungen an Mo-Fr, Sa Einführung Angebot So/F
305	305	Rotenburg – südl. OT von Alheim – A.-Heinebach	Angebotserweiterungen, an Mo-Fr, Sa Einführung Angebot So/F Übernahme Linie 306
306	-	südl. OT von Alheim	nur schulbezogenes Fahrtenangebot -> Linie 305
308	308	Rotenburg – südl. OT von Alheim – nordwestl. OT von Ludwigsau	geringfügige Änderungen (Nachfragebeziehungen Ludwigsau – Rotenburg)

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 303 "Rotenburg, Bebra" (IV): Bedienung des Korridors Bebra – Ronshausen – Wildeck

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
310	310	Bebra – Ronshausen (– Wildeck)	<p>neuer AT: LK HEF-ROF</p> <p>Reduktion Regelbusverkehr auf Relation Bebra – B.-Weiterode – B.-Iba</p> <p>Entfall schienenparallele Regelbusbedienung Bebra – Ronshausen (R6)</p> <p>Aufnahme von R.-Machtlos in eine regelmäßige Bedienung (über Ausbildungsverkehr hinaus)</p> <p>Wochenendbedienung für B.-Weiterode, B.-Iba und R.-Machtlos</p>

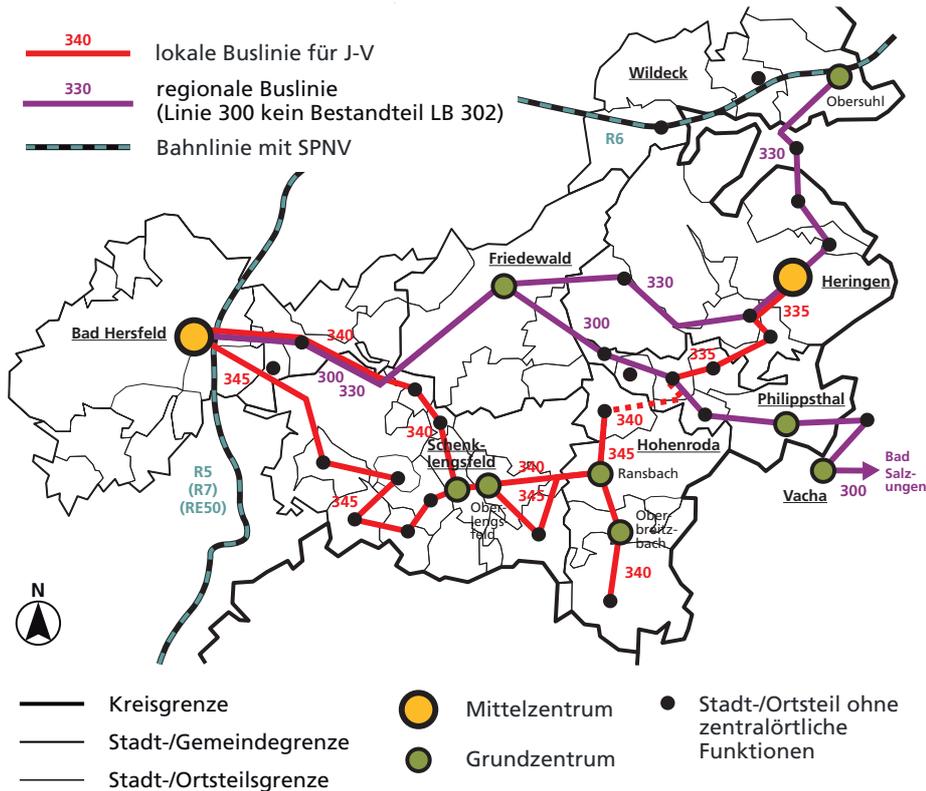
57

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 303 "Rotenburg, Bebra" (V): Erschließung des Stadtgebietes Bebra

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
311	311	Bebra – südliche OT von Bebra (– Rotenburg)	<p>Angebotserw. Mo-Fr, Sa</p> <p>Einführung Angebot So/F</p> <p>Übernahme Linie 316</p>
312	-	Wildeck – Heringen	-> LB 302 „Hersfeld Ost“
313/314	313/314	Kernstadt Bebra	Entfall Bed. „Solzer Berg“
315	315	Bebra – nördl. OT von Bebra – Nentershausen	<p>Bedienung Wohngebiet „Solzer Berg“ in Bebra</p> <p><u>für OT von Bebra:</u></p> <p>Angebotserw. an Sa</p> <p>Einführung Angebot So/F</p>
316	-	Bebra – Rotenburg	nur schulbezogenes Fahrtenangebot -> Linie 311

58

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 302 „Hersfeld Ost“

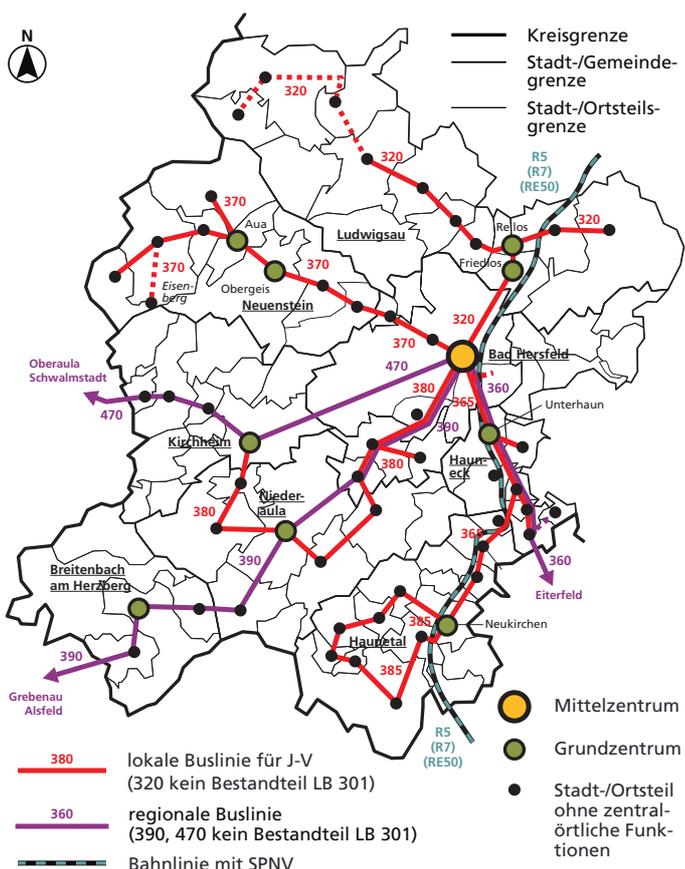


- Vertragslaufzeit des LB 302 ist von Dez. 2012 bis Dez. 2020
- Laufzeit des NVP LK HEF-ROF 2014-2019
- Überplanung des Rahmenangebotes im LB 302 für den NVP LK HEF-ROF 2020 ff.
- derzeitige Linie 312 für Ausbildungsverkehr zwischen Wildeck und Heringen wird vom LB 303 (Rotenbg., Bebra) als Linie 332 auf das LB 302 übergehen

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: **BUS** im LB 301 „Fulda, Aula“ (I)

stündliches Fahrtenangebot durch Linienüberlagerung auf den Abschnitten

- Bad Hersfeld – Haunack an Mo-Fr
Linien 360 und 365
- Bad Hersfeld – Niederaula an Mo-Fr und Sa
Linien 380 und 390



Angebotskonzept lokaler ÖPNV: **BUS** im LB 301 „Fulda, Aula“ (II)

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
360	360	Bad Hersfeld – Hauneck – Eiterfeld	Aufnahme Hauneck-Rotensee in Regelbedienung Angebotserweiterungen an Sa (vsl. mit Bus) Einführung Angebot an So/F (vsl. mit AST)
365	365	Bad Hersfeld – Hauneck – Haunetal	Ausweitung der Bedienung von Hauneck-Rotensee mit Regelfahrten
370	370	Bad Hersfeld – Neuenstein	Angebotserw. Mo-Fr, Sa Einführung Angebot So/F <u>optional</u> : Verlängerung Linienführung zum Eisenberg an Sa, So/F (ganzj.)

61

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: **BUS** im LB 301 „Fulda, Aula“ (III)

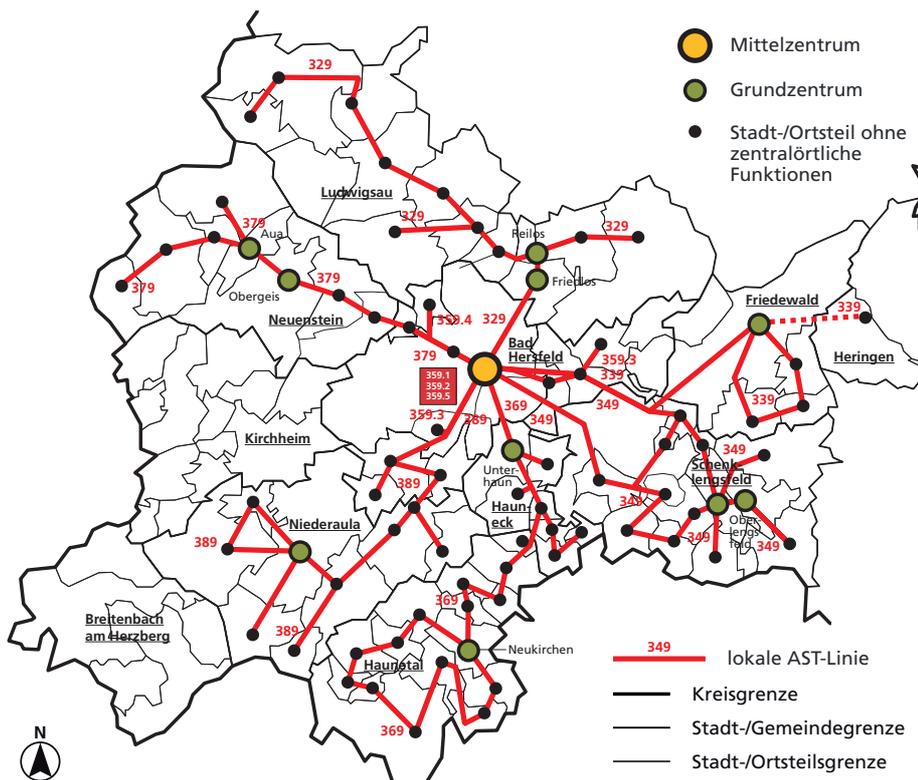
Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
380	380	Bad Hersfeld – Niederaula – Kirchheim	neuer AT: LK HEF-ROF Entfall der Bedienung im Ausbildungsverkehr Kirchheim – Oberaula (-> Linien 382, 470)
381	381	Haunetal – Niederaula – Bad Hersfeld-Eichhof	Verlängerung Linienführung um Bad H.-Eichhof
382	382	Niederaula – Kirchheim	Neuordnung der Bedienung im Ausbildungsverkehr auf dem Gebiet der Gemeinde Kirchheim zwischen Linien 380, 382*, 383* und 470 (* nur für Ausbildungsv.)
383	383	Niederaula – Kirchheim – Seepark Kirchheim – Oberaula	

62

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: **BUS** im LB 301 „Fulda, Aula“ (IV)

Ist-Stand 2014	Planung 2016	Linienverlauf	geplante Änderungen ggü. Status quo (2014)
384	384	OT von Haunetal	(für Ausbildungsverkehr) -
385	385	OT von Haunetal	(Ortsbus Haunetal) -
390	390	Bad Hersfeld – Niederaula – Breitenbach – Alsfeld	federführender Aufgabenträger ist RMV kein Bestandteil des LB 301 („Fulda, Aula“) mehr
391	391	Niederaula – Breitenbach	(für Ausbildungsverkehr) -
470	470	Schwalmstadt – Kirchheim – Bad Hersfeld	Linie ist kein Bestandteil des LB 301 („Fulda, Aula“)

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: AST im Südkreis (I)



- Das Fahrtenangebot des AST ergänzt die Buslinien abends (Mo-Fr), an Wochenenden sowie an Feiertagen bis nach Mitternacht.
- Im Status quo sind nur Fahrten nach/aus Bad Hersfeld möglich.
- Das AST im Südkreis verteilt sich auf die Linienbündel 301 „Fulda, Aula“ und 302 „Hersfeld Ost“.
- Laut NVP soll das AST-Angebot im bisherigen Umfang erhalten bleiben.

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: AST im Südkreis (II)

Relation	BUS (J.-V.)	AST	Anmerkungen
Bad Hersfeld – Ludwigsau	320	329	Bus 320 im LB 304 („Bad Hersfeld“) AST 329 im LB 301 („Fulda, Aula“)
Bad Hersfeld – Friedewald	300, 330	339	Bus 330 und AST 339 im LB 302 („Hersfeld Ost“)
Bad Hersfeld – Schenk-lengsfeld	340, 345	349	LB 302 („Hersfeld Ost“)
Bad Hersfeld – Hauneck – Haunetal	360, 365, 385	369	LB 301 („Fulda, Aula“)
Bad Hersfeld – Neuenstein	370	379	LB 301 („Fulda, Aula“)
Bad Hersfeld – Niederaula	380, 390	389	LB 301 („Fulda, Aula“)

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: AST im Südkreis (III)

Relation	BUS (J.-V.)	AST	Anmerkungen
Stadtverkehr Bad Hersfeld (Kernstadt und Stadtteile)	350.1-5	359.1-5	Stadtbuslinien 350.1-5 im LB 304 („Bad Hersfeld“) AST 359.1-5 im LB 301 („Fulda, Aula“) neu: AST-Linien analog Stadtbuslinien (s. u.)

Geplante Neuerungen beim AST auf dem Gebiet der Stadt Bad Hersfeld:

- Umstrukturierung der Linienbezeichnungen des AST für das Stadtgebiet Bad Hersfeld (im LB 301 „Fulda, Aula“)
- Auflösung der bisherigen „Sammellinie“ 359.1 als Ergänzung zum Stadtbus abends und an Wochenenden
- ergänzendes AST orientiert sich künftig an den Liniennummern und Linienverläufen des Stadtbusse, mögliche Nummerierung 359.1-5
- AST-Leistung bleibt bestehen, wird aber dadurch leichter kommunizierbar.

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 304 „Bad Hersfeld“ (I)

Stand bis 2013	Stand ab 2014	Linienverlauf	Änderungen zum Fpl.-Wechsel im Dez. 2013
350.1	350.1	Frauenberg – Breitenstr. – Hohe Luft	-
350.2a 350.2b	350.2	Klinikum – Bahnhof – Breitenstraße – Johannesberg	Neuordnung Angebot: Zusammenführen Linien 350.2a und 2b zu einer halbstündl. verkehrenden Linie mit einheitlichem Linienweg an allen Tagen
350.2ab	350.2ab	Kernstadt – Johannesberg (für Ausbildungsverkehr)	-
350.3	350.3	Eichhof – Kernstadt – Petersberg – Sorga* – Kat-hus* (* Verlängerung)	Einbinden ehem. Linie 355 (LB 302 „Hersfeld Ost“) in Stadtbus-System durch Verlängerung Linie 350.3

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 304 „Bad Hersfeld“ (II)

Stand bis 2013	Stand ab 2014	Linienverlauf	Änderungen zum Fpl.-Wechsel im Dez. 2013
350.4	350.4	Kernstadt – Kalkobes – Allmershausen – Heenes	Entfall Bedienung entlang Friedloser Str. und Zellersgrund -> Linie 320 einheitliche Linienführung in beide Richtungen über Homberger Str. Umstellung Bedienung im Bereich „Am Frauenberg“ auf AST
350.2b	350.5	Breitenstraße – Güldene Kammer	neue Linie, übernimmt Teile der ehem. Linien 350.2b und 350.6
350.6	-	Güldene Kammer – Breitenstr. – Johannesberg	Wochenendlinie entfällt -> Linien 350.2 u. 350.5

Angebotskonzept lokaler ÖPNV: LB 304 „Bad Hersfeld“ (III)

Stand bis 2013	Stand ab 2014	Linienverlauf	Änderungen zum Fpl.-Wechsel im Dez. 2013
350.7	350.7	Kernstadt, Stadtteile (für Ausbildungsverkehr)	keine Änderung Rahmenangebot (Anpassungen)
320	320	Bad Hersfeld – Ludwigsau	Übernahme der innerstädtischen Bedienung (Zellersgrund) von Linie 350.4

Flankierende Maßnahmen im Zuge der Überplanung des Stadtbusses:

- Einrichtung neuer Haltestellen
- Umbenennung einzelner Haltestellen



Foto: NVV

Tagesordnung

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

Weitere Projektschritte: Rahmenzeitplan

- **3. Sitzung der Regionalkonferenz (RK)**
- **Berücksichtigung der Anregungen aus der 3. RK**
- **inhaltliche und redaktionelle Ausarbeitung der noch verbleibenden Kapitel zum NVP-Entwurf**
- **Entwurfsfassung NVP**
- **Anhörungsverfahren (der Kreis der Anhörungsberechtigten setzt sich vergleichbar der Regionalkonferenz zusammen)**
- **Zusammenstellung und Kommentierung der Anregungen aus dem Anhörungsverfahren**
- **Einbringung des NVP-Entwurfs in die Kreisgremien**
- **Beschlussfassung**
- **Endredaktion und Versand**

Tagesordnung

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