



NAHVERKEHRSPLAN LANDKREIS HERSFELD-ROTENBURG

FORTSCHREIBUNG
2015 – 2020

Synopse zum Anhörungsverfahren

**Zusammenschau der Stellungnahmen aus dem
förmlichen Anhörungsverfahren und daraus
resultierende Empfehlungen**



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

Nachfolgend sind die Stellungnahmen wiedergegeben, die während der Anhörungsphase (09.06.2015 bis 20.07.2015) zum Entwurf des Lokalen Nahverkehrsplans für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg sowie im Nachgang dazu schriftlich bei der IGDB Verkehrsplanung + Beratung eingegangen sind.

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

Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
Stellungnahmen allgemeiner Art		
Wartburgkreis (07.07.2015)	Mit Schreiben vom 09.06.2015 baten Sie um Stellungnahme zum Entwurf für die Fortschreibung des Regionalen [Lokalen; Anm. IGDB] Nahverkehrsplanes für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Nach Durchsicht der im Internet bereitgestellten Unterlagen möchte ich Ihnen mitteilen, dass seitens des Aufgabenträgers Wartburgkreis keine Bedenken gegen den vorliegenden Entwurf bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Staatl. Schulamt für den LK Hersfeld-Rotenburg und den Werra-Meißner-Kreis (09.07.2015)	Hiermit teile ich Ihnen mit, dass von Seiten des Staatlichen Schulamtes keine Einwände gegen den vorgelegten Nahverkehrsplan bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Marktgemeinde Haunetal (13.07.2015)	Gegen den geplanten Lokalen Nahverkehrsplan werden keine Einwände erhoben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Rotenburg a. d. Fulda (16.07.2015)	Den oben genannten NVP-Entwurf haben wir zur Kenntnis genommen. Eine gesonderte Stellungnahme hierzu möchten wir nicht abgeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Gemeinde Schenkklengsfeld (16.07.2015)	Bezüglich des Anhörungsverfahrens zum lokalen Nahverkehrsplan LK Hersfeld-Rotenburg gibt es seitens der Gemeinde Schenkklengsfeld keine inhaltlichen Anmerkungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nahverkehr Schwalm-Eder (NSE) (17.07.2015)	Nach Prüfung des uns vorgelegten NVP-Entwurfes für den Landkreis Hersfeld-Rotenburg teilen wir Ihnen mit, dass keine Einwände bestehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (22.07.2015)	In der Anlage erhalten Sie die Stellungnahme von Hessen Mobil zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) vom Juni 2015, die auch die fachliche Stellungnahme des anhörsberechtigten zuständigen Ministeriums gemäß § 14 (7) HÖPNVG ist.	Die einleitende Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die weiteren Stellungnahmen zum NVP-Entwurf sind den einzelnen Kapiteln zugeordnet.
zu Kapitel I „Einleitung und Rechtsrahmen“		
Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (22.07.2015)	S. 21: Im PBefG ist in § 8 (3) neu geregelt, dass der NVP die Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen habe, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. (Fortsetzung bei Kapitel III „Anforderungsprofil“)	In Kap. III 3.4 „Barrierefreiheit“ (S. 123) wird explizit die Vorgabe des novellierten PBefG erwähnt und zitiert, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im (straßengebundenen) ÖPNV herzustellen. In der 2. Sitzung der RK am 27.01.2011, also noch vor der Novellierung des PBefG, wurde auf die Vorgabe im Anforderungsprofil zur Barrierefreiheit eingegangen (s. Anlage I-2; S. 26, Folie 40) mit der Schlussfolgerung: „Aufgrund hoher Investitionen liegt daher eine langfristige Zielsetzung mit Schwerpunktsetzungen vor (,weitgehend barrierefrei).“
zu Kapitel II „Bestandsaufnahme“		
Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (22.07.2015)	S. 77 ff. (S. 155 u. a.): Der Begriff „Hochbord“ wird in diesem Bericht offenbar für den „Niederflurbordstein“ mit einer Höhe von 18 cm (derzeit) verwendet. Ein Hochbordstein hat aber nur eine Höhe von i. d. R. 10 bis 12 cm. Bushaltestellen werden in Nordhessen üblicherweise mit einem „Sonderbordstein“ ausgestattet. S. 96: Da „nur wenige Nachfragedaten vorliegen“, wird die Fahrgastnachfrage nur durch eine exemplarische Auswahl dargestellt. Diese eingeschränkte Betrachtung der Nachfrage in der Bestandsaufnahme stellt einen eklatanten Mangel des Planentwurfs dar. Ohne Kenntnis der aktuellen Nachfrage ist es nicht möglich zu beurteilen, ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gemäß HÖPNVG besteht und ...	Hier ist ein „Sonderbordstein“ mit einer Höhe von 18 cm gemeint. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird im vorliegenden NVP durchgängig der Begriff in „niederflurgerechter Hochbord (Höhe mindestens 18 cm)“ abgeändert. Für das NVV-Gebiet in seiner Gesamtheit – und somit auch für den LK Hersfeld-Rotenburg – liegen bedauerlicherweise keine vollständig erhobenen Nachfragedaten für den Busverkehr vor und konnten auch während der Bearbeitungszeit nicht geliefert werden. Diese Aufgabe obliegt der nächsten Generation der NVP. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p>... ein adäquater Einsatz von Finanzmitteln erfolgt, was für die Entscheidungsträger vor Ort wesentliche Grundlage ist.</p> <p>Es gehört zur Aufgabe des Verbundes (§ 7 HÖPNVG), derartige Daten zu erheben und vorzuhalten. Auch die Aufgabenträger sollten die Nachfrage in den von ihnen verantworteten Verkehrsmitteln bzw. ihres räumlichen Zuständigkeitsbereiches kennen.</p>	<p>Gemäß Synopse zum Anhörungsverfahren zum Regionalen NVP (2013), Anlage I-05 (S. 20), wird der NVV den Hinweis von Hessen Mobil aufgreifen und ein entsprechendes Konzept für ein Nachfragedatenmanagement erarbeiten. Der LK Hersfeld-Rotenburg prüft, inwieweit er sich dem anschließen wird, um kontinuierliche Nachfragedaten zu den lokalen Buslinien für sein Wirkungsgebiet zu erhalten.</p>
<p>zu Kapitel III „Anforderungsprofil“</p>		
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (22.07.2015)</p>	<p>(Fortsetzung aus Kap. I „Einleitung und Rechtsrahmen“)</p> <p>In den Rechtsgrundlagen zum Anforderungsprofil wird zwar das neue PBefG zitiert (S. 123), die anschließenden Anforderungen an die Barrierefreiheit greifen aber offenbar wieder auf die bisherigen schwächeren Regelungen zurück.</p> <p>Zwar liegt dieses Ziel des neuen PBefG zeitlich jenseits der Gültigkeitsdauer des jetzigen NVP, dennoch wird empfohlen, angesichts länger dauernder Realisierungen die im NVP fachlich zugehörigen Planungen und Maßnahmen bereits an diesem Ziel stringent zu orientieren.</p>	<p>In der Tat enthält der NVP keine konsequente Ausrichtung der Maßnahmen auf das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit. Ein Großteil der dafür notwendigen Maßnahmen entzieht sich jedoch dem direkten Einfluss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg, nämlich bei der kommunalen Haltestelleninfrastruktur und deren Zuwegungen. Bei den Busfahrzeugen ist die Umsetzung kein Problem, da Neufahrzeuge (Kat. A) stets den aktuellsten Stand hinsichtlich Barrierefreiheit (inkl. FGI) erfüllen, s. dazu Kap. III 3.4 (S. 124 f.), Kap. III 7.4 (S. 152 ff.) und Fahrzeug-Matrix in Anlage III-1. Bis Anfang 2022 wird dies bei „B“-Fahrzeugen auch der Fall sein.</p> <p>Das Anforderungsprofil wurde noch vor der Novellierung des PBefG vom Kreisausschuss des Landkreises Hersfeld-Rotenburg zustimmend zur Kenntnis genommen. Im Kapitel III wurden nachträglich die Verweise und Zitate bzgl. der novellierten Gesetze PBefG und HÖPNVG aktualisiert. Im Verlauf der Bearbeitung (2009-2015) war es aus Sicht von NHR und IGDB noch zu früh, mit allen Akteuren (Städte, Gemeinden) eine Umsetzungsplanung aufzustellen. Dies ist erst mit der nächsten Fortschreibung nach 2020 sinnvoll durchführbar, ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p>S. 123 ff.: siehe Anmerkungen zu S. 21. Es wird angeregt, auch hier auf den Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ des Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung hinzuweisen.</p>	<p>... da bis dahin die bundesweite fachliche Diskussion mit einfließen wird und eventuelle Förderprogramme aufgelegt sind. Bis dato ist die fachliche Diskussion noch nicht abgeschlossen. Sonst hätte im vorliegenden NVP „Pionierarbeit“ für ländliche Räume geleistet werden müssen.</p> <p>Auf den Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (2006) wird im vorliegenden NVP-Entwurf bereits in Kap. III 7.4.4 (S. 157) hingewiesen.</p>
	<p>S. 138: Es ist zu begrüßen, dass auf die Vorgaben des Regionalplans hinsichtlich der Ausweisung größerer Baugebiete hingewiesen wird. Es sollte geprüft werden, inwieweit hieraus ein Auftrag des Aufgabenträgers abgeleitet wird, bei der Aufstellung von Bauleitplänen entsprechend mitzuwirken, um Fehlentwicklungen zu verhindern, die eine angemessene wirtschaftliche Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verhindern.</p>	<p>Das Sachgebiet Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (NHR) ist als Trägerin öffentlicher Belange bei der Aufstellung von Bebauungsplänen anzuhören. Wegen der Auswirkungen des demographischen Wandels wurden im Kreisgebiet in jüngerer Vergangenheit jedoch kaum neue (Wohn-)Baugebiete ausgewiesen. Dies wird auf absehbare Zeit voraussichtlich auch so bleiben. Bei der angestrebten Innenentwicklung befinden sich die Siedlungsbereiche bereits im Einzugsbereich bestehender Zugangsstellen zum schienen- oder straßengebundenen ÖPNV.</p>
	<p>S. 149: Es wird angeregt, anstelle von Dynamischen Schriftanzeigern (DSA), die nur Verspätungen anzeigen, Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI-Anzeiger) mit den Verknüpfungsdaten zu den Buslinien vorzusehen (siehe Kap. III 7.3.5).</p>	<p>Die Kap. III 7.3.1-4 behandeln Vorgaben aus dem Regionalen NVP des NVV zu (Mindest-)Ausstattungsstandards an Bahnstationen, die nachrichtlich in den Lokalen NVP des Landkreises Hersfeld-Rotenburg übernommen sind. Auf kleinen Verkehrsstationen der DB Station & Service AG sind Dynamische Schriftanzeiger (DSA) Standard. Die DFI-Anzeigen des NVV (Kap. III 7.3.5) zum Bahn- und Busverkehr werden an Verknüpfungspunkten nur an den Bushaltestellen (ZOB, Bahnhofsvorplatz) aufgestellt, nicht jedoch auf den Bahnsteigen bzw. im Bereich der Verkehrsstation der DB.</p>
	<p>S. 154 ff.: Die in Tab. III-7 aufgeführten Ausbaustandards für die Haltestellenkategorie „A“ sind vor dem Hintergrund der gesetzlichen Leitziele aus dem BGG und HessBGG sowie ...</p>	<p>Die Aufgabenträger können entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG im NVP die Ausnahmen von der politischen Zielsetzung der Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bis 2022 formulieren. ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p>... dem PBefG (insbesondere § 8) (vgl. Haltestelleninfo Hessen Mobil, Mai 2015: S. 4) z. T. nicht nachvollziehbar. So sind z. B. die Ausstattung der Haltestellen mit Sonderbord und die Befestigung der Warteflächen als „situations- und nachfragebedingte Zusatzausstattung“ deklariert.</p> <p>Um den ÖPNV nachhaltig attraktiv zu gestalten, bedarf es auch in ländlich geprägten Gebieten mit vermeintlich weniger Ein- und Aussteigern gut ausgebaute Haltestellen. Ggf. ist es auch wenig zielführend, dass „reine AST-Haltestellen“ in die Kategorie „A“ fallen (siehe Tabelle III-6: S. 154). Eine klare Abgrenzung „regulärer Haltestellen“ von „reinen AST-Haltestellen“ ist hinsichtlich der in Tabelle III-7 formulierten Ausbaustandards wünschenswert.</p> <p>S. 155 u. a.: Auf Grund des Bearbeitungszeitraumes des Nahverkehrsplanes wurde bei Sonderborden noch von einer Höhe von 18 cm ausgegangen. Die angepassten Informationen aus der aktuellen Haltestelleninfo (Hessen Mobil, Mai 2015) sehen jedoch eine Höhe von 22-25 cm (mindestens aber 20 cm) vor. Nur in Ausnahmefällen ist ein Niveau von 18 cm Sonderbord zu wählen. Die Förderfähigkeit ist in solchen Fällen abzustimmen. Diese Änderung sollte entsprechend im Nahverkehrsplan als Empfehlung für zukünftige Ausbaumaßnahmen an Haltestellen Berücksichtigung finden.</p>	<p>... Der Aufgabenträger LK Hersfeld-Rotenburg dokumentiert mit Tabelle III-7 den Planungsansatz einer Fokussierung der Ausbauprogramme (und damit der begrenzten öffentlichen Mittel in den Kommunen) im Geltungszeitraum des NVP auf verkehrsbedeutsame Haltestellen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei der nächsten Fortschreibung des NVP die Anforderungen der Haltestellenkategorie „A“ nach oben angepasst werden.</p> <p>Da „reine AST-Haltestellen“ schwach bis sehr schwach frequentiert sind – ansonsten würde der Aufgabenträger dort einen regelmäßigen Busverkehr in Festbedienung anbieten –, ist es vertretbar, diese der Kategorie „A“ zuzuordnen. Zudem laufen Ausbaustandards zur Erreichung eines barrierefreien ÖPNV bei reinen AST-Haltestellen ins Leere. Unabhängig davon sind Standards wie Beleuchtung und feste Aufstellflächen wünschenswert, außerhalb geschlossener Ortschaften oftmals jedoch kaum umsetzbar. Es wird auf die Kommentierung zur Stellungnahme zu S. 154 ff. verwiesen.</p> <p>Der NVP definiert eine Mindesthöhe von 18 cm nach dem bis Anfang 2015 üblichen „Stand der Technik“. Die Information von Hessen Mobil vom Mai 2015 enthält die Passage: „Eine Anhebung der Warteflächen auf ein Niveau von (lediglich) 18 cm sollte nur dort erfolgen, wo infolge bleibender ungünstiger Rahmenbedingungen bei Bau und Betrieb eine Anhebung auf ≥ 20 cm noch nicht machbar ist.“ Die Regelung im NVP ist somit kein Widerspruch zur aktuellen Information (Mai 2015) von Hessen Mobil, sondern dem NVP-Prozess geschuldet. Im LK Hersfeld-Rotenburg wird ein Haltestellenausbau mit Bordhöhen von über 20 cm vor dem Hintergrund der meist problematischen Randbedingungen (insbesondere zu kurze Busbuchten) nur in wenigen Fällen möglich sein. Der NVP wird um einen Hinweis auf die aktuelle Information „Förderung von Haltestellen“ von Hessen Mobil vom Mai 2015 ergänzt.</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p>S. 157: Im Text wird explizit auf den „Kasseler Bord o. ä.“ als zu verwendenden Formstein für den niederflurgerechten Haltestellenausbau verwiesen. Eine solche Bezeichnung würde den Herstellerkreis bei Ausschreibungen deutlich einschränken. Die Bezeichnung „Kasseler Bord“ sollte durch eine allgemeinere Beschreibung, z. B. „geeigneter Sonderbord mit 22-25 cm Höhe“, ersetzt werden.</p> <p>S. 158: Das Musterbeispiel in Abb. III-4 ist inzwischen überholt. Es wird gebeten, auf die aktualisierte Version im Internet hinzuweisen [Internetlink zu Hessen Mobil].</p> <p>S. 159: Beim Fahrzeugeinsatz, insbesondere in der Kategorie C (für AST-Verkehre), ist darauf zu achten, dass eine angemessene barrierefreie Nutzung des ÖPNV als Daseinsvorsorge möglich ist. Dies ist auch bei der Konzeption der Buslinien (S. 211 und 218) zu berücksichtigen.</p>	<p>Der Begriff „Kasseler Bord“ ist in Nordhessen bei den Verantwortlichen etabliert und wird deshalb auch im NVP verwendet. Mit dem Zusatz „o. ä.“ wird eine herstellernerneutrale Bezeichnung erreicht. Um dies zu verdeutlichen, wird in der Abschlussfassung des NVP der Zusatz „o. ä.“ in „oder ähnliche Bauart“ geändert.</p> <p>Das bisherige Haltestellenmuster in Abb. III-4 aus 2010 wird durch die neue Skizze aus dem Merkblatt von Hessen Mobil zur Förderung von Haltestellen vom Mai 2015 (S. 6) ersetzt.</p> <p>Das PBefG sieht hier eine Übergangsfrist bis 2022 vor. Fahrzeuge im AST-Verkehr, die zur Beförderung von Personen in Rollstühlen zugelassen sind, sollen im Zuge künftiger Ausschreibungen vorgesehen werden.</p>
<p>zu Kapitel IV „Schwachstellenanalyse“</p>		
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p>S. 189: Es wird angeregt zu prüfen, ob bei Außerortshaltestellen ein Hinweis oder ggf. auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angezeigt ist.</p>	<p>Der Vorschlag erhöht die Verkehrssicherheit und wird als Empfehlung für die Straßenverkehrsbehörden in den NVP übernommen.</p>
<p>zu Kapitel V „Angebotskonzept“</p>		
<p>Gemeinde Hohenroda (08.07.2015)</p>	<p>Ihr Schreiben vom 09.06.2015 haben wir erhalten und zur Kenntnis genommen. Wir bitten Sie, folgende Themen für das Gemeindegebiet Hohenroda in den lokalen Nahverkehrsplan aufzunehmen und umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - höhere Frequentierung des Linienverkehrs im gesamten Gemeindegebiet (insbesondere für Oberbreitzbach und Mansbach sollten Lösungswege aufgezeigt werden, da keine Busanbindung an Wochenenden besteht); 	<p>Die Bedienung des größten OT der Gemeinde Hohenroda, dem OT Ransbach, sowie des OT Ausbach mit z. T. stündlichen Fahrtangeboten in die Nachbargemeinde Schenkklengsfeld und in die Kreisstadt Bad Hersfeld liegt montags bis freitags bereits über dem Anforderungsprofil. Eine Erweiterung des Busverkehrs an Samstagen, Sonn- und Feiertagen bis in die OT Oberbreitzbach und Mansbach ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar. ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Gemeinde Hohenroda (Forts.)</p>	<p>- zu lange Fahrzeiten der Schulbusse und zu frühe Ankunft an der Schule (Kinderfreundlichkeit);</p> <p>- Oberbreitzbach, Schloßstraße: Absicherung der Haltestelle, da in Kurve befindlich.</p>	<p>... Zudem liegen keine Nachfragen von Fahrgastseite vor, die auf eine unzureichende Anbindung hinweisen. Mit der vorhandenen Anbindung der OT Ransbach und Ausbach haben ca. 60 % der Einwohner der Gemeinde Hohenroda Zugang zu einem ÖPNV-Angebot an Wochenenden.</p> <p>Die Fahrzeiten der Buslinie 340 zwischen den OT der Gemeinde Hohenroda und dem Grundschulstandort im OT Mansbach sind kurz; die Busse fahren den direkten Weg. Die Fahrzeiten aus den OT der Gemeinde Hohenroda zur nächstgelegenen weiterführenden Schule in Schenklingensfeld liegen zwischen 15 und 25 Minuten und damit im üblichen Rahmen. Eine frühe Ankunftszeit besteht nur bei der Anfahrt zur 1. Stunde mit der Linie 340 an der Gesamtschule Schenklingensfeld. Dort erfolgt die Ankunft ca. 40 Minuten vor Unterrichtsbeginn. Der Hintergrund für die frühe Zeitlage dieser Fahrt ist der notwendige Anschluss an den Bus der Linie 340 nach Bad Hersfeld.</p> <p>Die Haltestellen (Lage, Ausbaustandards, Zuwegungen) fallen nicht in die Zuständigkeit des Landkreises in seiner Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, sondern in jene der Städte und Gemeinden. Je nach Straßenkategorie ist dabei der Baulastträger hinzuziehen (bei Kreisstraßen der Landkreis).</p>
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (22.07.2015)</p>	<p>S. 233 ff.: Zu den Investitionsplanungen der Kommunen in Tab. V-11 haben wir folgende Hinweise:</p> <p><u>Alheim</u></p> <p>Modernisierung Bahnhofsgebäude: wurde in 2010/2011 angedacht</p> <p><u>Bad Hersfeld</u></p> <p>P+R-Anlage Bismarckstraße: liegt seit Mai 2015 als Antrag vor</p> <p>Haltestelle B27/Carl-Benz-Straße: dem KC-VIF nicht bekannt</p> <p>10 Fahrgastwartehallen: dem KC-VIF nicht bekannt</p>	<p>Der Hinweis wird als Ergänzung aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird aufgenommen.</p> <p>Angabe stammt von der Stadt Bad Hersfeld und bleibt im NVP enthalten.</p> <p>dito</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Hessen Mobil Straßen- u. Verkehrsmanagement (Zentrale) (Forts.)</p>	<p><u>Bebra</u></p> <p>P+R West 1: ist fertiggestellt</p> <p>ZOB: ist nahezu fertiggestellt (Kosten ca. 500 T Euro)</p> <p>Bahnhofsvorplatz: Antrag Mai 2014, Umsetzung in Kürze (Kosten ca. 2,1 Mio. Euro)</p> <p>P+R West 3: Antrag Mai 2014, Umsetzung in Kürze (Kosten ca. 400 T Euro)</p> <p><u>Ludwigsau</u></p> <p>Die 3 Maßnahmen befinden sich seit Januar 2015 in der Umsetzung.</p> <p><u>Heringen</u></p> <p>Maßnahme in der Wölfershäuser Str. ist im IV-Förderprogramm aufgenommen. Die Umsetzung ist noch für das Jahr 2015 geplant.</p> <p>Die Maßnahme Heringen/Werrabrücke ist dem KC-VIF nicht bekannt.</p>	<p>Der Hinweis wird aufgenommen.</p> <p>Angabe stammt von der Stadt Heringen und bleibt im NVP enthalten.</p>
<p>Gemeinde Alheim (24.07.2015)</p>	<p>Ein für unsere Gemeinde wesentlicher Kritikpunkt stellt die Ausdünnung des AST-Verkehrs im ländlichen Raum dar. Dies führt zu einer massiven Verschlechterung des Nahverkehrs.</p> <p>Ferner ist die völlig unzureichende Anbindung unseres Ortsteiles Licherode anzumerken. Hier müssen die Fahrgäste in Oberellenbach umsteigen und außerdem längere Wartezeiten in Kauf nehmen.</p>	<p>Die Inhalte der einleitenden Stellungnahme können nicht nachvollzogen werden. Die Linien 304 (für die Bedienung der nördlichen OT von Alheim) und 305 (südliche OT) erhalten Angebotserweiterungen an Werktagen (Mo-Fr). Außerdem werden Fahrten an Wochenenden (Sa, So/F) eingeführt bzw. ergänzt. Ab Dez. 2015 erfolgt die Bedienung ganztägig an allen Wochentagen mindestens alle zwei Stunden (mit Bus oder AST).</p> <p>Der OT Licherode hat ca. 170 Einwohner (Stand 2013/2014). Gemäß den Anforderungen an die Verbindungsqualitäten (Kap. III 6.3) brauchen OT unter 200 Einwohner nicht im 2-Std.-Takt angebunden werden. Hier reicht eine Bedienung im Schulverkehr (zzgl. Einzelfahrten) aus, vor allem dann, wenn diese Orte abseits von Bedienachsen liegen. Fahrgäste mit Start/Ziel OT Licherode müssen bei Fahrten nach/aus Heinebach nicht umsteigen; bei Fahrten nach/aus Rotenburg a. d. F. muss nur in Einzelfällen in Niederellenbach oder Heinebach umgestiegen werden. Im schulbezogenen Linienverkehr zu weiterführenden Schulen ist dies ...</p>



Institution (Eingang)	Wortlaut der Stellungnahme	Empfehlungen von NHR, MSNC und IGDB
<p>Gemeinde Alheim (Forts.)</p>	<p>Außerdem bitten wir darum, eine bessere Abstimmung zwischen AST und Schulverkehr besonders am Nachmittag zu gewährleisten.</p> <p>Die Kritikpunkte werden generationenübergreifend geäußert und sind besonders für die Beförderung der Schüler maßgebend.</p> <p>Insgesamt ist festzustellen, dass der ländliche Raum auch durch die unbefriedigende Lösung des Nahverkehrsproblems weiter massiv benachteiligt wird.</p>	<p>... jedoch eine zumutbare und allgegenwärtige Situation.</p> <p>Der NVP gibt für Linien, deren Angebot sich aus Bus- und AST-Leistungen zusammensetzt, keine Einzelheiten zur konkreten Bedienung vor. Dies wird im Vorfeld der Leistungsvergaben sowie bei den Fahrplan- und Schuljahreswechselln vorgenommen. Der Hinweis wird in diesem Rahmen berücksichtigt.</p> <p>Der schulbezogene Linienverkehr wird im Zuge der Betriebsaufnahme des neuen Verkehrsvertrages im Dez. 2015 auch auf dem Gebiet der Gemeinde Alheim verschiedene Änderungen erfahren.</p> <p>Der LK Hersfeld-Rotenburg gehört in Gänze dem ländlichen Strukturraum an. Gemäß Anforderungsprofil NVP Kap. III 6 sind an allen Wochentagen (Mo-So) ÖPNV-Verbindungen mit mindestens einer Abfahrt alle zwei Stunden anzubieten. Die SPNV-Linie R5 Fulda – Kassel, an der Alheim-Heinebach liegt, wird im Stundentakt bedient. Die pauschale Kritik einer massiven Benachteiligung der Nahverkehrsbedienung im ländlichen Raum wird angesichts dessen nicht geteilt.</p>
zu Kapitel VI „Linienbündelung“		
-	-	-
zu Kapitel VII „Maßnahmenwirkung und -bewertung“		
-	-	-
Nachträge durch das Sachgebiet Nahverkehr Hersfeld-Rotenburg (NHR)		
	<p>Kap. II „Bestandsaufnahme“, S. 49: Zum Grundschulbezirk Ronshausen gehört Bebra-Iba anstatt Bebra-Rautenhausen.</p>	<p>Die Angabe wird korrigiert. Bebra-Rautenhausen wird durch Bebra-Iba ersetzt.</p>
Nachträge durch IGDB		
-	<p>Literaturverzeichnis: Hessen Mobil, Straßen- u. Verkehrsmanagement (2015): Förderung von Haltestellen. Stand Mai 2015. Wiesbaden</p>	<p>Die neue Ausgabe des Merkblattes von Hessen Mobil zur Förderung von Haltestellen vom Mai 2015 wird in das Literaturverzeichnis aufgenommen.</p>

Synopse der Stellungnahmen aus dem förmlichen Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 7 HÖPNVG
[eigene Zusammenstellung]